

# DOSSIER DE PRESSE

---

**Rebecca Walsh**  
Directrice, marketing et communications  
[rebecca.walsh@metmtl.com](mailto:rebecca.walsh@metmtl.com)

---

**Simon-Pierre Diamond**  
Vice-président, affaires corporatives,  
communications et marketing  
[Simon-Pierre.Diamond@metmtl.com](mailto:Simon-Pierre.Diamond@metmtl.com)



↑ Portes Gates 🇨🇦 Toiletes Washrooms ↑  
Ⓟ Uber ↗ Enregistrement Check-In →

↑ Portes Gates 🇨🇦 Toiletes Washrooms ↑  
↙ Arrivées Arrivals ↘ Enregistrement Check-In →

↑ Arrivées Arrivals Toiletes Washrooms ↑  
↙ Portes Gates ↘

# À PROPOS DU MET

→ Le MET – Aéroport métropolitain de Montréal est solidement enraciné sur la Rive-Sud de Montréal. Il accueille déjà plusieurs transporteurs régionaux et contribue activement à la mobilité des personnes et au développement économique du Québec.

L'ouverture d'un nouveau terminal à vocation commerciale sera le 15 juin 2026. Ce terminal de neuf portes, destiné aux vols domestiques, offrira une alternative moderne aux grands aéroports : plus rapide, plus accessible, et mieux adaptée aux réalités d'aujourd'hui. Réalisé en partenariat avec Porter Airlines et Macquarie Asset Management, ce projet ambitieux concrétise une vision partagée : celle d'un aéroport à échelle humaine, performant et tourné vers l'avenir.

Pensé pour simplifier le voyage, mais aussi pour renforcer le lien entre les régions et les grands centres, le MET redéfinit l'expérience aéroportuaire en plaçant les gens au cœur de chaque décision.



« Le projet du MET, c'est bien plus que la construction d'un nouveau terminal pour les passagers, c'est aussi l'ambition de contribuer activement au développement des technologies aérospatiales et à la transition verte de l'industrie aérienne et aéroportuaire. »

# HISTOIRE DU MET



L'histoire du MET – Aéroport métropolitain de Montréal prend racine au début de l'aviation au Canada. En 1927, l'aéroport de Saint-Hubert est inauguré comme l'un des premiers aéroports civils du pays.



Cette même année, Charles Lindbergh y atterrit à bord de son Spirit of St. Louis, un monoplan à moteur unique, marquant ainsi l'un des premiers grands moments publics de l'histoire de l'aviation au Québec, devant une foule de plus de 50 000 personnes<sup>1</sup>.

Au début des années 1940, en pleine Seconde Guerre mondiale, le site passe sous commande militaire et devient une base d'entraînement pour l'Aviation royale canadienne. Pendant plusieurs décennies, il joue un rôle clé dans la formation des pilotes militaires et l'essor de l'expertise aéronautique canadienne. Une grande partie de l'infrastructure encore présente aujourd'hui trouve ses origines dans cette période d'expansion stratégique<sup>2</sup>. À partir des années 1960, l'usage militaire diminue progressivement, laissant place à un développement civil structuré. L'aéroport de Saint-Hubert devient alors un lieu de convergence pour l'aviation générale, les vols d'affaires, et surtout la formation spécialisée. C'est dans ce contexte que s'installent des institutions phares comme l'École nationale d'aérotechnique (ÉNA), qui contribue depuis à former des milliers de techniciennes et techniciens de haut niveau<sup>3</sup>.

Le site évolue alors comme un écosystème unique, où cohabitent entreprises privées, institutions d'enseignement, services gouvernementaux et transporteurs régionaux. Ce caractère multifonctionnel, rare au Québec, en fait un pôle aéroportuaire vivant, diversifié, et profondément enraciné dans sa communauté. En 2023, le virage vers l'aviation commerciale s'amorce officiellement avec la création du MET – Aéroport métropolitain de Montréal et l'annonce d'un partenariat majeur avec Porter Airlines et Macquarie Asset Management. L'objectif : doter la région métropolitaine d'un deuxième aéroport pour les vols domestiques, à échelle humaine, plus rapide, plus accessible. Le MET incarne aujourd'hui l'aboutissement de près d'un siècle d'évolution, de réinvention et de service au public. Son développement reflète une vision fidèle à l'histoire du lieu : répondre aux besoins de son époque, avec ambition, responsabilité et fierté collective.

1 — [Saint-Hubert et les débuts civils, mât d'amarrage](#): Wikipédia "Saint-Hubert (Longueuil)"

2 — Lindbergh et premier aérodrome: archives RCAF / Bibliothèque nationale

3 — [Base militaire et entraînement WWII: Station St-Hubert](#), Wikipédia RCAF Station St. Hubert

4 — [ÉNA, vocation éducative et aéronautique](#): site ÉNA et Cégep Montpetit

5 — [Agence spatiale, Pratt & Whitney, etc. : historique des années 1989-1991](#)

Révolutionner le modèle aéroportuaire pour en faire une source de fierté collective et amener le monde à voir le transport aérien autrement.

Être à l'écoute des communautés et des acteurs de l'industrie, s'inspirer des plus récentes avancées et en initier de nouvelles pour offrir un modèle aéroportuaire de premier plan innovant et durable.

# LE BESOIN D'UN 2<sup>e</sup> AÉROPORT À MONTRÉAL



La croissance démographique et économique de la grande région métropolitaine exerce une pression croissante sur les infrastructures de transport, notamment aéroportuaires.

Montréal est l'une des rares grandes villes nord-américaines à ne pas encore tirer parti d'un véritable écosystème à deux ou plusieurs aéroports complémentaires. Avec l'arrivée prochaine du terminal commercial du MET – Aéroport métropolitain de Montréal, cette situation est en voie de changer. Le MET offrira une alternative concrète et structurante: un aéroport à échelle humaine, axé sur les vols domestiques, situé sur la Rive-Sud de Montréal.

Il permettra de désengorger les installations existantes, de simplifier les déplacements régionaux, et de mieux connecter les villes du Québec et du Canada entre elles. Pensé en complémentarité avec les infrastructures en place, le MET vient renforcer la résilience, l'accessibilité et la fluidité du transport aérien au bénéfice de l'ensemble du pays.

# TERMINAL

Le site du MET s'étend sur 515 hectares et comprend une piste principale de 7801 pieds, classée AGN IIIBI, ayant comme avion critique un Boeing 737 MAX 8. L'aéroport comprend aussi une deuxième piste de 3922 pieds, classée AGN IIIA, ayant comme avion critique un DHC-8-400.

## RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

Le MET adopte un modèle volontairement restreint en matière d'aéronefs afin de respecter l'environnement et les attentes des communautés locales :

- Seuls les avions de type monocouloir (code C) sont autorisés
- Ces appareils transportent en moyenne 130 passagers, sont les plus silencieux du marché et consomment beaucoup moins de carburant que les gros porteurs
- Cette orientation permet d'assurer plus de fréquence de vols et plus de destinations, tout en limitant l'impact environnemental et sonore

## LE PROJET DU NOUVEAU TERMINAL

Géré par YHU Terminal, une entité dédiée, dans le cadre d'un partenariat privé structurant avec :

- Porter Airlines
- Macquarie Asset Management
- Le MET – Aéroport métropolitain de Montréal

## PLUSIEURS SERVICES VIENDRONT BONIFIER L'EXPÉRIENCE PASSAGER

- Hôtel de 130 chambres à même le site
- Stationnements accessibles et bien intégrés
- Connexion au transport collectif (navettes vers le métro, plateformes de covoiturage, Bixi)
- Intelligence artificielle permettant l'analyse en temps réel et la prédiction des besoins du réseau routier afin de faciliter la fluidité, la sécurité et l'accessibilité.

Le développement du terminal s'inscrit dans une vision de croissance maîtrisée, pensée pour répondre durablement aux besoins de la grande région métropolitaine et offrir une alternative concrète, efficace et responsable aux grands hubs traditionnels.

## MODERNE ET ÉVOLUTIVE

- |   |                             |
|---|-----------------------------|
| • Superficie :                                | + de 20 000 m <sup>2</sup>  |
| • Nombre de portes :                          | 9                           |
| • Capacité annuelle :                         | 4 millions de passagers     |
| • Utilisation prévue à l'ouverture :          | environ 50 % de la capacité |
| • Nombre estimé de vols supplémentaires :     | 30 à 40 par jour            |
| • Mouvements annuels existants à l'aéroport : | 120 000 à 140 000           |



## DESSERTE

Le MET – Aéroport métropolitain de Montréal accueille déjà plusieurs transporteurs régionaux actifs, dont Pascan Aviation et Air Liaison, qui assurent des liaisons essentielles vers plusieurs destinations du Québec et de l'Est du Canada. À court terme, l'offre aérienne sera bonifiée par l'arrivée de Porter Airlines, un partenaire majeur du projet de terminal commercial. D'autres compagnies sont également attendues, ce qui permettra d'élargir considérablement le réseau de destinations disponibles au départ de la Rive-Sud.

L'objectif est clair : offrir aux voyageurs québécois un accès simplifié et direct à un plus grand nombre de villes régionales, sans passer par les grands aéroports. Grâce à un modèle basé sur des vols domestiques à haute fréquence, le MET permettra de mieux relier les régions entre elles, de stimuler le tourisme local et d'ouvrir de nouvelles perspectives aux voyageurs d'affaires comme aux familles.

# ENVIRONNEMENT ET COMMUNAUTÉ

→ **Conçu pour répondre aux exigences du 21<sup>e</sup> siècle, le MET – Aéroport métropolitain de Montréal intègre les principes du développement durable dans chacune de ses décisions.**

Son plan de durabilité repose sur six axes prioritaires: réduction des GES, protection des milieux naturels, efficacité énergétique, résilience climatique, gestion responsable de l'eau et atténuation des nuisances. Parmi les mesures concrètes déjà engagées:

- l'électrification complète des équipements au sol à l'aérogare
- la sélection de matériaux à faible empreinte carbone pour la construction du terminal
- et la construction d'une aire centralisée pour la récupération et le recyclage des produits de dégivrage des aéronefs

Au-delà des intentions, des outils d'évaluation seront mis en place pour assurer la rigueur et la transparence de la démarche. Le MET travaille aussi avec ses partenaires – compagnies aériennes, fournisseurs et instances publiques – afin d'étendre cette approche durable à l'ensemble des opérations aéroportuaires. Pour en savoir plus, consultez notre [Plan de durabilité environnementale](#).

## COMMUNAUTÉ ET CLIMAT SONORE

Le développement du terminal commercial du MET repose sur une approche fondée sur l'écoute et le dialogue. Dès les premières phases du projet, une table de concertation régionale a été mise en place afin de favoriser une communication ouverte, d'identifier les préoccupations locales et de permettre un suivi continu du projet avec les élus et les acteurs de la région. Ces rencontres régulières ont permis d'adapter certaines décisions en fonction des réalités du territoire, dans un esprit de transparence et de cocréation. Pour assurer une cohabitation harmonieuse avec la communauté, le MET s'est doté d'une stratégie de gestion du

climat sonore rigoureuse. Le choix d'un modèle d'exploitation limité aux avions monocouloirs de nouvelle génération découle directement de cette volonté de réduire l'impact acoustique. De plus, les heures d'exploitation seront encadrées, et un système de surveillance sonore est en développement afin d'assurer un suivi constant. À chaque étape, le MET privilégie une approche responsable et durable, ancrée dans les attentes des collectivités locales.





L'innovation est au cœur de la vision du MET – Aéroport métropolitain de Montréal. Pour aller au-delà des standards du secteur et contribuer activement à l'évolution de l'aérospatiale, le MET a lancé une initiative unique au pays :

le LIA – Living Lab d'Innovation Aérospatiale. Piloté par le MET, le LIA est un pôle de recherche appliquée en aérospatiale qui offre un terrain d'expérimentation réel, sur un site aéroportuaire en activité. Il rassemble des chercheuses et chercheurs, des partenaires industriels et des institutions universitaires autour d'enjeux concrets : opérations aéroportuaires, mobilité durable, transformation numérique, etc.

Parmi les initiatives phares du LIA figure Propelia, un magazine numérique lancé en 2025. Pensé comme une vitrine pour la recherche appliquée, Propelia donne la parole aux spécialistes de tous horizons (scientifiques, professionnels, décideurs) et propose des articles de fond, des entrevues, des portraits de carrière et des galeries photos. Il vise à démocratiser le savoir, stimuler les échanges et positionner le Québec comme un moteur de réflexion en matière d'innovation aérospatiale.

# LOGOS ET MATÉRIEL DE MARQUE

## LOGOS

Couleur



Monochrome



Télécharger

## PALETTE DE COULEURS

Vert MET

CMJN : 64, 0, 75, 0  
RVB : 110, 219, 120  
#6edb78

Gris foncé

CMJN : 68, 59, 60, 69  
RVB : 48, 48, 45  
#30302d

Crème

CMJN : 10, 7, 17, 0  
RVB : 234, 232, 218  
#eae8da

Bleu ciel

CMJN : 28, 0, 14, 0  
RVB : 201, 234, 230  
#c9eae6

Taupe

CMJN : 21, 20, 27, 2  
RVB : 205, 198, 186  
#cdc6ba

Moutarde

CMJN : 16, 27, 58, 4  
RVB : 234, 232, 218a  
#d8b679

Terracotta

CMJN : 21, 76, 76, 11  
RVB : 185, 80, 60  
#b9503c

## TYPOGRAPHIES

Titre – 55 / 60,5

**FILSON PRO MEDIUM**

Sous-titre (Maj) – 30 / 36

**Fellix Medium**

Texte courant – 23 / 25,3

**Fellix Medium**

Télécharger

## L'AVENIR DU VOYAGE

**BIENTÔT : UN NOUVEAU TERMINAL AU MET - AÉROPORT MÉTROPOLITAIN DE MONTRÉAL, PENSÉ POUR ÉLEVER VOTRE EXPÉRIENCE DE VOYAGE ET VOUS CONNECTER AUX PLUS EXCITANTES DESTINATIONS DU CANADA.**

Texte courant iditatem velibus aut earci utat ut volorum voluptaquam cum re niet latur, ellest dolorum quo illorit lati dolores moluptat et perum faccum volesto ipid quam latias aut am ulles eossinc tatur, to blaboritam soleserum que con nusdandemque seceperum si undia cum nesequia consequis essus el magnimus aut ea nat quo maxim apercipsant, quunt volorep ratiur ? Edia dolor sum repero volumquas asinis iliquodi blaccus.

iditatem velibus aut earci utat ut volorum voluptaquam cum re niet latur, ellest dolorum quo illorit lati dolores moluptat et perum faccum volesto ipid quam latias aut am ulles eossinc tatur, to blaboritam soleserum que con. Texte courant iditatem velibus aut earci utat ut volorum voluptaquam cum re niet latur, ellest dolorum quo illorit lati dolores moluptat et perum faccum volesto ipid quam latias aut am ulles eossinc tatur, to blaboritam soleserum que con nusdandemque.









