

Aéroports de Montréal – Pour un aéroport connecté avec le monde... et avec sa ville

Allocution James C. Cherry

Le Cercle canadien de Montréal – 29 septembre 2014

Distingués invités de la table d'honneur,

Mesdames et Messieurs,

Bonjour,

J'aimerais d'abord remercier le Cercle canadien de m'avoir invité à sa tribune aujourd'hui. C'est toujours un plaisir pour moi de parler de nos aéroports, car c'est un sujet qui me passionne.

J'aimerais aussi saluer quelques-uns de nos nombreux partenaires qui sont représentés à la table d'honneur...En particulier, je voudrais souligner la collaboration très constructive que nous avons développée avec Tourisme Montréal, Montréal International et la Chambre de commerce du Montréal métropolitain. C'est en travaillant avec nos partenaires économiques, les services diplomatiques et, bien entendu, avec nos transporteurs aériens comme Air Canada et Air Transat que réussissons à mettre Montréal sur la *mappe*.

Comme vous le savez, un aéroport est une infrastructure stratégique qui permet de connecter une ville avec le monde grâce à des liaisons aériennes. La qualité de la desserte aérienne d'une ville est un important facteur de développement économique.

De même, un aéroport doit être connecté à sa ville au moyen de liens autoroutiers fonctionnels et de réseaux efficaces de transports en commun. On ne peut absolument pas imaginer un aéroport qui ne soit pas accessible par voie de terre.

Je me propose donc aujourd'hui de vous parler de la connectivité de l'aéroport Montréal-Trudeau, tant aérienne que terrestre. J'aurai notamment le plaisir de vous présenter - en primeur - les principaux constats d'une toute nouvelle étude sur la qualité de la desserte aérienne de Montréal.

Mais, auparavant, permettez-moi d'aborder certains sujets d'actualité concernant Aéroports de Montréal.

D'abord, je voudrais souligner que les travaux d'agrandissement de la jetée internationale de Montréal-Trudeau vont bon train, comme en témoigne la photo à l'écran. D'ici l'été 2016, nous ouvrirons six nouvelles portes d'embarquement pour gros-porteurs afin de répondre aux besoins des compagnies aériennes. Alors, oui, nous attendons plus de vols internationaux à Montréal-Trudeau dans l'avenir.

Au total, entre 2013 et 2017, nous prévoyons investir environ 1 milliard de dollars en travaux et améliorations de toutes sortes. Je rappelle que nos investissements sont financés de façon autonome sans aucune subvention gouvernementale.

XXX

En ce qui concerne Montréal-Mirabel, comme vous le savez, nous avons annoncé récemment notre décision d'aller de l'avant avec le démantèlement du bâtiment de l'ancienne aérogare de passagers, un bâtiment totalement désuet et qui coûte une fortune à maintenir. On ne peut pas injecter indéfiniment du bon argent dans un bâtiment inutilisé et inutilisable.

Je rappelle cependant que, tel que promis dès 2002, nous accéléré le développement de l'aéroport comme plateforme industrielle et logistique. Or, l'aéroport – je dis bien l'aéroport – de Mirabel génère aujourd'hui plus d'activités économiques que jamais.

En effet, selon une étude réalisée tout récemment par E&B Data, ces impacts peuvent se résumer comme suit :

- Plus de 30 entreprises et organismes établis sur le site
- 3700 emplois directs au sein de ces entreprises et organismes
- Près de 10 000 emplois dans l'économie québécoise
- Une rémunération totale de 500 M\$
- Une contribution au PIB du Québec de 1,1 G\$

- Des recettes fiscales de 200 M\$ pour les gouvernements supérieurs
- Des taxes municipales de 5,8 M \$ payées à la Ville de Mirabel

Fait important, 86 % des 3700 emplois directs à Montréal-Mirabel sont liés au secteur de l'aéronautique. Cette proportion grimpe à 96 % si l'on inclut les emplois liés au fret aérien. On peut donc dire que Mirabel a réussi avec brio sa conversion en un aéroport industriel et tout-cargo, et ce, je tiens à le souligner, grâce à la collaboration de nombreux partenaires, y compris les gouvernements du Canada et du Québec et la Ville de Mirabel. C'est un succès éclatant.

D'autre part, beaucoup de gens semblent encore ignorer que la gestion des aéroports est aujourd'hui un business. Un nombre croissant d'aéroports dans le monde sont gérés par des sociétés privées ou partiellement privées. De fait, on estime qu'il y en a plus de 450 dans le monde dont les 25 que vous voyez à l'écran...Beijing, Heathrow, Paris, Francfort, Moscou, Johannesburg, entre autres, sont tous des aéroports privés.

En fait, la privatisation des aéroports est une tendance qui ne se dément pas. Encore au cours des dernières années, plusieurs pays ont annoncé ou procédé à d'autres privatisations d'aéroports, dont le Portugal, le Brésil, l'Espagne, la Grèce, le Myanmar, le Japon, et j'en passe.

Donc, sauf exceptions, comme Cuba par exemple, les gouvernements du monde entier font de plus en plus confiance au secteur privé pour la gestion et l'exploitation de leurs aéroports.

Transports Canada, en particulier, est très heureux de récolter chaque année un loyer substantiel sans aucun risque. Depuis la privatisation en 1992, Aéroports de Montréal a payé un total de 364 millions \$ en loyer et 548 millions \$ en taxes foncières, en plus d'éviter au gouvernement du Canada des dépenses d'immobilisations de 2,7 milliards \$.

XXX

J'en arrive maintenant à l'essentiel de mon propos, à savoir la qualité de la desserte aérienne de Montréal. Voilà un autre sujet bien mal compris, qui prête flanc à toutes sortes d'opinions qui peuvent parfois manquer de rigueur.

Afin de faire la lumière sur tout cela, nous avons confié à SECOR-KPMG le mandat d'effectuer une évaluation objective de la desserte aérienne de Montréal. L'étude comprend également une analyse comparative de la connectivité de Montréal et d'autres villes d'Amérique du Nord.

L'étude de SECOR fait aussi œuvre pédagogique car elle s'attarde à expliquer un certain nombre de concepts clés comme les déterminants de la desserte d'un territoire. Ce n'est pas simple. Il y a de nombreux facteurs qui entrent en ligne de compte.

La qualité de la desserte aérienne se définit, quant à elle, par le nombre de destinations desservies par vols directs, l'importance de ces destinations et la fréquence hebdomadaire de ces vols. Il est important de souligner que trafic n'est pas synonyme de desserte : le trafic, c'est le nombre de passagers qui passent par l'aéroport.

Le trafic de Montréal-Trudeau, qui a atteint 14 millions de passagers en 2013, est en croissance quasi continue depuis 2004. La croissance moyenne a été de 4,6 % par année au cours de la période, ce qui est de beaucoup supérieur à la croissance du PIB.

Mais, les médias n'ont pas manqué de relever que Montréal a été dépassé en 2013 par Calgary, en fait par quelques dizaines de milliers. Calgary connaît en effet une croissance exceptionnelle due, entre autres, aux sables bitumineux. Mais, avec 70 % de passagers domestiques et seulement 9 % de passagers internationaux, Calgary demeure un aéroport essentiellement régional. Au contraire, Montréal est un aéroport résolument international, affichant la plus forte proportion de voyageurs internationaux au pays, soit 38 % (62 % si l'on inclut les passagers vers les États-Unis).

Cela dit, force est de constater que les Montréalais voyagent relativement peu au Canada, sauf vers Toronto. En avion du moins. Je laisse à nos universitaires le soin d'expliquer ce phénomène.

Maintenant, en ce qui concerne la desserte aérienne et plus particulièrement le nombre de destinations directes, Montréal fait excellente figure, se classant au 2^e rang au Canada, avec 129 destinations (131 aujourd'hui) dont 75 internationales contre 21 à Calgary.

La desserte de Montréal est également celle qui a connu la plus grande amélioration. Au cours des dix dernières années, le nombre de destinations internationales desservies par vol direct est passé de 30 à 75 auxquelles il faut en ajouter 4 nouvelles en 2014, soit Istanbul, Panama, Tunis et Prague.

Ceux qui affirment que Montréal-Trudeau est en déclin vivent tout simplement sur une autre planète !

Afin d'évaluer et de comparer d'une manière rigoureuse la connectivité de Montréal, SECOR a retenu seulement les destinations majeures desservies sur une base régulière avec un minimum de 3 vols par semaine. On entend ici par destination majeure une ville qui figure au palmarès des 123 villes mondiales les plus influentes établi par le Réseau d'étude sur la mondialisation et les villes mondiales (Globalization and world cities study group and network). Ce sont généralement les villes du monde les plus importantes pour les affaires et le commerce. Pour votre information, Montréal se situe au 58^e rang de ce classement.

Il est important de souligner qu'un grand nombre de destinations directes actuellement desservies au départ de Montréal-Trudeau ne sont pas considérées dans l'étude de SECOR. Ainsi, on a exclu des destinations comme Cancun et Varadero, bien qu'elles soient importantes pour les vacanciers. À l'approche de l'hiver, vous serez heureux de savoir que vous aurez un choix inégalé de destinations soleil cette année au départ de

Montréal...réservez tout de suite, car on risque d'avoir un autre hiver très froid ! Et Merci à nos transporteurs, à commencer par Air Canada et Air Transat, pour cette offre extraordinaire !

Donc, si l'on considère uniquement les villes majeures, Montréal était connectée en 2013 de façon significative avec 37 d'entre elles à raison de 50 vols ou plus par année. Là-dessus, on dénombre 28 liaisons régulières avec un minimum de 3 vols par semaine auxquelles se sont ajoutées 4 nouvelles villes en 2014, soit San Francisco, Tunis, Panama City et Istanbul. À noter que 3 de ces villes étaient déjà desservies en 2013, mais sur une base saisonnière seulement.

Aujourd'hui, Montréal compte donc 32 liaisons directes et fréquentes avec les villes mondiales les plus influentes, à comparer à 23 en 2003. Là encore, la connectivité de Montréal a connu une amélioration notable au cours de la dernière décennie.

Très important aussi, Montréal est relié par un minimum de 3 vols directs par semaine à 17 grands hubs internationaux en 2014, y compris San Francisco et Istanbul. Ceci est important pour la qualité de la desserte car ces hubs permettent de rejoindre la quasi-totalité des villes mondiales avec une seule correspondance. En fait, une seule ville sur les 123 nécessite deux correspondances : il s'agit de Shenzhen, en Chine, mais il faut savoir que cette ville est collée sur Hong Kong.

Voyons comment Montréal se compare à l'échelle nord-américaine en termes de connectivité internationale. Pour les fins de l'étude, SECOR a identifié un échantillon de 14 villes d'Amérique du Nord. Ces villes qui apparaissent à l'écran sont de taille et d'importance similaires à celles de Montréal, à l'exception de Toronto, qui est un hub international majeur.

Le premier graphique montre le nombre de liaisons directes régulières vers les villes mondiales les plus influentes. Avec un total de 28 (32 en 2014), Montréal se classe au 5^e rang de l'échantillon, devançant notamment Calgary, Vancouver, et même Boston.

Il est étonnant de constater que des villes comme Cleveland et Pittsburgh ont zéro liaison directe régulière vers les villes mondiales. À l'inverse, Houston et Philadelphie font bonne figure en raison de leur rôle de plaque tournante.

Le prochain graphique montre le nombre de liaisons régulières vers les grands hubs internationaux. Avec 15 destinations de ce type en 2013 (17 aujourd'hui), Montréal est là encore en excellente position, aussi au 5^e rang, au même niveau que Seattle.

Montréal se classe un peu moins bien en ce qui concerne le nombre total de vols vers les villes mondiales et les grands hubs, se classant respectivement au 9^e et 8^e rang.

D'autre part, sachant que la demande est largement déterminée par des facteurs économiques, l'étude a aussi comparé les dessertes en fonction du PIB des régions métropolitaines. Comme le montre le graphique à l'écran, Montréal surperforme au niveau des liaisons et se situe dans la moyenne en ce qui concerne les fréquences.

Ces comparaisons sont intéressantes mais ce qui importe pour nous, en tant que gestionnaire de l'aéroport, est de s'assurer que l'offre en transport aérien répond adéquatement à la demande. Or, l'étude conclut que l'offre actuelle est très complète. En effet, la quasi-totalité des destinations qui présentent le niveau requis de demande minimale pour être considérées rentables sont déjà desservies.

Parmi les villes majeures, 32 sont déjà desservies adéquatement, dont 13 n'ont même pas la demande minimale requise comme Amsterdam, Istanbul et Doha mais qui sont néanmoins desservies en raison de leur statut de hub.

D'autre part, 8 villes auraient le potentiel mais ne sont pas desservies actuellement un minimum de 3 fois par semaine. Rome, Barcelone, Lyon et Athènes le sont mais sur une base saisonnière seulement parce que ce sont des destinations surtout touristiques. Restent Pékin, San Diego, San José et Beyrouth qui n'ont pas encore de liaisons. Dans le cas de Beyrouth, c'est pour des raisons de sécurité nationale : dommage pour la communauté libanaise très présente à Montréal.

Toutes les autres villes n'ont pas la demande minimale requise. Par exemple, la ville d'Helsinki, que certains universitaires citent à titre de ville technologique, obtient à peine 10 % du seuil requis.

Le cas de Pékin mérite qu'on s'y arrête. Personnellement, je ne compte plus le nombre de fois que je suis allé en Chine pour faire du démarchage. J'y retourne encore le mois prochain avec une délégation dirigée par le Premier ministre Couillard. Récemment, de concert avec le gouvernement du Québec, Tourisme Québec, Tourisme Montréal et d'autres, nous avons même fait une offre des plus alléchantes à un transporteur intéressé à exploiter ce marché mais celui-ci n'a pu donner suite. La raison ? Tout bêtement parce qu'il n'y a pas de créneau d'atterrissage convenable disponible à l'aéroport de Pékin, du moins pas pour le moment. Mais, nous ne sommes pas défaitistes, bien au contraire, et nous sommes convaincus que ce n'est qu'une question de temps avant que toutes les conditions soient réunies. En attendant, les voyageurs disposent d'un éventail d'options pratiques pour se rendre en Chine.

Regardons la carte de l'Asie qui est à l'écran. On aperçoit les grandes villes mondiales avec, pour chacune, la demande potentielle annuelle. Comme on le sait, seule Pékin a actuellement le niveau désiré, soit 40 000 passagers pour un service 3 fois par semaine avec le 777. Ce seuil tombe à 30 000 avec le Dreamliner, de plus petite capacité et beaucoup plus économique. Au fur et à mesure que l'usage de cet appareil va se

répandre, Shanghai et même Hong Kong pourraient aussi devenir intéressantes pour un transporteur un peu agressif.

On a un peu la même situation en Amérique du Sud. Le marché est actuellement trop fragmenté et aucune ville ne se démarque. Mais, peut-être un jour, avec le Dreamliner, Lima pourra devenir intéressante, surtout si on la combine avec une autre ville. Cela dit, je signale que l'arrivée de COPA Airlines en 2014 a grandement amélioré la connectivité de Montréal avec l'Amérique du Sud. Sa plaque tournante de Panama City est en effet des plus performantes.

Bref, il y a des opportunités pour Montréal-Trudeau à court, moyen ou long terme et, croyez-moi, nous faisons tout le nécessaire pour inciter les transporteurs à lancer de nouveaux services en temps opportun. Notre programme d'incitatifs compte d'ailleurs parmi les plus compétitifs.

Toutefois, il est important de souligner que le lancement d'une nouvelle liaison est une décision d'affaires qui implique souvent des investissements majeurs et qui appartient entièrement au transporteur concerné. S'il est vrai que nous pouvons influencer, et là j'inclus tous les intéressés, nous ne pouvons pas forcer les transporteurs à desservir quelque destination que ce soit... Ce n'est sûrement pas à coup de motions et de communiqués qu'on va changer les choses. Nous sommes au Canada en 2014.

En résumé, l'étude de SECOR confirme ce que nous avons toujours dit, à savoir que Montréal jouit d'une desserte aérienne enviable compte tenu de sa taille et de son économie. Malgré une croissance économique sous la moyenne des 15 villes étudiées, Montréal est l'une des villes dont la qualité de la desserte s'est le plus améliorée, autant au niveau du nombre de liaisons que du nombre de vols vers les villes majeures.

D'ailleurs, les parties prenantes interrogées par SECOR considèrent que la desserte aérienne actuelle est généralement satisfaisante. En ce qui concerne l'expérience voyageur, la plus grande faiblesse déplorée est l'absence d'un lien efficace entre l'aéroport et le centre-ville...

XXX

Ceci m'amène d'ailleurs à aborder le second volet de ma présentation, soit la desserte en transports collectifs de l'aéroport et, par le fait même, de l'ensemble de l'Ouest-de-l'île.

Comme vous le savez, le métro de Montréal brille par son absence dans l'ouest de Montréal ... Pourtant, comme le montre ce plan datant de 1967, le métro devait se rendre jusqu'à l'aéroport ... Dans ce temps-là, on avait de la vision!

Bien sûr, personne ne s'attend aujourd'hui à ce que le métro vienne jusqu'à l'aéroport. Trop cher. Il faut donc, à Montréal, un autre système moins cher qui peut rouler en surface et pas juste sous terre. Il existe un grand nombre de technologies qui permettent cela : SLR, tram-train, tramway, etc..

Il y a quelque temps, nous avons conçu et proposé, de concert avec la STM, un système moderne de train léger en site propre, entièrement électrique, pour desservir à la fois l'aéroport et le coeur du West-Island, jusqu'à Fairview. On parle ici d'un système qui déplacerait au moins 60 000 personnes par jour.

Notre projet de train léger en est à l'étape de l'avant-projet et donc, oui, il est possible de le bonifier. Mais, en ce qui nous concerne, nous sommes convaincus que c'est ce genre de système qu'il nous faut collectivement. Un système de transport urbain offrant un service rapide, fréquent, fiable et que les gens vont vouloir prendre. Une solution moderne qui va être encore pertinente dans 50 ou 100 ans.

Pour s'en convaincre, regardons un peu ce qui se fait ailleurs, au Canada et dans le monde. En voici quelques exemples.

À Vancouver, on trouve déjà trois lignes de train léger, dont la Canada Line qui dessert notamment l'aéroport. Une quatrième ligne est en construction (l'Evergreen Line).

À Toronto, en plus du Métro, des tramways et des GO trains, on envisage un vaste programme de 50 milliards sur 25 ans pour améliorer les transports en commun dans la grande région de Toronto-Hamilton. Appelé BIG MOVE, ce programme comprend notamment trois nouvelles lignes de train léger totalisant 43 km. En outre, dès 2015, un service de train express reliera l'aéroport Pearson à l'Union Station au centre-ville.

Même à Ottawa, on vient d'amorcer la construction d'un nouveau réseau de train léger moderne comportant une portion en tunnel au centre-ville. Réalisée en mode PPP, la Confederation Line sera terminée en 2017-2018.

Enfin, les villes de Calgary et d'Edmonton ont aussi depuis belle lurette des systèmes de train léger qui ont fait l'objet de nombreuses améliorations et expansions au fil des ans.

Bien entendu, les pays européens et asiatiques sont beaucoup plus avancés que le Canada en matière de systèmes de train léger. Dans la communauté européenne seulement, on compte quelque 170 systèmes de train léger. L'Allemagne est de loin le leader avec 56 systèmes totalisant 231 lignes et 2768 km de voies.

Comme le montre le tableau à l'écran, presque tous les grands aéroports européens bénéficient d'une desserte ferroviaire. Dans le monde on compte plus de 200 liens aéroportuaires en opération.

Londres Heathrow se distingue avec 3 types différents de dessertes, soit le métro The Tube, le Heathrow Express et les trains régionaux.

Plusieurs autres aéroports ont des navettes ferroviaires express ou dédiées, dont Rome, Gatwick, Barcelone, les deux aéroports de Moscou, Oslo, Vienne, Stockholm, Bruxelles, Milan et Stanstead.

Paris Charles de Gaulle est desservi par le TGV et le RER. En outre, un train dédié devant relier l'aéroport et Paris en 20 minutes est prévu pour 2023. Aéroports de Paris réclame un tel service depuis de nombreuses années. Mais, cette fois, il semble bien que le projet soit sur les rails. Un PPP a été formé et les études sont amorcées.

Le Charles de Gaulle Express a même sa page Wikipedia, et je cite :

« Ce projet est justifié, selon le gouvernement, par les limites de la prestation du [RER B](#) et l'existence de services de transport rapides dans les aéroports concurrents (Londres dispose d'une prestation ferroviaire dédiée pour ses trois aéroports)... L'objectif est de fournir une alternative aux passagers qui boudent le RER et qui se retrouvent dans des taxis ou des bus bloqués dans les bouchons de l'[autoroute A1](#) ou de l'[autoroute A3](#). »

Les Parisiens ne sont donc pas trop dépaysés quand ils viennent à Montréal!

Blague à part, Montréal n'est peut-être pas Paris mais notre aéroport mérite sûrement mieux qu'un service d'autobus qui met 45 à 60 minutes (et souvent plus) pour arriver en ville !

Cela fait au moins 10 ans qu'il est question d'une navette ferroviaire express entre l'aéroport et le centre-ville. Ce projet figure d'ailleurs dans le Plan de transport de la ville de Montréal de 2008. Même s'il y a un nouveau maire à l'hôtel de ville, la vision de la Ville de Montréal ne devrait pas avoir changé sur une question aussi fondamentale... Si la Ville veut aider à améliorer la desserte aérienne de Montréal, elle pourrait commencer par améliorer l'accès à l'aéroport.

En ce qui nous concerne et au risque de me répéter, nous avons acquis la conviction, après 10 ans de réflexions et d'études, que Montréal a besoin d'un système moderne de train léger pour la desserte de l'aéroport et de l'ensemble de l'Ouest-de-l'île, et ce, tant pour aujourd'hui que pour le long terme. L'emplacement de la future gare Montréal-Trudeau est déjà prêt !

Je signale aussi que d'importantes synergies pourraient découler d'une intégration du SLR de l'Ouest avec le SLR de la Rive-Sud.

Chose certaine, il faut arrêter de tergiverser et de croire qu'on va peut-être trouver une solution miracle qui va coûter moins cher avec le même résultat. On en a toujours pour son argent et les raccourcis finissent toujours par coûter plus cher. Pensons au pont Champlain actuel...Et un mauvais projet, même moins cher, sera toujours un mauvais projet.

Si on veut un aéroport international de classe mondiale, si on veut que notre ville rayonne davantage dans le monde, il faut doter l'aéroport et l'Ouest-de-l'île d'une desserte en transport collectif de classe mondiale. C'est essentiel ! Imaginez, en 2033, Montréal-Trudeau comptera quelque 25 millions de passagers...

Mais, pour vous dire franchement, je suis plutôt optimiste. Le Comité technique du Plan de mobilité de l'Ouest a indiqué sa nette préférence pour le train léger. Nous avons également eu une rencontre avec le nouveau ministre des Transports et ministre responsable de la métropole, M. Robert Poëti, et nous avons nettement senti qu'il est très conscient des besoins de l'aéroport et de l'Ouest-de-l'île. ...

M. Poëti s'est aussi montré très intéressé par notre approche non traditionnelle pour le financement et la réalisation du projet. Je parle ici d'un financement en grande partie privé, basé entre autres sur la captation foncière, le tout en mode PPP.

Ainsi donc, avec l'appui de tous, il est permis d'espérer que notre aéroport international, dont nous avons toutes les raisons d'être fiers, sera un jour connecté à sa ville par un système de train léger moderne et efficace !

Voilà !

En terminant, juste un dernier mot pour témoigner notre appui le plus entier à l'initiative de Jacques Ménard, du Groupe BMO, pour la relance de Montréal. Soyez assurés que

nous serons présents lors du Sommet du 17 novembre...Je vois Montréal ! Déjà, je pense que nous avons fait un bon bout de chemin pour la relance des aéroports de Montréal avec le regroupement des vols passagers à Dorval, la reconstruction de l'aérogare de Montréal-Trudeau, l'amélioration de la desserte aérienne et de l'expérience client, le projet de SLR de l'Ouest, etc. Soyez assurés que nous sommes résolus de continuer dans le même sens dans le futur pour aider Montréal à se démarquer davantage.

Je vous remercie de votre attention