

Conférence de James Cherry

**Président-directeur général d'Aéroports de Montréal
Président du Conseil d'Airports Council International**

**devant le
Conseil des relations internationales de Montréal**

le 13 mai 2009

Titre de l'allocution :

**Montréal,
capitale mondiale de l'aviation civile et
vitrine de la technologie aéroportuaire**

Mesdames et Messieurs, bonjour.

Je remercie le CORIM de son invitation à vous adresser la parole aujourd'hui.

Cela fait huit ans que je suis chez ADM, je suis arrivé juste avant septembre 2001 et j'ai l'impression qu'il se passe toujours quelque chose dans l'aviation, presque tous les jours.

De même, lorsqu'il arrive quelque chose dans le monde, il semble que l'aviation soit toujours le premier secteur touché. La récession et l'épidémie de grippe actuelles l'ont encore démontré.

Cette année, l'aviation fête son 100^e anniversaire au Canada. En effet, c'est en 1909 qu'un certain John McCurdy a réalisé, aux commandes du Silver Dart, le premier vol motorisé au Canada. L'événement a eu lieu à Baddeck, en Nouvelle-Écosse, dans le cadre de l'Aerial Experiment Association, dont faisait notamment partie Alexander Graham Bell.

Il est étonnant que ce Graham Bell ait été associé aux deux inventions du 20^e siècle qui, à mon avis, ont le plus contribué à façonner le monde dans lequel nous vivons aujourd'hui, à savoir les télécommunications et l'aviation.

De fait, l'aviation joue un rôle majeur dans l'économie mondiale et tient une place particulièrement importante à Montréal. Le développement phénoménal du transport aérien à partir des années 50 a eu pour effet d'accélérer fortement le processus de mondialisation.

L'importance des flux aériens constituent d'ailleurs un excellent indicateur du degré de développement des villes, des régions et des pays. Toutes les grandes villes du monde, particulièrement celles ayant un grand rayonnement international, sont reliées entre elles par des liaisons aériennes régulières et fréquentes.

Quant aux aéroports, ils reflètent la place de leur ville ou région à l'intérieur de l'économie mondiale, qui est elle-même un réseau global de flux et de connexions.

J'en donne pour preuve que les plus importants aéroports ou systèmes aéroportuaires se trouvent dans les villes globales classiques que sont Londres, New York et Tokyo.

Ces grandes villes comptent chacune plus d'un aéroport :

- À Londres, on trouve Heathrow, Gatwick et Stansted, pour un total de 120 millions de passagers;
- New York en a trois aussi: JFK, LaGuardia et Newark qui, ensemble, totalisent plus de 100 millions de passagers;
- Tokyo International et Narita cumulent également 100 millions de passagers.

Je crois que tout le monde ici présent conviendra de l'importance pour les villes d'avoir des infrastructures aéroportuaires de qualité. Car un aéroport est une porte d'entrée indispensable aux affaires et au commerce, au tourisme et à la vie moderne. En ce sens, les aéroports sont au service de leur ville.

Ce qui est tout aussi important, c'est la desserte aérienne ou, si vous voulez, le nombre de destinations desservies et la fréquence des liaisons. La richesse de la desserte aérienne est un atout important pour une ville, qui témoigne de sa démographie, de son dynamisme économique et de son attraction touristique.

Ceci est vrai tant pour le transport des passagers que pour le fret aérien. On oublie trop souvent que la poste et l'approvisionnement en diverses marchandises essentielles dépendent du transport aérien.

Les aéroports sont en outre d'importants pôles d'activité économique qui génèrent des emplois directs et indirects ainsi que des revenus fiscaux pour les villes et les États. Par exemple, dans le Grand Montréal, nos sites aéroportuaires génèrent quelque 56 000 emplois.

L'organisation internationale que j'ai l'honneur de présider, Airports Council International, regroupe quelque 580 gestionnaires d'aéroports qui gèrent un total de 1640 aéroports dans le monde.

Sur une base annuelle, les aéroports accueillent quelque 4,5 milliards de passagers et nous prévoyons que ce chiffre doublera à 9 milliards d'ici une vingtaine d'années.

Certains marchés régionaux comme la Chine, l'Inde, l'Europe de l'Est et le Moyen-Orient se développent plus rapidement que les marchés matures de l'Amérique du Nord et de l'Europe.

Il est bien évident aussi que la récession mondiale a pour effet de ralentir la croissance du trafic. De plus, l'épidémie de grippe ajoute aux difficultés de l'industrie aérienne.

Mais, une fois la crise passée, une fois l'épidémie sous contrôle, il est inévitable que le trafic va rebondir. On a vu ça après 2001, après le SRAS, etc. Chaque fois, c'est la même chose qui se produit. Car la tendance lourde est nettement positive.

Voyons maintenant la situation des aéroports à Montréal.

D'abord, avec 12,8 millions de passagers annuellement, Montréal se situe au 3^e rang au Canada après Toronto et Vancouver, et au quarantième rang en Amérique du Nord.

Le regroupement de tous les vols passagers à Montréal-Trudeau, joint à la modernisation de l'aéroport, a été, sans l'ombre d'un doute, une décision des plus judicieuses. Grâce à des investissements de plus de 1,5 milliard \$ depuis 2001, nous avons maintenant un aéroport de calibre résolument international, à proximité du centre-ville.

Nous tentons de rentabiliser Montréal-Mirabel avec les activités de fret et de développement immobilier industriel. Franchement, la situation s'améliore là aussi. Les projets de Bombardier, je pense à la *C-Series*, et de Pratt & Whitney vont permettre de renforcer encore la position de Montréal-Mirabel comme pôle majeur de l'industrie aéronautique mondiale.

Pour revenir à Montréal-Trudeau, vous n'êtes pas sans savoir que l'aérogare a été presque complètement reconstruite à neuf ou modernisée. À part la façade du bâtiment central, il ne reste pas grand chose de l'ancienne aérogare.

Et dans quelques semaines, nous allons ouvrir le nouveau secteur des départs vers les États-Unis, dernière pièce maîtresse de la transformation de l'aérogare.

Il s'agit d'un investissement d'environ 300 millions \$ qui va ajouter de la capacité au départ, améliorer le service à la clientèle et renforcer la sûreté.

Cette nouvelle composante, qui est adossée à la jetée transfrontalière, occupe les deux premiers niveaux d'un immeuble de dix étages dans lequel on retrouve également un hôtel de 275 chambres, des bureaux administratifs pour ADM, ainsi qu'un stationnement souterrain et un espace pour une gare ferroviaire. Un cinq dans un en quelque sorte !

En dessous du hall d'enregistrement, il y a une salle de traitement pour les bagages sortants. Cette salle est unique au monde. Elle a été conçue pour répondre aux nouvelles exigences des douanes américaines.

La nouveauté est que le contrôle douanier sera effectué une fois que les passagers auront subi le contrôle de sûreté et que les bagages auront été pesés, photographiés, radiographiés, scannés, etc.

Les douaniers auront accès à toute l'information relative aux passagers et à leurs bagages. Ils pourront inspecter les bagages sur leurs écrans et, au besoin, ils pourront les rappeler de la salle à bagages pour procéder à une inspection manuelle.

Pour effectuer toutes ces opérations de façon automatisée et gérer tout cela, il faut beaucoup de systèmes et de technologies. Laissez-moi vous dire que tout ceci est très, très sophistiqué.

Nous serons les premiers au monde à appliquer un tel processus et il semble bien que d'autres aéroports devront éventuellement l'adopter aussi. En ce sens, Montréal-Trudeau sera une vitrine technologique.

J'aimerais aussi souligner que Montréal-Trudeau est à l'avant-garde dans plusieurs autres domaines.

Nous avons été parmi les premiers à être prêts pour l'Airbus A380.

Nous sommes aussi un chef de file en matière d'enregistrement libre-service. Nous avons été les premiers à offrir l'auto-étiquetage des bagages dans un environnement à usage partagé, c'est-à-dire où les bornes sont partagées par plusieurs compagnies aériennes.

Montréal-Trudeau compte aussi parmi les premiers aéroports à offrir un processus complet d'enregistrement mobile. Pour certains vols, vous pouvez vous enregistrer au moyen de votre cellulaire et recevoir votre carte d'embarquement sur votre cellulaire, sous forme de code barres 2D. Aucun papier !

Montréal-Trudeau se distingue aussi sur le plan environnemental. Nous sommes ISO 14001 depuis des années et l'an dernier, l'aérogare a reçu la certification BOMA BEST, anciennement Visez Vert Plus.

Notre centrale thermique qui alimente les systèmes de chauffage et de climatisation est un modèle en son genre. Par rapport à l'ancienne centrale, elle utilise moitié moins d'énergie même si la superficie de l'aérogare est le double de ce qu'elle était.

Il y a quelques semaines, nous avons annoncé, en présence du Premier ministre Jean Charest, un important projet pilote visant à valider certaines technologies propres basées sur l'hydrogène. Plusieurs types de véhicules utilisés à Montréal-Trudeau, comme des navettes, des camions et des tracteurs, seront ainsi convertis à l'hydrogène, certains avec des piles, d'autres avec des moteurs à combustion interne adaptés. L'objectif du projet est d'évaluer leur performance dans un environnement opérationnel. Là encore donc, Montréal-Trudeau sera une vitrine technologique.

Bref, les Montréalais peuvent être fiers de leur aéroport. À vrai dire, la seule faiblesse qui demeure se situe au niveau de l'accessibilité. Mais nous y voyons !

L'accessibilité terrestre est un important facteur de succès d'un aéroport. De fait, les accès terrestres doivent être vus comme une extension de l'aérogare et des pistes.

Aujourd'hui, les grands aéroports sont de véritables carrefours intermodaux où convergent trains rapides, trains de banlieue, métro ou navette, autocars, taxis, etc.

À Heathrow, par exemple, le voyageur dispose d'un grand nombre d'options pour gagner sa destination finale, y compris la navette Heathrow Express, le London Underground, les trains Heathrow Connect, ainsi que plusieurs services d'autocars et de bus.

En matière d'accessibilité, les aéroports canadiens accusent un grand retard sur les aéroports européens ou asiatiques. Vancouver sera le premier au pays à se doter d'un accès ferroviaire, lequel sera mis en service plus tard cette année.

À Montréal, les études préliminaires sont pratiquement terminées et nous serons bientôt en position de pendre une décision sur le tracé optimal, soit le CN avec la Gare centrale, soit le CP avec Lucien L'allier.

Comme vous le savez peut-être, nous faisons équipe avec l'Agence métropolitaine de transport et les quatre paliers de gouvernement. Je souligne que nous avons l'appui inconditionnel de la Ville de Montréal et de la Communauté métropolitaine. Notre navette figure d'ailleurs en bonne place dans le Plan de transport de Montréal.

Il est primordial pour une ville qui se veut internationale et qui est un lieu important de congrès internationaux, d'avoir un lien ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville. Mon vœu le plus cher est que ce projet de navette se réalise le plus rapidement possible.

Comme je le disais tout à l'heure, toute grande ville doit aussi pouvoir compter sur une bonne desserte aérienne. À cet égard, compte tenu de sa population de 3,5 millions, Montréal est assez bien desservi avec un total de 38 transporteurs et 130 destinations. Cette s'explique par notre situation géographique et par notre diversité.

Les six grandes compagnies américaines sont toutes présentes à Montréal-Trudeau. Une vingtaine de transporteurs internationaux viennent ici, dont Air France, KLM, British, Lufthansa et Swiss.

Les Montréalais ont accès à quelque 25 destinations aux États Unis.

À l'international, on compte 32 destinations régulières, auxquelles s'ajoutent une vingtaine de destinations estivales et une vingtaine d'autres pendant l'hiver. Pour la prochaine saison estivale, nos horaires indiquent 255 vols internationaux par semaine vers l'Europe, le Moyen-Orient, l'Amérique latine et les Antilles.

Je souligne que Air Transat desservira cet été quelque 18 destinations en Europe, dans une dizaine de pays différents. Pour la première fois, ils iront à Venise, point de départ de

nombreuses croisières. Les Québécois apprécient ces services parce qu'il s'agit de vols directs, sans escales.

Autre fait à signaler, nous aurons un total de 44 départs par semaine sur Paris. C'est impressionnant. À elle seule, Air France aura quatre vols quotidiens vers Charles-de-Gaulle.

Je voudrais aussi attirer votre attention sur le fait qu'à compter du 1^{er} juin, Air Canada assurera une liaison quotidienne entre Montréal et Genève. Cette nouvelle liaison a du sens, car Montréal et Genève sont deux villes qui accueillent un grand nombre d'organisations internationales.

On trouve à Genève 25 organisations internationales, dont le siège européen des Nations Unies, l'Organisation mondiale du commerce, l'Organisation mondiale de la santé et l'Organisation internationale de normalisation.

Plusieurs organisations liées à l'aviation ont également une présence à Genève. Airports Council International y a notamment son siège social.

Mais, comme vous le savez, c'est à Montréal que se trouve le siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI, ce qui vaut d'ailleurs à notre ville le titre de capitale mondiale de l'aviation. La présence de l'OACI a pour effet d'attirer à Montréal plusieurs autres organisations liées à l'aviation, dont la plus connue est l'IATA, qui représente les compagnies aériennes.

L'OACI est un organisme des Nations Unies dont font partie quelque 190 États. Certaines organisations comme l'IATA, que je viens de mentionner, et Airports Council International, ont le statut d'observateur.

L'OACI est le forum mondial de l'aviation civile. On y discute de toutes questions relatives au transport aérien : sécurité, sûreté, économie, protection de l'environnement, droit, etc.

La mission première de l'OACI est d'élaborer des normes et pratiques recommandées (Standards and Recommended Practices).

Vingt-quatre heures sur vingt-quatre, 365 jours par an, un avion décolle ou atterrit toutes les quelques secondes quelque part dans le monde. Chacun de ces vols est pris en charge de façon identique et uniforme, qu'il s'agisse du contrôle de la circulation aérienne, des autorités aéroportuaires ou des pilotes aux commandes de leurs aéronefs.

La plus grande réussite de l'OACI concerne la sécurité aérienne. Les statistiques pour les vols commerciaux réguliers sont extrêmement éloquentes à cet égard. Au cours de la dernière année, il y a eu seulement 11 accidents d'aéronefs commerciaux ayant entraîné la mort de passagers.

Entre 1990 et 2008, le nombre d'accidents d'avions avec décès par 10 millions de départs est passé de 19 à seulement quatre l'année dernière.

Un des grands défis de l'aviation est de maintenir cette performance et de s'assurer que tous les pays respectent les normes en vigueur.

Sur un plan plus technique, un autre domaine d'intervention majeur concerne la mise en œuvre d'un système de navigation fondé sur les satellites.

La plus grande précision d'un tel système permettrait d'établir des routes plus courtes et plus directes entre deux points donnés, ainsi que d'effectuer des décollages et atterrissages plus efficaces. La congestion aux aéroports et dans l'espace aérien serait amoindrie et il en résulterait notamment une meilleure consommation de carburant.

La protection de l'environnement est une autre préoccupation qui est prise très au sérieux par l'industrie de l'aviation. L'an dernier, à Genève, les principaux intervenants de l'industrie, y compris IATA et ACI, ont signé une déclaration d'engagement à lutter contre le changement climatique.

Dans un premier temps, l'industrie vise une croissance nulle de ses émissions de GES. Actuellement, l'industrie est responsable de 2 à 3 % des émissions globales de GES.

L'industrie a déjà beaucoup fait pour améliorer la performance environnementale des avions. Les nouveaux appareils comme le B787 et le A380 consomment beaucoup moins par passager-kilomètre que les modèles plus anciens.

L'industrie travaille aussi très fort pour remplacer le kérosène par des biocarburants durables, qui ne sont pas produits à partir de cultures alimentaires traditionnelles.

Il y a plusieurs programmes en cours, notamment chez Airbus et Boeing. Plusieurs vols d'essais ont même eu lieu avec des mélanges atteignant 50 % de biocarburants. Donc, on n'est pas dans la science-fiction ici, loin de là.

Un autre enjeu crucial concerne la sûreté du transport aérien. Il s'agit d'un domaine constamment en évolution, car la menace prend sans cesse de nouvelles formes. Par exemple, tout le monde conviendra que l'industrie a bien réagi face aux nouveaux risques posés par les liquides et les gels.

Au niveau des aéroports, les mesures de sûreté additionnelles nous incitent à penser à des systèmes et des procédures qui permettent d'améliorer la fluidité des passagers et des bagages, tout en assurant la sûreté.

Mais, je reviens au point que je faisais tout à l'heure. Beaucoup de ces discussions et de ces décisions ont lieu ici à Montréal, capitale mondiale de l'aviation.

On entend beaucoup dans les médias que Montréal est une ville de création, de design, de culture. Moi, je dis aujourd'hui que Montréal est aussi une ville d'aviation, qui concentre un grand nombre d'activités et d'expertises dans ce domaine.

Non seulement on y trouve des organisations internationales comme l'OACI et IATA, mais on y trouve aussi le siège social des deux plus importantes compagnies aériennes canadiennes, Air Canada et Air Transat.

Montréal est également un centre d'excellence de calibre international pour la construction d'aéronefs et de composantes d'aéronefs. On y trouve des noms prestigieux comme Bombardier Aéronautique, Bell Helicopter, CAE, Pratt & Whitney, CMC, Rolls-Royce et j'en passe.

Montréal compte en outre des universités et établissements de renom qui effectuent de la recherche de pointe et de l'enseignement spécialisé reliés à l'aviation.

Pas plus tard que la semaine dernière, on a annoncé ici, à Montréal, la création du Groupe aéronautique de recherche et développement en environnement, dont la mission est de rendre les avions plus verts. Doté d'un budget de 23 millions \$, ce groupe est formé principalement de Bombardier, Pratt & Whitney et CMC Électronique. Voilà est une excellente initiative ! Bravo !

Bref, Montréal est très chanceuse d'être une ville d'aviation. Mon message aujourd'hui est que nous ne devons pas nous asseoir sur nos lauriers. Car la concurrence est vive. Beaucoup d'autres villes nous envient.

Ne laissons pas échapper ce leadership que nous détenons dans l'aviation mais bâtissons sur les atouts que nous possédons.

Merci.