

**Notes pour une allocution
de James C. Cherry
Président-directeur général
d'Aéroports de Montréal
à l'occasion
d'un déjeuner-causerie de
l'Association québécoise du transport et des routes
Le 11 novembre 2010
à Montréal**

Mesdames et Messieurs, bonjour.

Je remercie l'AQTR de son invitation. C'est un honneur pour moi de vous adresser la parole.

Lors de mon précédent passage à cette tribune, l'an dernier, je vous avais présenté sommairement notre projet de navette ferroviaire. Depuis, ce projet a fait d'importants progrès, et je me ferai un plaisir de faire le point tout à l'heure.

Mais, auparavant, je voudrais partager avec vous quelques nouvelles concernant nos aéroports et le transport aérien à Montréal. Rassurez-vous : ce sont de bonnes nouvelles !

D'abord, à titre de président sortant d'Airports Council International, j'ai le plaisir de confirmer la décision de cet organisme international de déménager son siège mondial de Genève à Montréal. Le conseil d'administration a adopté une résolution en ce sens il y a quelques jours seulement.

Représentant les grands aéroports du monde, ACI a le statut d'observateur auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui a son siège à Montréal. C'est donc pour se rapprocher de l'OACI que ACI déménagera à Montréal au début de 2011.

Voilà une bonne nouvelle pour Montréal et son Quartier international! Cela vient renforcer le statut de Montréal comme capitale mondiale de l'aviation.

Je voudrais aussi vous dire que, malgré certaines incertitudes qui planent encore à l'horizon, l'industrie de l'aviation est en voie de se redresser. L'IATA a publié au cours des derniers mois des statistiques qui font état d'une forte reprise des trafics au niveau mondial. Par exemple, en juillet, le trafic passagers a augmenté de 9,5 % et le cargo, de 23 %.

Bien entendu, la reprise a été particulièrement vigoureuse dans les pays émergents et un peu moins dans les économies développées comme en Amérique du Nord.

À Montréal, nous avons aussi connu un été très actif. De fait, juillet a été un mois record. Pour l'ensemble de l'année, si la tendance se poursuit, nous prévoyons retrouver et même dépasser notre rythme d'avant-récession, soit presque 13 millions de passagers par année.

Quand on y pense, c'est un peu normal ce qui se passe. L'économie mondiale reprend, le commerce international aussi. Et surtout, les gens ont toujours le goût de voyager et de visiter leurs parents et amis à l'étranger. Ajoutez à cela un marché de plus en plus libéralisé et des avions de plus en plus performants, et vous avez là toutes les conditions pour la croissance.

Les perspectives sont donc excellentes pour tous les acteurs de cette industrie, y compris les constructeurs d'avions et de composantes d'avions comme Bombardier, Pratt & Whitney et L-3 MAS.

Montréal et le Québec en profiteront sûrement puisque c'est chez nous que se concentre l'industrie canadienne de l'aéronautique. Et quand je dis chez nous, je pense surtout aux aéroports de Montréal !

Vous serez d'ailleurs étonnés d'apprendre que la fabrication et la réparation d'aéronefs et de composantes d'aéronefs est, de loin, la principale activité économique sur nos sites aéroportuaires.

Ce n'est pas moi qui le dit mais bien les économistes qui ont réalisé notre plus récente étude d'impacts économiques des aéroports de Montréal.

En effet, tous les cinq ans environ, nous demandons à une firme indépendante de mesurer les impacts économiques de nos aéroports, en termes d'emplois, de valeur ajoutée et de revenus fiscaux pour les gouvernements.

Or, on vient tout juste de compléter l'étude d'impacts pour l'année 2009. C'est avec plaisir que je partagerai avec vous aujourd'hui quelques données marquantes de cette étude.

Cette enquête a été réalisée grâce à la collaboration des quelque 250 établissements actifs sur les sites aéroportuaires de Montréal-Trudeau et de Montréal-Mirabel.

En 2009, ces entreprises ont généré les impacts suivants :

- Un grand total de 60 000 emplois, dont 31 600 emplois directs ;
- Une valeur ajoutée directe, indirecte et induite de 5,5 milliards de dollars, ce qui représente environ 4 % du PIB du Grand Montréal.

Plus de 28 000 personnes travaillent directement sur le site de Montréal-Trudeau et près de 3600 à Montréal-Mirabel.

Comme je le mentionnais, le secteur de la fabrication et de la réparation d'aéronefs est le plus important des huit secteurs recensés. Ce secteur, en plein essor soit dit en passant, génère près de 20 000 emplois directs, indirects et induits, et une valeur ajoutée de 2,6 milliards de dollars.

De 2005 à 2009, le nombre d'emplois directs, indirect et induits générés par les deux sites aéroportuaires a progressé de +4 000 emplois et la valeur ajoutée totale, de +1 milliard de dollars et ce, en dépit de la crise économique de 2007-2009.

Cette progression devrait se poursuivre puisque les entreprises présentes sur nos sites aéroportuaires, y compris ADM, prévoient réaliser des investissements de 2,3 milliards de dollars au cours de la période 2010 à 2015.

Comme il se doit, l'Île de Montréal et en particulier l'Ouest de Montréal bénéficient de la part de lion de ces retombées économiques substantielles.

L'économie de Montréal profite en outre d'une large part des dépenses touristiques effectuées par les visiteurs provenant de l'extérieur du Québec et qui transitent par l'aéroport Trudeau. Ces dépenses sont estimées à 750 millions de dollars pour 2008.

Les trois paliers de gouvernement passent aussi à la caisse avec des recettes fiscales et parafiscales totalisant près de 1 milliard de dollars, dont 47 millions de dollars de taxes foncières.

Aéroports de Montréal a payé à elle seule 38 millions de dollars de taxes foncières en 2009. L'aéroport Montréal-Trudeau est la propriété la plus chère sur l'île de Montréal, et notre valeur foncière augmente avec nos investissements. C'est dire que notre facture de taxes n'a pas fini d'augmenter aussi.

Même si nous croyons payer trop de taxes, nous sommes néanmoins heureux de constater à quel point nos aéroports contribuent à l'essor du Grand Montréal. Nous sommes aussi conscients que ces bons résultats ne tombent pas entièrement du ciel ! Ils témoignent du bien-fondé de nos orientations stratégiques et de nos programmes de développement.

Entre autres, la décision de regrouper les vols passagers à Montréal-Trudeau et de moderniser l'aérogare s'avère aujourd'hui des plus judicieuses. Bien qu'il reste encore des choses à compléter, les Montréalais disposent maintenant d'une aérogare de classe mondiale, à la fois moderne et conviviale.

Depuis 2000, nous avons investi plus de 1,6 milliard de dollars dans nos installations aéroportuaires, et ce, je le souligne, sans subvention gouvernementale. Au cours des cinq prochaines années, nous prévoyons investir un autre 750 millions.

Comme vous le savez, l'aérogare a été presque complètement rebâtie à neuf en même temps que sa capacité a été doublée. De l'ancienne aérogare datant des années 60, il ne reste que le bâtiment central, et celui-ci sera rénové dans les prochaines années.

Nous en avons aussi profité pour déployer les technologies et les systèmes les plus perfectionnés. Montréal-Trudeau est résolument «state of the art».

Par exemple, grâce à son concept révolutionnaire, notre nouvelle centrale thermique consomme deux fois moins d'énergie que l'ancienne, et ce, malgré le fait que la superficie de l'aérogare ait doublé. Elle est donc quatre fois plus efficace.

Au niveau de l'enregistrement, nous sommes un leader mondial en matière de technologie libre-service. Nous avons été les premiers à offrir l'auto-étiquetage des bagages en environnement «common-use».

Nous avons aussi innové dans l'application de la technologie 2D pour l'enregistrement mobile ainsi que pour le suivi des passagers et de leurs bagages.

Notre nouvelle salle à bagages pour les vols vers les États-Unis est extrêmement sophistiquée sur le plan technologique, et elle est la première à satisfaire aux nouvelles exigences des autorités américaines en matière de sûreté.

Ce ne sont là que quelques exemples d'innovation technologique.

De plus, nous avons simplifié et accéléré les processus passagers, du moins dans la mesure où la réglementation le permettait. Les correspondances à Montréal-Trudeau, notamment entre les États-Unis et l'Europe, sont maintenant très faciles. De fait, les temps de correspondances à Montréal-Trudeau se rangent parmi les meilleurs au monde.

Les transporteurs aériens nous disent aussi qu'ils aiment opérer à Montréal-Trudeau parce que c'est efficace.

Lorsque le A380 d'Air France est venu en octobre dernier pour les 60 ans d'Air France au Canada, on a mis seulement deux heures vingt minutes pour effectuer la rotation complète de l'appareil, de l'apponement jusqu'au départ. C'est excellent ! Peu d'aéroports dans le monde peuvent se vanter d'une telle performance pour un A380 avec 550 passagers.

À compter de mai 2011, le A380 viendra d'ailleurs à Montréal sur une base quotidienne. Montréal-Trudeau deviendra ainsi la 4^e destination d'Air France à être desservie par des A380.

De façon générale, en ce qui concerne la desserte aérienne, les Montréalais sont très choyés d'avoir accès à quelque 130 destinations régulières et saisonnières, et ce, par vol direct sans escale.

Montréal est relié aux principales villes et plaques tournantes des États-Unis et d'Europe, telles que New York, Chicago, Atlanta, Miami, Dallas, Londres, Paris, Amsterdam, Francfort et Zurich.

Nous déployons des efforts constants pour attirer de nouveaux transporteurs et pour ajouter de nouvelles destinations à notre réseau. Notre ambition est d'intensifier le rôle de Montréal-Trudeau comme plaque tournante entre, d'une part, l'Amérique du Nord et, d'autre part, l'Europe, le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord. Nous encourageons aussi les vols point-à-point vers des destinations vacances.

À cet égard, nous sommes heureux de pouvoir compter sur des transporteurs comme Air Canada et Air Transat, des transporteurs montréalais qui ont à cœur le développement de Montréal-Trudeau.

En fait, pour une ville de taille moyenne, Montréal est déjà fort bien servi et ce, sur les trois secteurs : domestique, transfrontalier et international. Mais, force est de constater que le secteur international est celui qui connaît l'essor le plus rapide.

Même pendant la récession de 2007-2009, le secteur international n'a jamais cessé de croître. Les nouvelles liaisons lancées récemment, comme Montréal-Genève et Bruxelles, affichent déjà des taux de remplissage élevés. Il semble que le trafic de correspondance contribue grandement à ce succès.

Nous prévoyons que cette progression se poursuivra dans les années à venir à tel point que d'ici 2015 le secteur international devrait dépasser en importance le secteur domestique.

La conséquence de tout ceci est que nous devons accroître plus tôt que prévu la capacité de nos installations pour les vols internationaux. À court terme, nous allons aménager des stationnements d'aéronefs éloignés, puis ajouter quatre portes à la jetée internationale. Nous allons aussi réaménager le secteur des départs.

De même, dans le cadre de notre planification à long terme, nous devons dès maintenant définir les nouvelles installations qui seront nécessaires à l'horizon 2023.

Il y a donc pas mal de pain sur la planche !

Au cours des prochaines années, nous avons aussi beaucoup de travail à faire pour améliorer les accès terrestres à l'aéroport. En fait, la situation actuelle est, par moments, assez laborieuse.

Selon le ministère des Transports du Québec, les bretelles d'accès direct à l'aéroport devraient maintenant être livrées à l'été 2012.

De notre côté, la reconfiguration de notre propre réseau routier en façade de l'aérogare sera terminée à la fin de 2011, tel que prévu.

Nous avons bien hâte mais, malheureusement, le problème de fond ne sera pas réglé pour autant. L'autoroute 20 demeurera congestionnée la plupart du temps et, avec les travaux prévus sur cet axe, au niveau de l'échangeur Turcot puis de l'échangeur St-Pierre, la congestion n'ira pas en s'améliorant.

Je prends personnellement la 20 tous les jours, parfois plusieurs fois dans la même journée, et je puis vous dire que le trajet entre le centre-ville et l'aéroport ne se fait pas en 20 ou 30 minutes. C'est plutôt 45 ou 60 minutes. L'hiver, quand la neige et le verglas s'en mêlent, c'est l'enfer.

Il n'est pas nécessaire d'être professeur d'université pour comprendre qu'il faut une alternative à la route pour accéder à l'aéroport. La majorité des aéroports internationaux du monde sont déjà dotés ou sont en train de se doter d'un lien ferroviaire.

Cela fait plus de dix ans que nous menons des études avec divers partenaires en vue d'instaurer ce fameux lien ferroviaire à Montréal-Trudeau. Il y a plusieurs années déjà, nous avons déterminé que le type de service le plus approprié pour Montréal-Trudeau est une navette autopropulsée pouvant entrer directement sous l'aérogare. Nous avons d'ailleurs construit notre gare en conséquence.

Il y a des différences majeures entre un service de navette et un service de train de banlieue. Les deux diffèrent par le type de matériel roulant, la longueur des convois, l'aménagement des voitures, les fréquences et la plage horaire, la tarification, le trajet, etc.

Quand on parle de navette, on fait référence à du matériel léger, à des rames de deux ou trois voitures, à un aménagement intérieur conçu pour des passagers avec bagages, à une plage horaire étendue qui correspond aux heures d'activité de l'aéroport, à des départs fréquents dans les deux directions, à un trajet sans arrêt intermédiaire. Bref, on est loin d'un service de train de banlieue.

Les navettes dédiées, c'est ce que les aéroports recherchent maintenant. Lyon vient tout juste d'inaugurer la sienne. Même chose pour Moscou. Paris, déjà desservi par le R.E.R., en veut une aussi. De fait, c'est le mode optimal pour desservir la clientèle aéroportuaire.

Comme vous le savez, le problème à Montréal-Trudeau est que les voies ferrées actuelles du CP et du CN ne permettent pas de faire passer 120 navettes par jour. De fait, ces réseaux sont saturés et même l'AMT ne peut rajouter des trains de banlieue sur sa ligne Dorion, faute de capacité.

Il faut donc construire de nouvelles voies ferrées pour les services passagers. Heureusement, les emprises existantes sont assez larges pour recevoir de nouvelles voies.

Les études de préféabilité que nous avons menées conjointement avec l'AMT, et les quatre paliers de gouvernement, ont permis d'identifier deux configurations ferroviaires possibles, à savoir l'option CP 3 voies et l'option Hybride CN-CP.

C'est l'option Hybride qui est préférée parce qu'à coût égal, celle-ci permet à notre navette d'aboutir à la Gare Centrale et aux trains de banlieue d'aboutir à Lucien L'Allier.

Pour nous, c'est très important d'arriver à la Gare Centrale en raison de sa localisation au coeur du centre-ville, de son intermodalité avec le métro, de sa facilité d'accès par le réseau souterrain, de son aménagement accueillant, etc.

Plus important encore, nos études d'achalandage confèrent un avantage de 15 à 20 % en faveur de la Gare Centrale, par rapport à Lucien-L'Allier.

Nous remercions tous les organismes qui ont appuyé le choix de la Gare Centrale, notamment la Ville de Montréal, la Société de transport de Montréal, Tourisme Montréal et la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, pour ne nommer que ceux-là.

Nous remercions également le nouveau ministre des Transports, M. Sam Hamad, ainsi que le ministre des Finances et responsable de la région de Montréal, M. Raymond Bachand, pour leur appui à notre projet.

Dans un communiqué conjoint daté du 20 octobre, les deux ministres déclaraient que les citoyens de l'ouest ont besoin d'un service de train sur une ligne ferroviaire dédiée que l'aéroport de Montréal a aussi besoin d'une navette vers le centre-ville. Il s'agit de deux projets distincts qui ne s'opposent pas l'un l'autre.

Pour accélérer la réalisation de la navette, nous avons d'ailleurs offert au gouvernement du Québec de construire notre partie des infrastructures et d'exploiter le service en mode PPP. En effet, parce que le service de navette générera des flux positifs, nous croyons pouvoir mobiliser 200 M\$ de capitaux privés, sur les 600 M\$ du projet.

Cette proposition a convaincu le gouvernement du Québec puisqu'en mars dernier, à l'occasion du discours sur le budget, il s'est engagé à investir lui aussi 200 M\$ dans le projet, tout en confirmant ADM dans son rôle de maître d'oeuvre.

Cet engagement du gouvernement du Québec a ensuite permis d'initier des démarches auprès du gouvernement du Canada pour obtenir une contribution équivalente. De fait, le dossier a été soumis à PPP Canada par l'intermédiaire d'Infrastructure Québec. Et, autre bonne nouvelle, le projet a été jugé recevable.

Nous devons maintenant préparer un dossier d'affaires et le soumettre à PPP Canada pour évaluation approfondie et ce, au plus tard au printemps 2011. Dans le cadre de cet exercice, nous allons, de concert avec Infrastructure Québec, valider l'approche PPP et sonder l'intérêt d'investisseurs privés potentiels.

Par ailleurs, nous avons entrepris des études techniques et économiques de faisabilité, y compris une étude d'achalandage de type «investment grade» et des études détaillées avec le CN pour déterminer la capacité des voies ferrées à mettre en place.

Cette nouvelle étude d'achalandage est effectuée par une firme de réputation internationale et selon des paramètres très conservateurs. Bien que le rapport ne soit pas final, je puis vous dire que les résultats préliminaires nous confortent quant à la préférence des clients pour la Gare Centrale et quant aux caractéristiques d'exploitation souhaitées, c'est-à-dire une navette express, fréquente et spécialement conçue pour les voyageurs.

Bref, il reste encore beaucoup de ficelles à attacher. Les grands projets collectifs, c'est toujours long ! Mais, pour la première fois, les astres semblent bien alignés pour un démarrage prochain.

Nous croyons même qu'il est possible de parachever la navette pour 2016, à temps pour le 75^e anniversaire de l'aéroport. Si jamais cette échéance s'avérait trop serrée, eh bien, la navette

serait alors inaugurée à temps pour le 375e anniversaire de Montréal en 2017. Dans un cas comme dans l'autre, il me semble que ce serait un beau cadeau d'anniversaire !

La navette profitera autant à l'aéroport qu'à la ville. Elle rendra notre aéroport plus compétitif et permettra à notre ville de mieux concurrencer à l'échelle mondiale comme place d'affaires, comme lieu de congrès et comme destination touristique. En ce qui me concerne, la ville et l'aéroport ne font qu'un !

Comme notre étude économique le démontre, l'aéroport Trudeau contribue puissamment à l'essor de Montréal et du Québec tout entier. En retour, Montréal et le Québec ont tout intérêt à appuyer le développement de leur aéroport international.

En terminant, je crois sincèrement que notre projet de navette est un projet gagnant-gagnant et qu'il va se réaliser. En plus des avantages bien concrets qui vont en découler pour l'aéroport et pour la ville, la navette aura une fonction symbolique pour nous. En reliant directement l'aéroport au coeur de la ville, la navette viendra renforcer notre appartenance à Montréal ! C'est mon souhait le plus sincère !

Je vous remercie de votre attention.