

« Les aéroports de Montréal à un point tournant »

**Notes pour une allocution de
M. James Cherry
Président-directeur général
Aéroports de Montréal**

**À l'occasion d'un déjeuner-causerie
du Cercle canadien**

Le 25 octobre 2004, à Montréal

Bonjour,

Je vous remercie de votre accueil. Je suis vraiment honoré d'être ici aujourd'hui et je remercie le Cercle canadien de son invitation à vous adresser la parole.

Le moment est d'ailleurs bien choisi car les aéroports de Montréal sont à un point tournant de leur évolution.

Dans quelques jours, nous publierons nos résultats pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de l'année. Je puis déjà vous assurer que ces résultats feront état d'une augmentation substantielle de notre trafic passagers, de l'ordre de 17 % depuis janvier 2004.

Si cette tendance se poursuit, nous aurons à la fin de 2004 rattrapé tout le retard occasionné par les événements du 11 septembre 2001, puis par le SRAS et la guerre d'Irak. De fait, nous aurons renoué avec la croissance un an plus tôt que prévu. Voilà qui est de bon augure.

Dans la même veine, nous sommes extrêmement ravis par la tournure des événements pour notre transporteur national et principal client, Air Canada. Nous lui souhaitons le meilleur des succès dans ses efforts de relance.

Puis la semaine prochaine, le 1^{er} novembre, les vols nolisés encore opérés à Montréal-Mirabel seront transférés à Montréal-Trudeau, qui deviendra alors l'unique aéroport passagers du Grand Montréal et qui pourra ainsi jouer pleinement son rôle de plaque tournante.

En ce qui concerne Montréal-Mirabel, comme nous l'avons toujours dit, cet aéroport demeurera ouvert pour les avions tout-cargo et l'aviation générale. N'oublions pas aussi que l'aéroport continuera de servir pour les vols d'essai des appareils fabriqués ou réparés sur le site, notamment par Bombardier Aéronautique.

Ensuite, le 18 novembre prochain, les travaux d'agrandissement et d'amélioration de Montréal-Trudeau franchiront une autre étape marquante avec l'ouverture du nouveau complexe des arrivées internationales et du nouveau hall des douanes. Les passagers arrivant de l'étranger auront enfin droit à un accueil digne du Grand Montréal !

Lorsque la nouvelle jetée internationale ouvrira en juin 2005, l'essentiel de ce projet d'envergure aura été mis en place. La collectivité montréalaise aura alors un aéroport fonctionnel qui, tout en étant de facture relativement modeste, pourra même inspirer une certaine fierté.

Soit dit en passant, le chantier de Montréal-Trudeau est l'un des plus importants au Québec. À ce jour, nous avons réalisé pour plus de 525 millions de dollars de travaux et ce, sans aucune subvention gouvernementale et ce aussi, en conformité avec le budget et l'échéancier. Ce n'est pas un exploit mais, humblement, cela mérite bien d'être souligné.

Vous avez donc devant vous aujourd'hui un pdg très fier et très heureux de ces accomplissements. Sincèrement, je crois que les Aéroports de Montréal sont à l'aube d'une ère nouvelle. Ce redressement des Aéroports de Montréal aura requis beaucoup d'efforts, beaucoup de détermination, beaucoup de sacrifices aussi.

Mais je suis ici pour parler non pas du passé mais plutôt du futur, de nos projets d'avenir ainsi que des enjeux et des défis qu'il reste encore à surmonter. Ce faisant, je ne pourrai m'empêcher de glisser un mot, ou deux, sur les responsabilités que les gouvernements ont à l'égard de ces questions qui concernent l'ensemble de la collectivité.

Mais, auparavant, j'aimerais vous présenter une animation vidéo qui explique en quelques minutes ce que nous sommes en train de réaliser à Montréal-Trudeau. Voici donc une visite virtuelle du «nouveau» Montréal-Trudeau, horizon 2005.

XXX

Vidéo

XXX

J'espère que cette visite virtuelle vous a plu.

Je tiens à répéter que cette transformation de Montréal-Trudeau est absolument nécessaire pour nous permettre, à nous et à nos partenaires, d'offrir le niveau de service auquel les Montréalais ont droit. Je suis certain qu'il n'y a personne dans cette salle qui nous blâmera d'avoir agi rapidement dans ce dossier !

Les travaux que nous réalisons à Montréal-Trudeau vont en effet permettre de régler le manque d'espace et de capacité ainsi que l'âge des installations que nous a léguées Transport Canada. Par exemple, la mise en service du nouveau complexe des arrivées internationales va créer 10 guichets de douanier additionnels ainsi que deux fois plus de capacité de carrousels à bagages. Nous aurons aussi de la lumière naturelle, des plafonds plus élevés, un aménagement intérieur plus soigné, etc. Bref, rien à voir avec l'espèce de sous-sol que nous avons présentement !

Mais, le service à la clientèle est beaucoup plus qu'une question d'installations. Il est présent à chacune des étapes du parcours du passager et il concerne une foule de choses comme la courtoisie du personnel, la clarté de la signalisation, la diversité des services commerciaux, etc. Lorsque nous considérons l'ensemble de ces dimensions, nous faisons très bonne figure. De fait, nos sondages, réalisés auprès de 2000 répondants chaque trimestre, nous accordent une cote de satisfaction de 95 % en moyenne.

Le service à la clientèle concerne non seulement Aéroports de Montréal mais également les concessionnaires, les compagnies aériennes et les services gouvernementaux présents à l'aéroport. Aussi, afin d'être encore plus rigoureux dans l'avenir, nous planifions d'incorporer des normes de qualité dans nos ententes contractuelles avec les divers prestataires de services à l'aéroport. Nous souhaitons aussi développer une vision commune du service à la clientèle de concert avec l'ensemble de nos partenaires.

XXX

J'en arrive maintenant à l'essentiel de mon propos d'aujourd'hui, à savoir nos projets pour l'avenir.

Au cours des prochaines années, nos efforts vont surtout porter sur:

- la modernisation des services et processus passagers;
- le développement continu de la desserte aérienne;
- l'intensification du développement industriel sur nos deux plates-formes, particulièrement à Montréal-Mirabel;
- l'amélioration des accès terrestres à Montréal-Trudeau, tant routiers que ferroviaires;
- enfin, le parachèvement de l'aérogare de Montréal-Trudeau.

Regardons brièvement chacun de ces points, à commencer par la modernisation des processus de traitement des passagers.

À l'instar des grands aéroports européens et nord-américains, nous voulons tirer parti des nouvelles technologies pour faciliter et accélérer le parcours du passager dans l'aérogare, tout en réduisant les coûts de traitement pour les compagnies aériennes.

Tous les processus sont visés, et en particulier l'enregistrement des passagers et de leurs bagages. Déjà, nous avons installé des bornes libre-service dans le secteur domestique et nous planifions en installer éventuellement dans les secteurs transfrontalier et international. Ces bornes évitent notamment aux passagers de faire la queue aux comptoirs d'enregistrement traditionnels.

Pour l'instant, les passagers qui ont des bagages doivent ensuite passer à un guichet spécial pour les faire étiqueter, mais nous sommes en train de développer un processus complet d'enregistrement automatisé, incluant l'émission d'étiquettes à bagages à partir des bornes libre-service. Nous sommes d'ailleurs parmi les premiers dans le monde à travailler sur une telle technologie.

Nous aurons aussi, dans le nouveau hall des douanes, trois guichets automatisés pour les voyageurs inscrits au programme CANPASS. Ces guichets, qui seront notamment pourvus de lecteurs d'iris, permettront d'accélérer les formalités d'entrée.

Du côté des points de fouille, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien prévoit également recourir à la biométrie pour instaurer un service « fast-track » pour les grands voyageurs. La technologie sera bientôt mise à l'essai à Montréal-Trudeau auprès des employés qui travaillent en zone réglementée.

En deuxième lieu, nous entendons continuer à développer et enrichir la desserte aérienne à Montréal, qui est déjà fort enviable compte tenu de notre bassin de population. Au moment où l'on se parle, les Montréalais ont le choix entre quelque 112 destinations desservies sans escale, dont 57 à l'international.

Avec la reprise du trafic et la mise en service des nouvelles installations à Montréal-Trudeau, nous espérons intéresser des compagnies aériennes à desservir de nouvelles destinations directes pour lesquelles il existe une demande locale suffisante mais non encore satisfaite. D'ailleurs, à ce sujet, Air Canada a déjà fait part de son intention d'enrichir sa desserte montréalaise.

Parmi les nouvelles destinations potentielles que nous voyons, il y a Genève, Santiago, Rome, Tel Aviv et Tokyo à l'international, sans compter quelques destinations additionnelles dans le sud et l'ouest des États-Unis.

Comme troisième point, j'ai mentionné l'intensification du développement industriel à Montréal-Mirabel.

Notre première priorité à l'égard de Montréal-Mirabel est de trouver une nouvelle vocation pour les installations passagers qui deviendront disponibles après le 1^{er} novembre. Or, nous sommes tout à fait enchantés de la réponse que nous avons reçue suite à notre appel de propositions lancé en avril dernier. En effet, non seulement avons-nous reçu plusieurs propositions, mais quatre d'entre elles seront retenues pour la seconde phase du processus d'évaluation et celles-ci visent toutes le redéveloppement intégré de l'ensemble des installations du complexe d'aérogare. Dans six mois, soit au printemps 2005, nous devrions être en mesure de faire un choix final.

Même après son recentrage, Montréal-Mirabel sera encore une opération déficitaire. Eh oui, vous m'avez bien compris. Nous croyons cependant qu'avec la croissance des activités cargo et industrielles, nous finirons par atteindre l'autofinancement vers la fin de la présente décennie. Avec des programmes gouvernementaux appropriés, les choses pourraient même aller plus vite. Voyons cela de plus près.

Jusqu'à tout récemment, nous avions un excellent programme gouvernemental de soutien au développement industriel, à savoir la Zone de commerce international de Montréal à Mirabel. En l'espace de quelques années, ce programme a permis l'établissement d'une douzaine d'entreprises dans la zone et la création de plus de 4000 emplois. Mais ce programme a été démantelé.

Tout en respectant la décision du gouvernement du Québec à cet égard, nous souhaitons néanmoins une action agressive des deux niveaux de gouvernement, fédéral et provincial, pour soutenir le développement du secteur aéronautique. Comme vous le savez, cette industrie est très importante pour nous, pour la région de Mirabel et pour le Grand Montréal dans son ensemble. Montréal est le deuxième pôle aéronautique au niveau mondial et la région de Mirabel regroupe 15 % de cette industrie.

Un engagement ferme de la part des gouvernements fédéral et provincial est urgent, car l'industrie aéronautique mondiale est à l'aube d'un nouveau cycle de croissance et d'investissement. Il y a des projets majeurs dans l'air. Si nous ne voulons pas manquer le bateau, ou plutôt l'avion, les gouvernements se doivent d'agir rapidement, et je crois que c'est leur intention.

Bien entendu, si le projet de nouvel appareil de série C de Bombardier voyait le jour à Montréal-Mirabel, l'impact serait extrêmement bénéfique.

Le gouvernement fédéral pourrait aussi contribuer au développement de Montréal-Mirabel en acceptant d'incorporer le concept de zone franche dans sa réglementation. Le Premier ministre Paul Martin, du temps où il était ministre des Finances, a fait un pas dans la bonne direction avec son programme de report de douanes (communément appelé «drawbacks»). Mais il faut aller plus loin si l'on veut permettre à des portes d'entrée comme Halifax, Vancouver et Montréal de compétitionner à armes égales avec d'autres villes d'Amérique du Nord pour attirer les projets de centres de logistique à valeur ajoutée.

Le quatrième point concerne l'amélioration des accès terrestres à Montréal-Trudeau. Il est question ici de l'amélioration de l'échangeur Dorval, à proximité de l'aéroport Montréal-Trudeau, ainsi que de l'implantation de liaisons ferroviaires urbaines et interurbaines.

Nous vous avons distribué un dépliant qui explique la problématique et les solutions envisagées, tant pour le projet routier que ferroviaire.

Retenons simplement que dans sa forme actuelle, le projet routier comprend principalement des liens directs entre l'aéroport et l'autoroute 20 Est et Ouest, entre l'aéroport et l'autoroute 520 Est et entre l'autoroute 20 Ouest et l'Autoroute 520 Est.

En ce qui concerne le projet ferroviaire, l'objectif premier est de relocaliser la gare de VIA Rail à Dorval vers un nouvel emplacement situé dans le voisinage immédiat de l'aérogare. Ceci permettra aux trains en provenance de l'est de l'Ontario d'arrêter à Montréal-Trudeau, facilitant ainsi les correspondances rail-air. Il sera également possible d'implanter une navette rapide entre l'aéroport et le centre-ville, laquelle effectuera le trajet en moins de 15 minutes, beau temps, mauvais temps.

Il y a donc des projets précis sur la table. Il y a un consensus sur l'urgence de réaliser ces projets dont nous sommes les initiateurs. Pour notre part, nous avons pris l'engagement de contribuer 10 millions pour le projet routier et prévoyons mettre 45 millions dans le ferroviaire. L'important maintenant est que nos partenaires gouvernementaux débloquent eux aussi les sommes nécessaires, ce que nous réclamons d'ailleurs à grands cris depuis des années.

J'arrive maintenant à mon cinquième et dernier point, soit le parachèvement de Montréal-Trudeau. Une fois complétée la phase II du programme d'agrandissement, il restera encore plusieurs projets d'amélioration à réaliser. Comme le trafic continuera d'augmenter, des expansions ultérieures seront également nécessaires à partir de 2007 pour faire face à la demande après 2010.

Au total, nos investissements en cours ou projetés totalisent 900 millions pour la période 2004 à 2009, y compris nos investissements dits de maintien.

Or, le financement de ces travaux nous apparaît d'ores et déjà problématique. En effet, après 2006, nos activités ne permettront pas de dégager assez de liquidités pour à la fois supporter nos 800 millions de dette et soutenir un tel rythme d'investissement et ce, même si nos revenus augmenteront plus rapidement que nos dépenses contrôlables.

Comment cela ? Tout simplement parce que notre loyer à Transport Canada et nos taxes à la Ville de Montréal iront en augmentant de façon exponentielle au cours des prochaines années. Si rien ne change, nous prévoyons verser, en 2009, plus de 50 millions en loyer et 36 millions en taxes municipales sur des revenus estimés de 300 millions.

C'est donc dire qu'environ 30 % de nos revenus bruts s'en iront aux gouvernements. Serions-nous devenus une vache à lait ? Je vous rappelle que nous sommes un OSBL au service de la collectivité !

Soit dit en passant, la contribution fiscale et para-fiscale de l'ensemble du secteur aérien est très importante alors qu'Ottawa réinjecte très peu de cet argent dans l'industrie. Il a même instauré une taxe spéciale pour défrayer le coût de la sûreté du transport aérien : ceci est unique dans le monde!

Cela fait quatre ans qu'Aéroports de Montréal et nos collègues du Conseil canadien des aéroports discutons de la question du loyer avec les autorités fédérales compétentes. D'un commun accord, nous avons proposé une nouvelle formule qui est à la fois équitable et soutenable à long terme. Cette proposition garantirait au gouvernement un rendement raisonnable sur son investissement initial dans les aéroports canadiens.

Or, avec les changements de ministre et de gouvernement, force est de constater que le dossier n'a pas vraiment avancé. Souhaitons qu'avec le nouveau ministre des Transports, l'honorable Jean Lapierre, nous en arriverons à un règlement d'ici à la fin de l'année. Car, ce dossier est maintenant urgent !

En ce qui concerne les taxes municipales, nous sommes actuellement taxés en fonction de la valeur foncière de Montréal-Trudeau, valeur qui a augmenté considérablement ces dernières années suite aux énormes investissements que nous avons effectués. Or, ceci n'a aucun sens.

Je me bornerai aujourd'hui à dire que nos collègues de l'Ontario ont résolu le problème il y a quelques années par un changement à la loi sur la fiscalité municipale. Leur compte de taxes augmente désormais en fonction du trafic passagers, ce qui est beaucoup plus logique.

Sur la base du trafic passagers, Montréal-Trudeau est l'aéroport dont les taxes municipales sont déjà les plus élevées au Canada, soit quatre fois plus par passager que Calgary et plus de deux fois plus que Toronto et Ottawa. Comment-voulez-vous que l'on puisse compétitionner dans ces conditions-là ?

XXX

En conclusion, permettez-moi de revenir un peu sur nos accomplissements de ces trois ou quatre dernières années.

D'abord, Aéroports de Montréal s'est elle-même transformée en profondeur : nous avons renouvelé notre équipe de direction et notre approche de gestion, et nous avons modernisé notre régie d'entreprise de fond en comble.

Nous nous sommes donné des orientations stratégiques claires et nous avons modifié notre structure en conséquence. Entre autres, nous avons adopté et concrétisé une stratégie de spécialisation des aéroports dans le but de corriger une situation aberrante héritée du passé.

Nous avons fait du service à la clientèle notre première priorité. Nous avons investi massivement, mais rationnellement aussi, afin de faire de Montréal-Trudeau une plaque tournante efficace pour le transport passagers.

Or, les trois paliers de gouvernement sont les grands bénéficiaires de tous ces efforts, car les aéroports sont des infrastructures collectives stratégiques.

Le gouvernement fédéral est maintenant propriétaire d'installations aéroportuaires entièrement reconstruites, à nos frais, en plus de collecter un loyer qui va croissant. La Ville de Montréal, pour sa part, voit ses rentrées de taxes augmenter en spirale et ce, sans accroissement de services. Et le gouvernement du Québec bénéficie, lui aussi, des retombées économiques et fiscales de nos investissements.

Or, ce que nous disons aujourd'hui, c'est qu'il est grand temps que les gouvernements fassent aussi leur part, notamment en améliorant les accès terrestres à Montréal-Trudeau et en stimulant le développement industriel à Montréal-Mirabel.

Il est grand temps aussi que l'on règle les questions du loyer et des taxes municipales. Ces dossiers traînent déjà depuis trop longtemps.

Maintenant que les choses commencent à bien aller pour nous, il serait normal que nous puissions aussi en faire bénéficier nos transporteurs et nos passagers... à un moment d'ailleurs où l'aviation civile est encore en zone de turbulences.

Mesdames et Messieurs, sachez qu'en définitive nous oeuvrons pour la collectivité montréalaise, pour vous, et que c'est en votre nom que nous exprimons ces demandes. Et à vrai dire, la collectivité dans son ensemble doit aussi se demander si les gouvernements font leur part pour le transport aérien à Montréal !

Je vous remercie de votre attention.