
Procès-verbal de l'examen public ayant pour thème *Favoriser l'accroissement des vols directs internationaux, une façon de contribuer à l'essor économique de Montréal*

Commission permanente sur le développement économique et urbain et l'habitation
(volet agglomération)

Le lundi 22 septembre 2014 à 19 h
Hôtel de ville de Montréal, 275, rue Notre-Dame Est, salle du conseil

COMMISSAIRES PRÉSENTS

M. Giovanni Rapanà, président
M^{me} Louise Mainville, vice-présidente
M. Robert Coutu, vice-président
M. Maurice Cohen
M. Richard Deschamps
M. Pierre Gagnier
M. Michel Gibson
M^{me} Sylvia Lo Bianco
M. Peter McQueen
M. Jeremy Searle
M^{me} Lili-Anne Tremblay

INVITÉS

M. Jean-Marc Bissonnette, chef de division, Division du développement économique et des initiatives stratégiques
M. Stéphane Brice, conseiller en aménagement, Division du développement du transport
M^{me} Valérie St-Jean, commissaire, Division du développement économique et des initiatives stratégiques
M^{me} Pamela Echeverria, conseillère en aménagement, Direction de l'urbanisme

Une soixantaine de citoyens, cinq employés de la Ville de Montréal et deux conseillers municipaux étaient présents dans la salle.

1. Ouverture de l'assemblée

Le président, M. Giovanni Rapanà, invite les personnes à prendre place et déclare l'assemblée ouverte à 19 h 02. Il se présente de même que les membres de la Commission. Il explique les objectifs poursuivis par cet examen public et le déroulement de la séance portant sur le dossier ayant pour thème : *Favoriser l'accroissement des vols directs internationaux, une façon de contribuer à l'essor économique de Montréal*. Il annonce les séances subséquentes réservées à l'audition des mémoires et à l'adoption des recommandations, les 20 et 21 octobre et le 19 novembre 2014 dans cette même salle.

2. Adoption de l'ordre du jour

Sur une proposition du vice-président, M. Coutu, appuyée par M. Cohen, l'ordre du jour est adopté à l'unanimité.

3. Favoriser l'accroissement des vols directs internationaux, une façon de contribuer à l'essor économique de Montréal - présentation du dossier

Le président, M. Giovanni Rapanà, invite le chef de la Division du développement économique et des initiatives stratégiques, M. Jean-Marc Bissonnette, et le conseiller en aménagement de la Division du développement du transport, M. Stéphane Brice, d'amorcer la présentation.

D'entrée de jeu, M. Bissonnette précise que la présentation a été préparée en utilisant les données disponibles et connues à ce jour dans différentes études et divers rapports publics. Il débute en dressant un portrait économique de Montréal et présente des statistiques sur la population, le produit intérieur brut (PIB), les organisations internationales, les congrès organisés par des associations internationales, le tourisme, la tenue de grands événements, la structure économique diversifiée ainsi que les sièges sociaux à Montréal.

Montréal est la deuxième métropole du Canada. Ville ouverte sur le monde, notamment par la présence de 2 500 filiales étrangères, 82 délégations consulaires et 62 organisations internationales tel que l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'Agence mondiale antidopage ou, encore, the International Air Transport Association, le grand Montréal compte quatre millions d'habitants, ce qui représente la moitié du PIB et de la population du Québec.

M. Bissonnette mentionne également que Montréal est une ville de tourisme et d'événements. En fait, 32% des visiteurs au Canada sont venus à Montréal en 2013, soit 8,4 M de voyageurs, ce qui a créé directement ou indirectement 36 000 emplois au Québec. Montréal est apprécié pour plusieurs raisons. D'ailleurs, la place des Festivals de Montréal, dans laquelle la Ville a investi plusieurs millions de dollars, figure dans le top 10 des places publiques urbaines dans le monde selon « Landscape Architects Network ». Le tourisme d'affaires a également connu une année record avec 334 000 nuitées en 2013.

Montréal a une économie diversifiée avec notamment 7 grappes industrielles dont celle des technologies de l'information qui regroupe 92 000 employés et celle de l'aéronautique avec 42 500 emplois. Les cinq autres grappes sont celles de la finance, du cinéma et du divertissement, des sciences de la vie, de la logistique et du transport, des technologies propres et de l'aérospatiale.

Montréal est également l'hôte de plusieurs sièges sociaux. Montréal se trouve en deuxième position canadienne quant à son nombre d'emplois dans les sièges sociaux, mais au troisième quant au prorata de sa population. Malheureusement, Montréal a connu entre 2010 et 2012 une perte de croissance de 2% de son taux d'emploi dans les sièges sociaux, mais plusieurs bonnes nouvelles sont à l'horizon en raison de pourparlers présentement en cours concernant l'augmentation de sièges sociaux dans la métropole.

Gestion des aéroports

M. Bissonnette décrit également les faits saillants de la gestion des aéroports et leur modèle financier. Par la suite, il aborde l'état de la situation des vols directs à Montréal dont le trafic passager est en perpétuelle croissance notamment grâce aux voyageurs québécois.

Le gouvernement fédéral a cédé à partir de 1992, à des administrations aéroportuaires privées sans but lucratif, la gestion des aéroports canadiens les plus achalandés tout en demeurant propriétaire. Ainsi, 26 aéroports du Réseau national d'aéroports ont été cédés à des organismes privés. Aéroports de Montréal (ADM) fut l'un des quatre premiers à voir le jour, en 1992. Ces aéroports sont liés au gouvernement fédéral par un bail à long terme et sont gérés par un conseil d'administration. M. Bissonnette décrit la mission d'ADM et mentionne que Montréal était la plaque tournante canadienne des vols internationaux avant le rapatriement de ces vols vers l'aéroport de Mirabel.

ADM doit, tout comme les autres administrations aéroportuaires canadiennes, financer par ses propres moyens la modernisation de ses infrastructures ainsi que les dépenses d'exploitation. Un loyer équivalant à près de 12% de ses revenus doit être versé au gouvernement fédéral. Il est précisé qu'ADM jouit d'une certaine autonomie financière et que ses revenus proviennent de trois sources : les droits d'atterrissage, les frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) et autres revenus (location d'espaces commerciaux, stationnement, etc.). Le Canada se classe au 125^e rang des 139 pays pour les taxes perçues sur les billets d'avion et les frais aéroportuaires en 2011. Plus de 14 G \$ ont été investis dans les aéroports canadiens depuis 2001. M. Bissonnette mentionne que les gouvernements et municipalités ont peu de pouvoir dans ces décisions. Par ailleurs, ADM a quant à lui investi 1,5 G \$ entre 2001 et 2009 et un autre milliard est prévu d'ici 2016.

Selon les faits saillants publiés en 2009 par ADM, les sites Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel comptent 250 établissements regroupés en huit secteurs d'activités et 60 000 emplois dont 28 400 directs générés par ces établissements. La valeur ajoutée directe, indirecte et induite se chiffre à 5,5 G \$. Des recettes fiscales et parafiscales totalisant près de 1 G \$ aux trois paliers gouvernementaux, dont 40,5 M\$ en taxes foncières et 45,6 M\$ en loyer.

Vols directs : état de la situation

M. Bissonnette poursuit son exposé sur le plan de l'évolution du trafic aéroportuaire en comparant la situation montréalaise avec les villes de Calgary, Toronto et Vancouver en lien avec le type de vols soit domestique, international et transfrontalier. Par ailleurs, on constate que 14% des passagers à Montréal sont en transit. La croissance du trafic à Montréal-Trudeau, de 57,2% entre 2003 et 2013, se compare à celle de Vancouver à 25,5% et celle de Toronto à 46% pour la même période. Il est à noter que c'est principalement le trafic international qui a été le moteur de croissance de Montréal-Trudeau.

Montréal a une situation enviable au niveau du nombre de vols directs internationaux et situe au 10^e rang en Amérique du Nord pour son trafic transfrontalier et international avec 8,5 millions de passagers alors que Calgary se situe au 17^e rang. Montréal-Trudeau devrait se classer au 4^e rang en Amérique du Nord pour l'été 2014 pour le nombre de destinations desservies par le vol direct en Europe. Montréal-Trudeau se situe donc au 1^{er} rang canadien pour la part occupée par le trafic international excluant les États-Unis. Il est mentionné que Calgary et Vancouver sont des aéroports dominés par le trafic domestique.

La desserte de Montréal inclut 131 destinations directes dont 86 destinations à l'année et ses principaux marchés aériens sont l'Amérique du Nord, l'Europe et les Caraïbes. Il est notamment le seul aéroport canadien avec des vols directs dans des pays tels que l'Espagne, la Grèce, mais aussi le Maroc, en Jordanie et au Qatar.

L'aéroport de Calgary n'offre, quant à lui, que des vols en Amérique du Nord, dans quatre pays européens, au Pakistan, dans les Caraïbes, au Panama et au Japon, soit moins de destinations qu'à Montréal. De par sa situation géographique, l'aéroport de Vancouver dessert quant à lui davantage l'Asie que l'Europe. Par ailleurs, ni Calgary, ni Vancouver ne font d'arrêt sur le continent africain et Toronto ne va qu'en Éthiopie et au Moyen Orient en direct.

Montréal a une position enviable, soit le 2^e rang canadien pour le nombre de destinations directes et pour le nombre de destinations internationales, mais plusieurs défis restent à surmonter, notamment car Montréal-Trudeau n'est pas désigné comme « hub » ou « plaque tournante aérienne » par un grand transporteur et n'a pas de vols vers l'Extrême-Orient et dans plusieurs pays d'Amérique du Sud.

Malgré tout, Montréal a connu, entre 2001 et 2010, une croissance de 37% de son trafic comparativement à seulement 15% pour Toronto mais qui reste toutefois la destination la plus fréquentée par les Québécois l'hiver, par affaires et par transit.

Perspectives de croissance : défis et opportunités

La dernière section de la présentation porte sur les perspectives de croissance et aborde les défis et les opportunités qui s'y rattachent. M. Bissonnette rappelle que depuis 2006, le Canada dispose de la politique Ciel bleu qui permet l'établissement d'accords internationaux élargis de transport aérien. Le Canada se classe au 3^e rang parmi les 190 états contractants pour son nombre d'accords ciel ouvert, soit avec plus de 70 pays. Plusieurs droits sont encore inutilisés, de nouvelles liaisons peuvent donc être établies sans une nouvelle ronde de négociation. Plusieurs accords ont d'ailleurs été conclus avec des marchés touristiques clés pour le Québec tels que le Brésil, la Chine et l'Union européenne. Mais la décision d'exploiter une nouvelle liaison revient aux transporteurs aériens et reste une décision d'affaires.

Chaque année, de nouveaux vols sont inaugurés, et les plans de l'ADM sont ambitieux. Pour y arriver, ADM a une stratégie d'attraction qui inclut notamment une diminution des frais aéroportuaires et de la publicité. Ainsi, 2014, trois nouveaux transporteurs atterrissent à Montréal, il s'agit de Syphax Airlines, Turkish Airlines et Copa Airlines. Montréal-Trudeau a connu une belle croissance au cours de la dernière décennie, mais celle-ci est notamment liée à l'engouement des Québécois pour les destinations soleil. Très présente en Europe et en Amérique du Nord par de nombreux vols directs, l'Asie et l'Amérique latine sont bien moins couvertes, mais représentent un potentiel certain de développement.

En 2012, la Chine est devenue la première source de touristes à l'échelle internationale pour ce qui est des dépenses, surpassant les États-Unis et l'Allemagne. En 2011, un touriste international sur 17 était chinois. On note que 45 liaisons directes sont saisonnières. Les touristes chinois ont injecté 486 M \$ dans l'économie canadienne en 2012 dont 29,6 M \$ à Montréal. Entre 2006 et 2012, le nombre de voyageurs chinois ayant passé au moins une nuit au Québec a augmenté de 57%. Il y a des possibilités d'obtenir une liaison directe avec Beijing et plusieurs démarches sont en cours en ce sens notamment des lettres de soutien et des négociations, car 300 personnes embarquent chaque jour à Montréal à destination de l'Asie dont les deux tiers vers la Chine. De plus, Air Canada essaie d'obtenir un créneau d'atterrissage à Beijing afin d'offrir une liaison directe et au moins un autre transporteur a exprimé son intérêt en ce sens. M. Bissonnette mentionne que certains problèmes subsistent avec la Chine, dont de mauvais créneaux d'atterrissage à l'aéroport de Beijing qui est extrêmement achalandé. Ceci impliquerait un départ de Montréal à deux heures du matin ce qui n'est pas souhaitable. La problématique demeure entière et les discussions sont en cours pour trouver une solution.

M. Bissonnette explique aussi les défis et les contraintes des transporteurs qui sont en grande partie sujets à la rentabilité des destinations. Parmi les défis et les contraintes des transporteurs, on répertorie la concurrence féroce entre les aéroports, la marge bénéficiaire des transporteurs serait de moins de 1%, les Montréalais voyagent peu en classe affaires, la disponibilité réduite de créneaux d'atterrissage à l'aéroport d'arrivée, le modèle d'affaires fondé sur les grands « hubs » (Montréal n'est pas une plateforme aéroportuaire désignée par un grand transporteur). M. Bissonnette rappelle que la rentabilité des destinations est le critère prioritaire d'une compagnie aérienne et que l'implantation d'une nouvelle liaison représente une décision d'affaires qui relève entièrement du transporteur.

En conclusion, M. Bissonnette mentionne que l'établissement de nouveaux liens directs, notamment vers l'Asie, l'Amérique du Sud et certaines villes « d'affaires » favoriserait le développement économique et le rayonnement de Montréal. On observerait l'attraction de touristes, notamment ceux provenant des pays émergents, le renforcement de secteurs d'activités, l'attraction et la rétention de sièges sociaux et l'attraction de congrès et d'événements internationaux.

La présentation terminée, MM. Bissonnette et Brice sont disposés à répondre aux questions du public.

4. Période de questions et de commentaires du public

Le président annonce la période de questions et de commentaires des citoyens et souligne l'importance que les propos des intervenants soient succincts et clairs. Le président indique que les citoyens ont droit à deux questions et un préambule. Il note qu'il y a huit personnes qui se sont enregistrées à la période de questions et invite le premier citoyen à poser ses questions.

4.1 M. LUC DUPONT

Monsieur Dupont émet un commentaire et pose deux questions. En tant que membre du chapitre montréalais de l'association américaine Corenet Global, il essaie, depuis plusieurs années, d'attirer la tenue de leur congrès à Montréal en vue de favoriser les retombées économiques à court et à long terme. Cet organisme comprend 7 000 membres dont 5 000 sont membres en Amérique du nord qui œuvrent dans tous les domaines industriels. La direction générale de Corenet est réticente de tenir un congrès à Montréal notamment à cause de l'insuffisance de vols directs des États-Unis vers Montréal.

La première question vise à connaître le rang occupé par l'*Aéroport International Pierre-Elliott-Trudeau* parmi les aéroports canadiens et nord-américains pour le nombre de liaisons directes avec les États-Unis. Est-ce que le désir d'augmenter à Montréal le nombre de liaisons directes est limité seulement vers les pays émergents ou vise également les destinations américaines? Si oui, comment pense-t-on y parvenir et sinon, pourquoi? M. Brice répond que l'ambition de Montréal d'augmenter le nombre de liaisons directes ne se limite aux pays émergents, mais vise toutes les destinations ainsi que des marchés déjà bien établis en Europe. Montréal est assez bien desservi avec 22 destinations directes vers les É-U, situation semblable à celle de Vancouver. Par exemple, 109 vols vers Chicago et 35 vers Detroit décollent chaque semaine de Montréal, toutefois, la situation est différentes vers d'autres villes intermédiaires, telles Memphis et Birmingham, Montréal n'a pas le marché suffisant pour les desservir.

La question suivante porte sur les données concernant des passagers qui s'envolent de Montréal vers Toronto, à savoir si un sondage a été fait ou s'il existe des chiffres sur leur destination finale pour justifier les liaisons directes vers les États-Unis sans avoir à passer par Toronto. M. Dupont voit d'un bon œil que Montréal redevienne une plaque tournante canadienne. M. Brice répond que pour Toronto, il existait auparavant des données sur les destinations finales colligées par Statistiques Canada, mais qu'elles ne sont plus produites maintenant. L'utilisation de la plaque tournante ne se limite pas seulement à une concurrence vers Toronto. Il faut prendre en compte les points de correspondances d'aéroports européens tels Zurich et Amsterdam et des grandes villes américaines dont New York, Dallas et Miami. De plus, les transporteurs ont également intérêt à favoriser leurs propres plaques tournantes, par exemple, KLM veut passer par Amsterdam. Air Canada occupe à Montréal un rang appréciable avec 50% du marché aérien. En terminant, M. Brice mentionne que sur le plan des plaques tournantes, tout dépend de la destination finale et que le choix des transporteurs repose, avant tout, sur une décision d'affaires.

4.2 M. PIERRE E. LACHAPELLE

M. Lachapelle remercie la Commission d'offrir aux citoyens la possibilité de se pencher sur le sujet de l'accroissement des vols internationaux qui est si important pour le développement économique de Montréal. M. Lachapelle a trois questions et un commentaire à formuler aux commissaires. Premièrement, concernant la diapositive 19, il aimerait obtenir davantage de précisions sur la raison pour laquelle Montréal-Trudeau, est de plus en plus utilisé comme plaque tournante, surtout vers la Francophonie. Ensuite, M. Lachapelle désire savoir quelles sont les lignes aériennes internationales perdues à Montréal à cause de la privatisation des aéroports en 1992. Finalement, quelle est la place des élus de la Ville de Montréal et de la Communauté métropolitaine de Montréal au sein de l'administration aéroportuaire. En terminant, M. Lachapelle soumet bien respectueusement à la Commission, en complément de la diapositive 8, d'en bonifier le contenu en rencontrant à huis clos ou en public, le professeur Jacques Roy des HEC, qui se spécialise en ce domaine.

M. Brice précise que Montréal se positionne bien dans la Francophonie par rapport aux autres aéroports canadiens, en raison des vols offerts vers des villes françaises en Afrique du Nord, ce que les autres villes n'offrent pas nécessairement, notamment des vols vers Casablanca, Tunis et Alger, les marchés touristiques et d'affaires avec ces villes étant davantage liées à notre économie. M. Brice poursuit en indiquant, qu'à sa connaissance, la privatisation des aéroports n'a pas selon lui eu d'influence sur le départ ou l'arrivée de lignes aériennes. Depuis les années 1992, beaucoup de turbulences ont été observées dans l'industrie, certaines compagnies ont fait faillite, d'autres se sont fusionnées ou ont réorganisé leurs activités. Selon lui, le modèle canadien de gestion privée a fait ses preuves et laisse beaucoup de latitude pour opérer localement, il convient que ce modèle pourrait être perfectible. Quant à la composition d'un conseil d'administration aéroportuaire, les élus ne peuvent siéger, toutefois, les municipalités peuvent s'assurer d'une bonne représentativité de la communauté en recommandant des candidats tout comme les gouvernements provincial et fédéral ainsi que la chambre de commerce.

4.3 M. DANIEL LALONDE

À l'aide de statistiques fournies dans la présentation, M. Lalonde met en évidence certaines différences entre Toronto et Montréal, tant sur la rentabilité des aéroports, le nombre de sièges sociaux et le pourcentage de gens d'affaires qui voyagent en classe Affaires. La présentation du Service devrait, selon lui, questionner l'aspect suivant : est-ce que Montréal serait favorable à une réglementation pour un essor économique et environnemental; à cette condition, est-ce qu'Aéroports de Montréal serait consentante à accepter cette réglementation. Sa deuxième question vise à savoir si Montréal peut légiférer sur l'achalandage nocturne de l'*Aéroport International Pierre-Elliott-Trudeau*.

M. Brice répond qu'il ne peut se prononcer sur le volet politique de ces questions. En ce qui a trait à l'achalandage nocturne, il s'agit d'une juridiction fédérale qui relève de Transports Canada et les municipalités ne peuvent intervenir à ce niveau. Il y a des règles à respecter pour le type d'avion et des accommodements sont possibles la nuit, notamment pour des cas d'urgence. Aéroports de Montréal doit, en bon voisin corporatif, veiller à la qualité de vie et peut aussi imposer ses propres règles. À cet effet, un conseil consultatif sur le climat sonore, sur lequel siègent des personnes représentant des municipalités, est en place pour s'assurer que le climat sonore soit acceptable. En terminant, M. Brice ajoute que sur le plan du bruit, Aéroports de Montréal serait le mieux placé pour répondre à cette question. Le président, M. Giovanni Rapanà, invite M. Lalonde à venir présenter son point de vue lors des auditions des mémoires.

4.4 M. GILBERT

M. Gilbert habite à Ahuntsic sous les corridors aériens de l'*Aéroport International Pierre-Elliott-Trudeau*. Il exprime son grand désaccord pour l'accroissement des vols directs internationaux, en raison des nuisances sonores, surtout l'été, et de la perte de qualité de vie des résidents. Il est d'avis que l'*Aéroport International Pierre-Elliott-Trudeau* devrait être fermé et que tous les vols soient transférés à Mirabel. Concernant la pollution atmosphérique, un consensus mondial existe à l'effet que les voitures personnelles sont vraiment à proscrire. Quant à lui, le vrai coupable est plutôt le trafic aérien. Les instances gouvernementales devraient diminuer ce trafic afin de poser un geste significatif pour diminuer la pollution de l'air. En terminant, il réitère son désaccord sur l'accroissement des vols directs internationaux en faveur de la qualité de vie des citoyens au lieu de la croissance économique.

4.5 M. JIMMY JIA

Monsieur Jimmy Jia représente l'Association des entrepreneurs chinois du Québec et l'association commerciale et industrielle de Shandong au Canada. Son intervention est à l'effet de demander une liaison directe Montréal-Chine. Pour la communauté d'affaires, ce vol serait très important pour favoriser les échanges commerciaux entre les deux pays. Il mentionne que l'absence d'un vol direct à partir de Montréal vers la Chine est une des raisons incitant les gens d'affaires à quitter le Québec vers une autre province canadienne où un tel vol est offert. S'il s'avérait que l'aéroport de Beijing ne puisse accueillir ce vol direct, plusieurs autres solutions peuvent être envisagées, notamment d'utiliser plutôt l'aéroport de Tianjin qui se trouve à 30 minutes de Beijing par autoroute ou train rapide. M. Brice partage la revendication de M. Jia et ajoute que la Ville de Montréal travaille en ce sens et souhaite l'implantation d'un vol direct vers la Chine dans les meilleurs délais. Il se pourrait que d'ici deux ans, cette décision commerciale se concrétise.

4.6 M. ALAN KHAZAM

M. Khazam est d'accord avec la requête de l'intervenant précédant pour un vol direct vers la Chine et il ajoute qu'il soutient l'essor économique de Montréal. Sa question a deux volets : 1) la Commission prendra-t-elle en compte la quiétude des citoyens; 2) est-ce que la Ville de Montréal, d'une part, agira davantage sur le contrôle du bruit et, d'autre part, dira aux dirigeants d'ADM d'être plus à l'écoute des citoyens et de prendre les mesures nécessaires pour vivre de manière harmonieuse avec les résidents comme c'est le cas dans plusieurs grandes villes européennes.

Le président, M. Giovanni Rapanà, répond que la Commission va prendre en compte le climat sonore dans son analyse. M. Brice ajoute que la clé du succès est de trouver une façon de travailler afin d'assurer une bonne cohabitation avec le milieu. Les nuisances sonores font nécessairement partie de l'équation.

4.7 M^{ME} YEMING DU

Le propos de M^{me} Du porte principalement sur l'écologie et l'implantation d'un vol direct vers la Chine, car plusieurs intervenants ont déjà fait des commentaires sur le volet économique. Selon elle, un vol direct vers la Chine favorisera grandement l'écologie et résultera dans une économie d'argent, d'essence et de temps. Du point de vue de marketing, la demande est là et un vol direct vers la Chine encouragera également la fréquentation aérienne vers d'autres villes asiatiques. En terminant, elle comprend et est favorable également aux différents commentaires exprimés sur les nuisances sonores et espère que la Commission se penchera aussi sur ce volet. Le président, M. Giovanni Rapanà, remercie Mme Du de son intervention.

4.8 M^{ME} SHENG LIU

M^{me} Liu a une entreprise qui se spécialise dans les échanges culturels et sportifs entre la Chine et le Canada. Elle souhaite également une liaison aérienne directe vers la Chine et comprend que c'est un souhait partagé par tous les acteurs du milieu. Ceci étant dit, Mme Liu se demande à quel moment ce vol direct pourrait devenir opérationnel, qu'importe la Ville en Chine, il pourrait s'agir de Beijing, Tianjin ou même Shanghai. De plus, elle mentionne que la communauté chinoise est prête à offrir son aide pour concrétiser cette liaison.

M. Brice répond qu'il s'agit avant tout d'une décision d'affaires par les transporteurs aériens, Air Canada concentre présentement ses pourparlers sur Beijing, principale plaque tournante en Chine. M. Brice ne sait pas si Air Canada envisage une autre ville, mais il est clair que le choix d'un aéroport sera basé sur de bonnes conditions de marché. La Ville de Montréal, tout comme la communauté chinoise, souhaite un vol direct pour la Chine et attend la concrétisation de cette démarche.

5. Période de questions et commentaires des membres de la Commission

Avant de débiter la période de questions et commentaires des membres de la Commission, le président demande à la conseillère en aménagement, M^{me} Pamela Echeverria, si elle dispose de renseignements sur la manière dont les autres villes dans le monde ont fait face à la problématique du bruit entourant les aéroports. Mme Echeverria mentionne que certaines dispositions concernant le bruit figurent dans le Plan d'urbanisme et qu'elle fera des recherches afin de fournir aux membres de la commission des renseignements sur ce qui se fait ailleurs.

Par la suite, le président, M. Giovanni Rapanà, souligne la présence de deux collègues : Mme Émilie Thuillier, conseillère de la Ville de l'arrondissement d'Ahuntsic–Cartierville et M. Alan DeSousa, maire de l'arrondissement de Saint-Laurent.

Le président invite M. Richard Deschamps à émettre les premiers commentaires ou questions.

M. Richard Deschamps a quelques remarques et questions à formuler. D'entrée de jeu, il remercie le Service du développement économique de leur présentation, mais souhaite obtenir quelques éclaircissements sur certaines diapositives.

À la page 8, concernant le dernier énoncé stipulant que « Montréal était la plaque tournante canadienne des vols internationaux avant le rapatriement de ces vols vers l'aéroport de Mirabel », cette affirmation n'est pas assez détaillée et gagnerait à être clarifiée sur le plan historique.

M. Richard Deschamps reconnaît le travail accompli par ADM pour améliorer tout le trafic à l'*Aéroport International Pierre-Elliott-Trudeau*. Concernant l'énoncé suivant à la page 10, « Des recettes fiscales et parafiscales totalisant près de 1 G\$ aux trois paliers gouvernementaux, dont 40,5 M \$ en taxes foncières et 45,6 M\$ en loyer », M. Richard Deschamps aimerait savoir le partage entre Mirabel et Dorval ainsi que la part de taxation entre les autres paliers de gouvernements.

M. Richard Deschamps aimerait connaître la source concernant une mention dans la présentation à l'effet que la marge bénéficiaire des transporteurs aériens est établie à 1%. Selon lui, ce pourcentage ne peut s'appliquer indépendamment à tous les acteurs, cela dépend sans conteste de plusieurs facteurs. Afin de nuancer ce propos, cette donnée gagnerait à être ventilée minimalement par transporteur aérien et par destinations.

À la page 19, en ce qui a trait à l'énoncé « Le Grand Montréal est desservi par 28 transporteurs et 23 transporteurs tout-cargo », M. Richard Deschamps suggère de préciser cet énoncé en comparant par exemple cette donnée avec les autres grands aéroports canadiens soit Vancouver, Calgary et Toronto.

Le sujet suivant a été brièvement évoqué par certains intervenants et concerne l'impact exercé sur Montréal par les aéroports limitrophes américains de Burlington et de Plattsburgh. Si Montréal perd annuellement plusieurs centaines de milliers de passagers au profit des États-Unis, il serait intéressant d'obtenir minimalement des informations à ce sujet pour informer les membres de la Commission et de suggérer possiblement des actions à poser pour renverser cette situation. Selon lui, même sans lien de gestion directe sur ADM, la Ville de Montréal pourrait exercer une certaine influence positive sur le milieu et favoriser les activités aéroportuaires comme elle le fait, par exemple, avec le Port de Montréal.

M. Jean-Claude Bissonnette remercie M. Richard Deschamps de son intervention et de ses remarques. Effectivement, dans un souci d'alléger la présentation, certaines informations n'ont pas été incluses, mais il lui fera plaisir de transmettre toutes les données ventilées dont il dispose aux élus par l'entremise de la secrétaire recherchiste.

Avant tout, M. Peter McQueen, tient à remercier la communauté chinoise de leur forte participation à cet exercice démocratique afin de demander un vol direct vers la Chine. Sa collègue M^{me} Louise Mainville et lui-même de Projet Montréal appuient fortement leur demande et continueront à travailler avec elle en ce sens, car un vol direct bénéficierait également aux exportations québécoises. Il ajoute que sa collègue, la conseillère de la Ville, M^{me} Émilie Thuillier, interviendra ce soir sur la question de la gestion environnementale. À cet effet, le président, M. Giovanni Rapanà, ajoute que suite aux

commentaires des membres de la Commission, il lui fera plaisir de donner la parole aux autres élus présents.

M. Gagnier remercie tous les participants de leur présence en si grand nombre. La présentation fournit des faits saillants basés sur des données de 2009, s'agit-il des chiffres les plus récents? Une précision est demandée sur les retombées économiques des transporteurs tout-cargo et des transporteurs passagers, un comparatif sur plusieurs années serait apprécié, car selon lui, les revenus pour le cargo pourraient devancer ceux pour les passagers. Il aimerait souligner que les citoyens d'Ahuntsic-Cartierville, de Saint-Laurent, de Villeray et de Pointe-Claire, dont les résidences sont situées sous les couloirs aériens, subissent les inconvénients de la pollution ainsi que des nuisances sur le bruit. Il ajoute que la Commission est sensible à cette situation.

M. Brice mentionne que la présentation contient beaucoup de données de 2013, mais que l'étude d'impact économique des aéroports de 2009 est la plus récente. Sans conteste, l'aéroport est un grand générateur d'activités économiques au même titre que les industries qui en dépendent, notamment l'industrie pharmaceutique, le secteur des finances et l'industrie des congrès. Selon lui, il est d'autant plus important si l'on souhaite se positionner en tant que ville internationale, de favoriser l'augmentation de vols directs ainsi que de liaisons rapides.

M. Jeremy Searle mentionne que le souhait de la Commission, par l'entremise de cette consultation, est de formuler des recommandations afin d'améliorer la situation à Montréal. Concernant les « hubs » ou les plaques tournantes, de par son expérience, l'aéroport de Schiphol favorise les passagers et les échanges commerciaux grâce à une signalisation exclusivement en anglais. M. Jeremy Searle demande à un intervenant de la communauté chinoise si une telle mesure linguistique était appliquée à l'*Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau* pourrait faciliter la venue de nouveaux transporteurs aériens. Le président, M. Giovanni Rapanà, invite le citoyen à ne pas donner suite à la question de M. Jeremy Searle.

M. Robert Coutu remercie les participants de leur présence et de leurs excellentes interventions lors de la présentation. Tout d'abord, il mentionne que cette commission rediscutera à huis clos, en séances de travail, des interventions du public. Par ailleurs, il remercie le Service de sa présentation, mais quelques aspects mériteraient d'être davantage explicités, notamment sur les pistes de solutions pour favoriser l'essor de l'aéroport avec les vols directs et que fait-on pour satisfaire nos clients ultimes, les citoyens. Plusieurs sujets ont été soulevés de la part des citoyens présents, notamment sur la qualité de vie, le développement durable, le côté environnemental et social, sur le rôle qu'une ville peut jouer dans ce dossier de l'aéroport qui est de juridiction fédérale. Il s'agit d'une bonne occasion pour envoyer un message clair au gouvernement fédéral. Deux aspects le préoccupent plus particulièrement : d'une part, l'accès routier à l'aéroport et la nécessité de compléter prioritairement ce chantier et, d'autre part, sur le plan des recommandations, que peut-on faire pour améliorer l'essor économique de l'aéroport en tenant compte des préoccupations de la qualité de vie des citoyens.

M^{me} Lili-Anne Tremblay remercie toutes les personnes qui se sont déplacées pour cette consultation et il lui est agréable de constater que les élus n'étaient pas les seuls à se préoccuper de ce sujet. M^{me} Lili-Anne Tremblay est également d'avis qu'il faut s'assurer, en premier lieu, que l'accès à l'*Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau* soit complété rapidement avant d'amener plus d'achalandage aérien. Pour ce faire, elle propose, par exemple, de travailler ensemble via une table sectorielle avec la Ville de Dorval de concert avec les gouvernements fédéral et provincial pour compléter dans les meilleurs délais ce chantier pour le bénéfice des touristes, des citoyens ainsi que des gens d'affaire.

M^{me} Louise Mainville remercie les gens d'être venus en si grand nombre. Elle fait part de plusieurs de ses questionnements, mais le modèle de gestion d'Aéroports de Montréal (ADM) est sa préoccupation principale. L'aéroport des Montréalais est gouverné par un conseil d'administration, ceci l'interpelle et l'inquiète à savoir comment tous les membres sont sélectionnés pour y siéger et qui ils représentent. Elle souhaite que la Commission se penche sur le pouvoir d'influence de la Ville de Montréal sur ADM. Plusieurs citoyens ont parlé du besoin d'un vol direct vers la Chine et elle s'interroge sur les moyens à exercer, de concert avec la population, pour concrétiser ce souhait. Elle mentionne aussi le pouvoir d'influence sur toute la question environnementale qui préoccupe beaucoup de citoyens et sur les possibilités de légiférer sur différents aspects tels les vols, les voies aériennes, les heures des vols et de s'inspirer des meilleures pratiques ailleurs dans le monde. Elle reconnaît que l'emplacement de Dorval est très centralisé, plusieurs citoyens ont parlé de la décision controversée de favoriser Dorval au détriment de Mirabel, mais on ne peut revenir en arrière. M^{me} Louise Mainville souhaite que la Commission investigue attentivement quels seraient les différents pouvoirs que la Ville pourrait détenir pour influencer certaines décisions d'ADM. Par ailleurs, elle se questionne s'il est vraiment justifié que le loyer de l'aéroport soit payé au gouvernement fédéral. En terminant, elle mentionne qu'un intervenant a parlé de l'expertise du professeur Jacques Roy et elle souhaiterait pouvoir l'entendre durant les travaux de la Commission.

Le président invite par la suite M^{me} Émilie Thuillier, conseillère de la Ville de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, à prendre la parole. M^{me} Émilie Thuillier s'adresse à la Commission au nom des ses concitoyens de Villeray-St-Michel-Parc-Extension et d'Ahuntsic-Cartierville qui, depuis le rapatriement de tous les vols de Mirabel, subissent beaucoup de difficultés. Concernant les différentes questions soulevées précédemment par le président sur les meilleures pratiques instaurées ailleurs dans le monde pour diminuer les nuisances des aéroports, elle mentionne que l'équipe de Projet Montréal et d'autres personnes ont débuté cette recension et ont constaté que de nombreuses villes se

sont dotées de diverses mesures en ce sens. Différents programmes environnementaux, de fiscalité et de taxation existent aux États-Unis et en Europe qui mettent l'emphase notamment sur des mesures de mitigation tant dans les airs qu'au sol. Elle rappelle que M. Brice a mentionné au cours de la soirée que la Ville ne peut intervenir sur le plan des nuisances sonores, car il s'agit d'une juridiction fédérale. Elle reconnaît qu'administrativement la Ville ne peut intervenir, mais qu'une démarche politique pourrait être entreprise à ce niveau. En ce sens, M^{me} Émilie Thuillier pose la question suivante à la Commission : quelles sont les conditions que la Ville de Montréal compte mettre de l'avant par rapport à la gestion des impacts actuels de *l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau* sur la population.

M. Brice ajoute que tout ce qui a trait au climat sonore représente un domaine en soi et les dispositions réglementaires en matière d'environnement varient beaucoup d'un pays à l'autre. Qu'importe la grandeur et le volume des passagers des différents aéroports, il est avantageux de se documenter judicieusement sur le sujet.

6. Levée de l'assemblée

Les périodes de questions et commentaires terminées, le président remercie les personnes présentes, nommément ses collègues ainsi que M. Bissonnette, M. Brice, Mme St-Jean, Mme Echeverria, et toutes celles qui ont participé à la tenue de cette assemblée.

La séance est levée à 20 h 45, sur une proposition de M. Cohen, secondée par le vice-président, M. Coutu.

ADOPTÉ LE : 12 MARS 2015

Original signé

Original signé

Giovanni Rapanà
Président

Sylvie Lalonde
Secrétaire recherchiste