

Commission permanente sur le
développement économique et urbain et l'habitation

RAPPORT ET RECOMMANDATIONS

Examen public

Favoriser l'accroissement des vols directs internationaux,
une façon de contribuer à l'essor économique de Montréal

Rapport déposé au conseil municipal
le 23 mars 2015
et au conseil d'agglomération
le 26 mars 2015

Montréal 

Service du greffe

Division des élections, du soutien aux commissions et de la réglementation
275, rue Notre-Dame Est, bureau R.134
Montréal (Québec) H2Y 1C6

LA COMMISSION :

PRÉSIDENCE

*M. Giovanni Rapanà
Conseiller de la Ville
Arrondissement de Rivière-des-
Prairies-Pointe-aux-Trembles*

VICE-PRÉSIDENTS

*M. Robert Coutu
Maire de la Ville de Montréal-Est*

*M^{me} Louise Mainville
Conseillère de la Ville
Arrondissement Le Plateau-Mont-
Royal*

MEMBRES

*M. Maurice Cohen
Conseiller d'arrondissement
Arrondissement de Saint-Laurent*

*M. Richard Deschamps
Conseiller de la Ville
Arrondissement de LaSalle*

*M. Pierre Gagnier
Maire de l'arrondissement
d'arrondissement d'Ahuntsic-
Cartierville*

*M. Michel Gibson
Maire de la Ville de Kirkland*

*M^{me} Sylvia Lo Bianco
Conseillère d'arrondissement
Arrondissement de Montréal-Nord*

*M. Peter McQueen
Conseiller de la Ville
Arrondissement de Côte-des-
Neiges-Notre-Dame-de-Grâce*

*M. Steve Shanahan
Conseiller de la Ville
Arrondissement de Ville-Marie*

*M^{me} Lili-Anne Tremblay
Conseillère d'arrondissement
Arrondissement de St-Léonard*

Montréal, le 26 mars 2015

Monsieur Gilles Deguire
Président du conseil d'agglomération
Hôtel de Ville de Montréal

Monsieur le Président,

Conformément au Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal (06-009), nous avons l'honneur de déposer, au nom de la Commission permanente sur le développement économique et urbain et l'habitation, le rapport et les recommandations de la Commission à la suite de l'examen public ayant pour thème *Favoriser l'accroissement des vols directs internationaux à Montréal et contribuer ainsi à l'essor économique de Montréal.*

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le président,

Original signé

Giovanni Rapanà
Président

La secrétaire recherchiste,

Original signé

Sylvie Lalonde
Secrétaire recherchiste

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	4
1 LE PROCESSUS DE CONSULTATION PUBLIQUE	5
2 FAVORISER L'ACCROISSEMENT DES VOLS DIRECTS INTERNATIONAUX, UNE FAÇON DE CONTRIBUER À L'ESSOR ÉCONOMIQUE DE MONTRÉAL	7
2.1 POSITIONNEMENT ÉCONOMIQUE DE MONTRÉAL.....	7
2.2 GESTION DES AÉROPORTS.....	8
2.3 VOLS DIRECTS : ÉTAT DE LA SITUATION.....	8
2.4 PERSPECTIVES DE CROISSANCE : DÉFIS ET OPPORTUNITÉS	9
3 LES COMMENTAIRES ET MÉMOIRES DES CITOYENS ET ORGANISMES	11
3.1 COMMENTAIRES GÉNÉRAUX.....	11
3.2 LA DESSERTE AÉRIENNE.....	12
3.3 ENJEUX ÉCONOMIQUES	13
3.4 L'ACCÈS À L'AÉROPORT	13
3.5 LA GOUVERNANCE	13
3.6 CONSIDÉRATIONS FINANCIÈRES	14
3.7 MIRABEL.....	14
3.8 COMITÉ STRATÉGIQUE.....	15
3.9 DÉVELOPPEMENT DE VOLS DIRECTS VERS LA CHINE ET AUTRES DESTINATIONS	15
3.10 LA QUALITÉ DE VIE ET L'ENVIRONNEMENT.....	16
4 L'ANALYSE DE LA COMMISSION	17
5 LES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION.....	18
ANNEXE I.....	22
5.1 RÉOLUTIONS DU CONSEIL MUNICIPAL (CM14 0198)	22
ANNEXE II.....	25
5.2 LISTE DES PERSONNES RESSOURCES ET DES INTERVENANTS	25

INTRODUCTION

Fort d'un mandat¹ accordé lors de l'assemblée ordinaire du lundi 24 février 2014 et conformément au 5^e paragraphe de l'article 80 du *Règlement sur la procédure d'assemblée et les règles de régie interne du conseil municipal* (06-051), le conseil municipal référait, pour étude, à la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation la motion intitulée « *Motion de la deuxième opposition en faveur de l'aéroport de Montréal* ».

L'étude s'est réalisée en deux temps : une première séance publique d'information, tenue le 22 septembre 2014, a permis de présenter le positionnement économique de Montréal, la gestion des aéroports, l'état de la situation des vols directs et les perspectives de croissance, les défis et les opportunités liées au développement économique de la Métropole. Au cours de cette assemblée, M. Jean-Marc Bissonnette du Service du développement économique a pu dresser le portrait de l'état de la situation des vols directs internationaux en utilisant les données disponibles et connues, en septembre 2014, dans différentes études et divers rapports publics.

La Commission a par la suite reçu les commentaires et les mémoires des citoyens et organismes intéressés au cours des deux séances publiques tenues les 20 et 21 octobre 2014. La Commission s'est réunie en séances de travail pour analyser les propositions reçues et préparer ses recommandations qu'elle a adoptées lors de l'assemblée du 12 mars 2015. Des personnes-ressources du Service du développement économique et de la Division du développement du transport de même que M. Michel Archambault, professeur émérite à l'École des sciences de la gestion de l'Université du Québec à Montréal et président du Bureau des gouverneurs de la Chaire de tourisme Transat et le professeur de HEC, M. Jacques Roy, co-auteur de l'étude *La gouvernance des aéroports au Canada* publiée par l'Institut sur la gouvernance (IGOPP) en 2014, ont été présents tout au long de ce processus d'examen public pour fournir le soutien et l'expertise nécessaires aux membres de la Commission.

¹ Résolution CM14 0198 - Voir Annexe I

1 LE PROCESSUS DE CONSULTATION PUBLIQUE

Dans le cadre des travaux préparatoires à la tenue de cet examen public, un avis a été diffusé dans deux grands quotidiens montréalais, l'un anglophone et l'autre francophone, le 8 septembre 2014, soit 14 jours précédant la tenue de l'assemblée publique. L'avis précisait les dates des séances des assemblées publiques de la Commission ainsi que les modalités de participation du public. Un communiqué de presse a été transmis aux médias nationaux. De plus, l'ensemble des maires d'arrondissement, des conseillers de la Ville et d'arrondissement, des directeurs d'arrondissement, des secrétaires d'arrondissement, des directeurs de services municipaux ainsi que les maires et les directeurs généraux des villes liées ont également été invités à participer aux assemblées. Aussi, une invitation a été expédiée par courrier électronique à plusieurs individus et organismes reliés à l'industrie aérienne ou susceptibles d'être intéressés par le sujet. Enfin, l'annonce de cet examen public a aussi été diffusée sur les médias sociaux, Facebook et Twitter à quelques reprises. Il doit être mentionné que d'autres avis publics ont été publiés en raison de la modification de la date de la séance publique visant l'adoption des recommandations.

Les assemblées ont également été annoncées au moyen d'un affichage dans les bureaux Accès Montréal, les bureaux d'arrondissement et sur le site Internet des commissions permanentes de la Ville de Montréal.

Conformément au Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal (06-009), le présent document, les documents d'information et les mémoires présentés dans le cadre de cet examen public peuvent être consultés sur la page Internet des commissions à l'adresse ville.montreal.qc.ca/commissions de même qu'à la Division des élections, du soutien aux commissions et de la réglementation au Service du greffe, bureau R.134 de l'hôtel de ville de Montréal.

Une consultation publique en trois parties

La première partie, qui comprend la séance d'information, a eu lieu le 22 septembre 2014 à la salle du conseil de l'hôtel de ville. Elle a été consacrée à la présentation d'un portrait de la situation, préparé à l'aide des données existantes à cette date, décrivant notamment la situation des vols directs internationaux à l'aéroport à Montréal.

Une soixantaine de personnes, dont deux conseillers municipaux, ont assisté à cette séance. Plusieurs d'entre elles ont pris la parole pour émettre leurs commentaires.

La deuxième partie, l'audition des opinions, s'est déroulée en octobre 2014 à la salle du conseil de l'hôtel de ville. Lors des séances publiques des 20 et 21 octobre, les commissaires ont pu ainsi entendre près d'une trentaine de citoyens, représentants d'organismes et élus.

Il faut aussi souligner la forte participation à cette consultation publique tout particulièrement, celle de la communauté chinoise qui s'est mobilisée en grand nombre le 20 octobre dernier. Pour l'occasion, la Commission a demandé l'installation d'un écran géant et d'une centaine de chaises dans le hall d'honneur afin d'accueillir les citoyens et leur permettre de suivre la séance. Au total, environ 160 personnes ont assisté à l'audition des mémoires.

Plusieurs d'entre elles ont pris la parole pour se prononcer sur la situation des vols domestiques et internationaux; le potentiel de développement économique relié aux installations aéroportuaires; le besoin de nouvelles liaisons directes aériennes notamment vers la Chine mais aussi vers d'autres grandes villes; la gouvernance; la gestion de l'aéroport et les considérations financières; le tourisme, l'amélioration souhaitée de l'accès et du lien entre l'aéroport, le centre-ville et le reste de l'île; les préoccupations environnementales et la qualité de vie des citoyens. Au terme de l'examen public, 23 mémoires ont été présentés et déposés à la Commission.

La troisième partie, qui portait sur l'adoption des recommandations de la Commission, a eu lieu à la salle du Conseil de l'hôtel de ville de Montréal, le 12 mars à 19 h. En raison des modifications apportées au calendrier de la Commission concernant la date de la séance d'adoption des recommandations, deux avis publics ont été publiés les 10 novembre 2014 et le 25 février 2015, dans deux grands quotidiens montréalais, l'un anglophone et l'autre francophone.

Par ailleurs, onze séances de travail afin de préparer les trois assemblées publiques, analyser les interventions, rencontrer des personnes-ressources et formuler les recommandations ont été consacrées par la Commission. Tout au long du processus, cette dernière a pu compter sur l'expertise et le soutien du personnel du Service du développement économique et du Service des infrastructures, voirie et transport de la Ville de Montréal. Ces personnes-ressources ont pu apporter les précisions nécessaires au moment opportun.

2 FAVORISER L'ACCROISSEMENT DES VOLS DIRECTS INTERNATIONAUX, UNE FAÇON DE CONTRIBUER À L'ESSOR ÉCONOMIQUE DE MONTRÉAL

Le Service du développement économique a préparé un document pour présenter l'état de la situation des vols directs internationaux en utilisant les données disponibles et connues, en septembre 2014, dans différentes études et divers rapports publics. Cette présentation dresse 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. Elle décrit également les faits saillants de la gestion des aéroports ainsi que leur modèle financier et aborde l'état de la situation des vols directs à Montréal dont le trafic passager est en perpétuelle croissance notamment grâce aux voyageurs québécois. Finalement, elle présente les perspectives de croissance et aborde les défis et les opportunités qui s'y rattachent.

2.1 POSITIONNEMENT ÉCONOMIQUE DE 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 telles 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.

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, selon le Service de développement économique, en raison de pourparlers présentement en cours concernant l'augmentation de sièges sociaux dans la métropole.

2.2 GESTION DES AÉROPORTS

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. Une description de la mission d'ADM est fournie et il est mentionné 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. 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.

2.3 VOLS DIRECTS : ÉTAT DE LA SITUATION

L'évolution du trafic aéroportuaire peut être abordée 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 appert 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, en vol direct, qu'en Éthiopie et au Moyen Orient.

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 officiellement comme « hub » ou « plaque tournante aérienne » par un des grands transporteurs 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 générale de 37% de son trafic comparativement à seulement 15% pour Toronto qui reste toutefois l'aéroport le plus fréquenté l'hiver par les Québécois, soit par affaires et par transit.

2.4 PERSPECTIVES DE CROISSANCE : DÉFIS ET OPPORTUNITÉS

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, en 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 desservies, 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 une volonté 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. 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 entre les deux pays pour trouver une solution.

Les défis et les contraintes des transporteurs 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'étant pas une plateforme aéroportuaire désignée par un grand transporteur). La rentabilité des destinations est le critère prioritaire d'une compagnie aérienne et l'implantation d'une nouvelle liaison représente une décision d'affaires qui relève entièrement du transporteur.

En conclusion, l'établissement de nouveaux liens directs, notamment vers l'Asie, l'Amérique du Nord et 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.

3 LES COMMENTAIRES ET MÉMOIRES DES CITOYENS ET ORGANISMES

Dans le cadre de l'étude du dossier *Favoriser l'accroissement des vols directs internationaux, une façon de contribuer à l'essor économique de Montréal*, la Commission a pu prendre connaissance des interventions des organismes et des citoyens aux séances tenues les 20 et 21 octobre 2014 au cours desquelles près d'une trentaine de citoyens et représentants d'entreprises et d'organismes ont pris la parole pour exprimer leurs préoccupations liées au développement de liaisons aériennes directes et les retombées positives sur l'économie Montréalaise de même que leurs préoccupations sur la qualité de vie des citoyens. Vingt-trois mémoires ont été déposés lors de cet examen public. À cet effet, la liste des intervenants ainsi que la liste des personnes et organismes ayant déposé des mémoires figurent à l'Annexe II de ce rapport.

Dans ce qui suit, le rapport traitera de manière succincte des principales interventions des citoyens et des organismes abordant des aspects examinés dans cette consultation publique.

3.1 Commentaires généraux

Dans l'ensemble, les participants ont souligné l'importance de la consultation publique et ont apprécié l'opportunité de partager leur point de vue sur les moyens de favoriser l'accroissement des vols directs internationaux et de contribuer ainsi à l'essor économique de Montréal.

Par ailleurs, plusieurs ont abordé la possibilité de modifier le modèle de gouvernance mis en place depuis 1992 voulant le gouvernement fédéral ait cédé, à des administrations aéroportuaires privées sans but lucratif, dont Aéroports de Montréal, la gestion des aéroports canadiens les plus achalandés tout en demeurant propriétaire et que ces aéroports soient liés au fédéral par l'entremise d'un bail à long terme et gérés par un conseil d'administration.

De manière spécifique, certains ont proposé la création d'un groupe de travail regroupant des joueurs clés et des experts dont le mandat serait de développer une stratégie pour appuyer des nouvelles liaisons aériennes. D'autres ont insisté sur le fait qu'Aéroports de Montréal étaient trop taxés et souhaiteraient notamment que les montants de 40,5 M \$ en taxes foncières et 45,6 M \$ en loyer, soient diminuées ou fassent l'objet d'une exemption.

Au chapitre de l'accroissement des liaisons directes, tous ont été unanimes pour la mise en place d'un vol Montréal-Chine, mais également vers d'autres destinations internationales qui auraient une incidence positive sur la vitalité, l'attractivité et la compétitivité de la métropole.

D'autres ont partagé leurs craintes que le développement économique se fasse au détriment de la protection de l'environnement et de la préservation de la qualité de vie des populations riveraines de l'aéroport. Certains ont mentionné leur désaccord face au transfert historique des tous les vols de Mirabel vers Dorval, une infrastructure qui a coûté cher aux contribuables québécois.

De plus, plusieurs ont souhaité l'accélération des travaux visant à améliorer l'accès à l'aéroport et les systèmes de transport collectif afin de bonifier le lien entre l'*Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau*, le centre-ville et le reste de l'île.

3.2 La desserte aérienne

Des intervenants ont attiré l'attention de la Commission sur le fait qu'Air Canada est le joueur dominant à Toronto et Montréal avec plus de 50 % du marché. Ses deux principaux *hubs* sont Toronto et Vancouver (Calgary et Montréal étant des hubs secondaires). Air Canada vise pour Toronto qu'il devienne le Schiphol d'Amsterdam, ce qui est une stratégie fort sensée sur le plan *business*. Cependant, pour assurer le succès, il faut miser sur d'excellents satellites comme Montréal.

De manière générale, les intervenants ont signifié que la qualité de la desserte aérienne est un facteur déterminant d'attractivité des grands centres urbains. Plusieurs étaient en accord avec l'étude effectuée pour le compte d'ADM par la firme SECOR KPMG dont les résultats ont été rendus publics en septembre 2014. En dépit d'une croissance économique sous la moyenne, la desserte de Montréal s'est grandement améliorée au cours des dix dernières années, tant au plan du trafic de passagers qu'à celui du nombre de destinations. Bon nombre étaient d'avis que la desserte aérienne de Montréal correspond bien à l'envergure de son marché. Certains ont mentionné que le nombre total de passagers à Montréal-Trudeau a crû de façon importante au cours des dix dernières années, particulièrement au niveau des passagers internationaux. Au cours des dernières années, Aéroports de Montréal a investi 1,5 milliards \$ afin d'améliorer ses services et a entrepris un vaste programme d'agrandissement ce qui en fait un partenaire exemplaire pour le milieu touristique montréalais. Plusieurs intervenants ont signalé que la quasi-totalité des destinations importantes présentant une demande suffisante sont déjà desservies directement de Montréal qui est également dotée d'une desserte enviable vers l'Europe et de plus en plus le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord, en plus de se situer au 2^e rang canadien pour le nombre de destinations soleil. De plus, la desserte aérienne de Montréal se compare avantageusement à celle d'autres villes d'Amérique du Nord de taille similaire.

Il a été porté à l'attention des commissaires qu'Aéroports de Montréal a surpassé les aéroports des villes de Toronto et de Calgary pour la croissance des vols à l'international au cours de la période 2000-2012. En se basant sur la liste des 123 villes mondiales les plus influentes, certains intervenants ont mentionné que Montréal occupe le 2^e rang au Canada et le 5^e en Amérique du Nord en termes de destinations directes.

Pour certains, le réseau d'Air Canada à Montréal est en croissance et le transporteur analyse constamment des projets d'expansion futurs pour Montréal et est toujours intéressé d'ouvrir de nouvelles liaisons lorsque celles-ci peuvent être rentables. Il peut s'agir de vols domestiques, transfrontaliers ou internationaux.

Certains ont proposé que la CMM et le conseil d'administration d'ADM travaillent de concert pour convaincre Air Canada d'instaurer un plus grand nombre de vols directs internationaux au départ de Montréal, de considérer modifier ses réseaux pour que les Canadiens de l'est effectuent leur transfert de vol domestique ou international à Montréal plutôt qu'à Toronto et de s'engager significativement à Montréal, plutôt que de considérer Toronto comme sa seule plaque tournante.

3.3 Enjeux économiques

Il est important, a-t-on souligné, de continuer de travailler à revitaliser l'économie de Montréal et l'attractivité de la ville comme destination touristique et centre de décision. Les filiales étrangères sont de grandes sources de richesses et d'emploi et génèrent d'importantes retombées qui profitent à l'ensemble de l'économie. D'autres intervenants ont souhaité que la Ville de Montréal reconnaisse l'apport unique du transport aérien au développement économique, à la productivité des entreprises, au tourisme et au rayonnement de la métropole et concertent les actions des différents gouvernements et intervenants économiques afin de mettre en place des mesures concrètes pour favoriser le développement de Montréal comme plaque tournante. Certains ont déploré la perte de certains congrès qui est parfois reliée aux coûts de billets moins élevés dans d'autres villes. Nombre d'intervenants ont rappelé que les aéroports de Montréal représentent un enjeu économique majeur pour l'ensemble du Québec. Il s'agit de biens publics dont il faut planifier la vocation et qui interpellent les différentes instances gouvernementales dont le fédéral, car il est propriétaire des lieux et perçoit un loyer; le provincial, pour les infrastructures routières et finalement; le municipal, pour l'aménagement du territoire et la perception des taxes foncières.

3.4 L'accès à l'aéroport

Une grande majorité des intervenants souhaite que la Ville de Montréal interpelle à nouveau les autres paliers de gouvernement et place, au cœur de ses priorités en matière d'infrastructures, l'implantation d'un réseau autoroutier et de transport en commun de qualité en vue d'assurer la liaison de l'aéroport Montréal-Trudeau au centre-ville de Montréal. Plusieurs ont signifié la nécessité d'améliorer le service d'autobus 747, que la section réservée aux taxis soit mieux éclairée et plus sécuritaire et qu'ADM considère de réserver des stationnements à l'autopartage pour les Montréalais qui souhaitent utiliser le service.

3.5 La gouvernance

Certains ont fait valoir que le gouvernement fédéral a accordé beaucoup de liberté aux administrations aéroportuaires. Plusieurs intervenants ont abordé la question de la composition des conseils d'administration des aéroports et de la nécessité qu'il soit composé d'administrateurs légitimes et crédibles. Chaque conseil d'administration devrait établir un profil de toute l'expertise et des compétences diversifiées souhaitables au sein du conseil. Certains ont demandé à la Ville de Montréal de faire des représentations auprès du gouvernement fédéral pour modifier la composition du conseil d'administration d'ADM qui compte présentement 15 membres afin que le maire, dans son rôle de président de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), devienne un membre *ex officio* et de réserver aussi des places aux élus de la communauté métropolitaine de Montréal et aux membres du public pour des représentants de groupes de citoyens.

En ce qui a trait à la gestion de l'aéroport, plusieurs intervenants ont proposé d'explorer l'idée de confier la gestion des aéroports, et plus particulièrement les aéroports de Montréal, à des élus provinciaux ou municipaux. Ainsi, le gouvernement canadien devrait offrir aux provinces et aux municipalités de se porter acquéreurs des actifs immobiliers et des équipements des aéroports canadiens. Le prix devrait être raisonnable. Le fardeau de la dette serait probablement moins difficile à porter que les loyers actuels qui progressent avec les revenus.

Parmi les orientations suggérées figurent celle de créer avec le gouvernement du Québec et d'autres acteurs impliqués dans le développement de Montréal, un fonds substantiel dédié (sous forme d'engagement monétaire, crédits d'impôts, réduction de taxes ou autres) afin d'offrir des incitatifs pour le développement de nouvelles lignes directes reliant Montréal avec des pôles économiques importants, en particulier en Asie et en Amérique du Sud.

Il a été signifié à la Commission que des études récentes ont suggéré que les aéroports du Réseau national d'aéroports se dotent d'un Comité de révision stratégique qui serait chargé de revoir de façon indépendante et transparente les principales décisions impliquant des investissements importants et des hausses de tarification.

On souhaite également qu'une étude du modèle de gouvernance de l'aéroport soit conduite en s'inspirant du modèle de la ville de Houston dans les différents scénarios d'étude.

3.6 Considérations financières

Bon nombre d'intervenants ont fait valoir qu'ADM est défavorisé par rapport à d'autres aéroports canadiens. En effet, l'aéroport de Montréal est le plus taxé par passager. En 2013, les taxes municipales se chiffrent à 40,5 M \$, soit près de 9% des revenus bruts ce qui représente un niveau excessif pour n'importe quelle entreprise. Pour ce montant, ADM a peu ou pas de services en retour, à part l'alimentation en eau potable et les services d'urgence. De plus, ADM doit payer 4 M \$ annuellement pour les services du Service de police de la Ville de Montréal dans l'aérogare. Certains ont souligné que la Ville profite des retombées économiques de l'aéroport et qu'il serait souhaitable de réviser le système de taxation. Un aéroport est une infrastructure unique qui appelle un traitement fiscal adapté et le système actuel pénalise l'investissement. Plusieurs intervenants recommandent à la Ville de réduire le fardeau de taxes municipales et étudier des méthodes alternatives et novatrices d'établir le niveau de taxation : par passager, méthode de revenu, etc. Une fois que les taxes municipales d'ADM seraient réduites, suivrait une stratégie concertée pourrait être menée par la Ville de Montréal afin d'obtenir que le gouvernement fédéral réduise substantiellement les frais qu'il exige des aéroports et des transporteurs aériens.

Des intervenants ont signifié qu'il serait souhaitable, dans le cadre des travaux du comité de révision de la Loi canadienne sur les transports, que la Ville de Montréal invite le gouvernement fédéral à améliorer la compétitivité du Canada à l'échelle internationale, tant au niveau des taxes et frais applicables à l'industrie du transport aérien, notamment en abolissant les loyers payables par les aéroports, qu'à la réglementation applicable au transit de passagers en correspondance.

3.7 Mirabel

Certains intervenants étaient d'avis que la fermeture de Mirabel, pour concentrer le trafic aérien au-dessus de Montréal, a été une erreur. Ils croient, à la condition de la mise en place d'une liaison ferroviaire avec le centre-ville et l'achèvement de l'autoroute 13, que Mirabel pourrait redevenir ce qu'il a toujours été : le seul aéroport international en Amérique du Nord à pouvoir offrir aux transporteurs aériens la possibilité de décoller et d'atterrir à toutes heures du jour et de la nuit, sans nuire à qui que ce soit. Un intervenant a proposé que l'aéroport de Mirabel pourrait solliciter le géant chinois du commerce en ligne ALIBABA afin d'acheter Mirabel et d'en faire le cœur de son centre de distribution et d'approvisionnement en Amérique du Nord.

3.8 Comité stratégique

Plusieurs interventions étaient à l'effet de mettre sur pied un comité de travail regroupant les diverses parties prenantes et dont le mandat serait de développer une stratégie pour appuyer les efforts d'ADM visant à attirer de nouvelles liaisons aériennes, à bonifier l'offre existante et promouvoir l'*Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau* en tant qu'actif stratégique. D'autres ont signifié l'importance de développer un plan de mise en valeur de l'aéroport Montréal-Trudeau afin qu'il devienne un lieu emblématique de la créativité et des forces distinctives de la métropole, ce qui contribuerait à l'amélioration de l'image de marque du Grand Montréal économique à l'international.

3.9 Développement de vols directs vers la Chine et autres destinations

Par ailleurs, il a été porté à l'attention de la Commission que des efforts sont présentement consentis pour l'obtention d'un créneau favorable à Beijing, ceci est crucial pour le trafic d'affaires, l'optimisation du réseau et le statut de plaque tournante de l'*Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau*. Pour être rentable, une liaison internationale doit présenter une demande origine-destination minimale de 40 000 passagers par année. De plus, il a été démontré qu'il y a un nombre suffisant de passagers à Montréal pour assurer la viabilité d'une liaison vers Beijing et que le transporteur Air China serait intéressé à offrir cette destination. Afin d'éviter d'avoir toujours à transiter par Toronto, Vancouver ou une ville américaine, bon nombre ont fait valoir qu'un vol direct vers la Chine au départ de Montréal serait bénéfique pour les résidents québécois, mais aussi pour ceux d'Ottawa, la distance étant moins grande vers Montréal que vers Toronto. Tous s'entendent que l'implantation d'une liaison aérienne directe vers la Chine, qui est le deuxième partenaire commercial du Canada, faciliterait les échanges sino-québécois dans les domaines commercial, culturel, financier, hôtelier, industriel, pharmaceutique, technologique ainsi que du tourisme et de l'éducation. Certains ont comparé la desserte vers la Chine ailleurs au Canada pour démontrer que Vancouver offre au total, 66 vols hebdomadaires vers trois destinations en Chine, et Toronto en offre 24, vers deux destinations. Plusieurs ont affirmé que la ville de destination importe peu, il pourrait s'agir de Beijing, Shanghai, Tianjin pourvu qu'elle soit située dans une plaque tournante aérienne. Certains ont signifié que, forte de son succès obtenu par la mise en place de quatre vols directs par semaine entre Boston et Beijing, la compagnie Hainan Airlines a également préparé les documents nécessaires pour demander d'ouvrir une liaison entre Montréal et la Chine.

Par ailleurs, il a été porté à l'attention des commissaires que pour le moment, aucune destination d'Asie et d'Amérique du Sud ne présente un niveau de demande suffisant pour justifier l'établissement d'une liaison directe rentable, à l'exception de Beijing. Le milieu des affaires a signifié qu'il existe un énorme potentiel de développement au sud de la frontière et qu'Air Canada travaille également à développer le trafic entre les États-Unis et l'Europe, et potentiellement l'Afrique du Nord et l'Asie. Certains ont demandé le développement d'une liaison directe vers l'Extrême-Orient. Afin de renforcer l'attractivité du Grand Montréal, des intervenants ont signifié la nécessité de prioriser le développement de vols directs réguliers vers les villes telles Seattle, San Diego, Barcelone et Lyon, lesquelles représentent des cibles stratégiques pour l'attraction d'entreprises technologiques dans la métropole. De plus, certains ont rappelé l'importance de la consolidation du marché de l'Europe et de l'Afrique du nord pour continuer d'être un acteur dominant au Canada.

Certains ont mentionné l'importance de solliciter d'autres compagnies aériennes pour des vols qui existent déjà afin de faire baisser les prix des billets, il pourrait s'agir d'une compagnie *low-cost* qui propose un produit ou un service simple dont tous les superflus ont été supprimés dans le but de présenter aux clients un prix allégé, juste et ce de façon durable. La desserte aérienne de Montréal ne comporte pas de compagnie *low-cost* à l'heure actuelle.

3.10 La qualité de vie et l'environnement

Bon nombre de citoyens ont souligné l'importance d'une cohabitation harmonieuse entre la qualité de vie et le développement économique, car l'ajout de liaisons aériennes directes n'est pas contre-indiqué du moment qu'il n'y ait pas de conséquences néfastes sur l'environnement et la santé humaine. D'autres ont rappelé l'importance de renforcer le couvre-feu complet, entre 23 h et 7 h, à l'*Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau* afin d'assurer la quiétude de la population riveraine. Leur préoccupation principale est le bruit et la pollution environnementale. Il a été proposé qu'Aéroports de Montréal devrait s'inspirer des meilleures pratiques européennes et américaines en matière de gestion des nuisances sonores, notamment en mettant en place un moratoire strict pour empêcher les transporteurs d'atterrir la nuit et en créant un Fonds destiné à la communauté riveraine qui est affectée par le bruit des avions.

D'autres ont suggéré la mise en place, par la Ville de Montréal de concert avec d'autres villes touchées par la pollution sonore (ex. Ville Mont-Royal et Dorval), d'un programme d'insonorisation des logis au moyen d'une taxe spéciale imposée au voyageurs transitant par l'aéroport comme le font plusieurs aéroports européens et nord-américains.

Sur le plan des appareils, certains ont proposé la mise en place d'un protocole obligatoire d'approche en descente continue (CDA : Continuous Descent Approach) pour diminuer la pollution sonore et économiser du kérosène, diminuant ainsi la pollution atmosphérique au dessus des zones densément peuplées. De plus, des indications devraient être données aux pilotes pour qu'ils adoptent des stratégies de décollage et d'atterrissage afin d'amenuiser la pollution sonore. D'autres ont préconisé une législation incitant les transporteurs à utiliser des appareils moins bruyants, du même fait, moins polluant. Par exemple, le *Dreamliner* permettrait de transporter sur de plus longues distances des passagers sans exiger, pour être rentable, des volumes de passagers aussi grands que dans les avions antérieurs. Certains ont suggéré de réaménager l'espace d'atterrissage pour réduire la pollution sonore le plus possible.

Concernant la question de la transparence, des intervenants ont proposé d'une part, d'inclure dès maintenant, dans la représentation au Comité consultatif sonore d'ADM, tous les quartiers de l'Île (comme le Toronto Soundscape Management Model). D'autre part, il a été suggéré de confier la gestion du climat sonore et des plaintes à ce sujet à un organisme indépendant d'ADM et de l'industrie aérienne, transparent et redevable à la population. Ce comité, qui comprendrait des représentants de la société civile, aurait aussi la responsabilité de documenter la pollution atmosphérique attribuable spécifiquement aux avions circulant dans le ciel de Montréal.

4 L'ANALYSE DE LA COMMISSION

La Commission a pris connaissance de tous les points de vue exprimés par les citoyens et les organismes qui ont participé à cette étude publique et elle a analysé tous les mémoires qui ont été présentés. La Commission a préparé des recommandations les plus pertinentes possibles en ayant à l'esprit cette vue d'ensemble.

D'entrée de jeu, la Commission souligne la qualité du document faisant état de la situation et des enjeux soulevés sur l'accroissement des vols directs internationaux préparé par le Service du développement économique.

Au terme de ce processus de consultation, un fort consensus se dégage : les citoyens, les organismes et le milieu des affaires de l'agglomération de Montréal ont beaucoup à dire sur le développement économique de la métropole. Les idées des citoyens et des groupes reflétés dans la grande diversité des commentaires et des opinions qui nous ont été exprimés, au cours de ces consultations, ont clairement démontré leur intérêt dans ce domaine.

Les membres sont très satisfaits de la forte participation citoyenne dans le cadre de cette consultation et de l'intérêt démontré par les 23 intervenants qui ont soumis des mémoires pertinents et de qualité.

Tout au long de cette consultation, notre rôle était d'être à l'écoute des réactions que ce sujet suscite. Notre rapport fait donc état, le plus fidèlement possible, des divers points de vue et des opinions entendus.

La Commission a retenu les préoccupations entendues sur la gouvernance et le manque d'élus sur le conseil d'administration d'ADM ; le rôle des différents acteurs et experts du milieu pour promouvoir l'*Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau* en tant qu'actif stratégique ; les considérations financières liées aux activités d'Aéroports de Montréal et des transporteurs aériens ; le rayonnement du tourisme Montréalais ; le souhait d'une liaison directe non seulement vers la Chine mais vers d'autres destinations économiquement viables ; l'amélioration de l'accès à l'aéroport et des systèmes collectifs de transport ainsi que des élus qui sont venus partager avec nous leurs préoccupations concernant l'accroissement des vols directs internationaux.

Par ailleurs, les commissaires comprennent les revendications des citoyens énoncées sur la perte qualité de vie des populations riveraines et considèrent qu'il faut améliorer la situation et continuer de s'inspirer des meilleures pratiques implantées à travers le monde pour protéger l'environnement et diminuer les nuisances sonores.

En terminant, cette consultation a permis aux commissaires d'en apprendre davantage et de mieux comprendre la réalité entourant les activités aéroportuaires à Montréal et ailleurs dans le monde. Elle a aussi mis en relief la valeur de cet actif stratégique, qu'est l'*Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau*, sur l'attractivité et la compétitivité de Montréal et du Québec. Les commissaires souhaitent que leurs recommandations contribuent à bonifier le rayonnement et le positionnement économique de Montréal afin de demeurer concurrentiel et d'attirer de nouvelles liaisons aériennes directes, prioritairement sur les continents absents au départ de Montréal. La mise en place d'une stratégie concertée favoriserait 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.

5 LES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION

Au terme de ses travaux et après analyse des propositions et commentaires du public, la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation soumet les 7 recommandations suivantes au conseil municipal et au conseil d'agglomération :

1. *Considérant qu'à partir de 1992, le gouvernement fédéral a cédé, à des administrations aéroportuaires privées sans but lucratif, dont Aéroports de Montréal, la gestion des aéroports canadiens les plus achalandés tout en demeurant propriétaire et que ces aéroports sont liés au fédéral par l'entremise d'un bail à long terme et sont gérés par un conseil d'administration;*
2. *Considérant que Montréal est la deuxième métropole du Canada et que le Grand Montréal représente 4 millions d'habitants, la moitié du produit intérieur brut, des emplois et de la population de la province du Québec;*
3. *Considérant que le Grand Montréal est ouvert sur le monde, notamment par la présence de 2 500 filiales étrangères, 82 délégations consulaires et 62 organisations internationales;*
4. *Considérant que la desserte aérienne est un facteur d'attractivité qui influence la vitalité économique des villes en lien avec la qualité de leurs liaisons directes avec les grands pôles économiques mondiaux;*
5. *Considérant la désignation de Montréal comme ville UNESCO de design et l'importance de créer une image de marque de Montréal;*
6. *Considérant que l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau est le plus important aéroport canadien à l'est des Grands Lacs avec ses 14,8 millions de passagers embarqués/débarqués en 2014, en hausse de 5,3 % par rapport à l'année précédente, en raison de la reprise du trafic américain et l'accroissement du trafic de correspondance;*
7. *Considérant que Montréal est au 10^e rang en Amérique du Nord pour son trafic transfrontalier et international avec 8,7 millions de passagers;*
8. *Considérant que le Grand Montréal a reçu près de 5,3 millions de touristes internationaux par l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau en 2013 représentant une augmentation de 9,8 % par rapport à 2004;*
9. *Considérant que depuis 2006, le Canada dispose de la politique Ciel Bleu qui permet l'établissement d'accords élargis de transport aérien internationaux offrant un cadre juridique au sein duquel les transporteurs aériens canadiens et internationaux peuvent prendre la décision d'exploiter ou non une liaison aérienne entre deux pays sur la base de facteurs de rentabilité propres à ces transporteurs, et que plusieurs droits sont encore inutilisés à Montréal;*
10. *Considérant les enjeux liés à la revitalisation économique et à l'attractivité de Montréal comme destination touristique, culturelle, sportive, de congrès et centre de décision d'affaires;*
11. *Considérant que l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau offre 131 destinations directes, dont 86 à l'année et dessert surtout l'Europe, le Mexique, les Caraïbes et l'Amérique du Nord;*

12. *Considérant que le manque de vols directs à partir de Montréal se fait surtout sentir en Asie et en Amérique du Sud, mais également dans certaines grandes villes d'affaires européennes, d'Amérique du Nord et du Moyen-Orient;*
13. *Considérant que la Consule générale de la République populaire de Chine s'est établie à Montréal en 2011 renforçant le fait que la Chine est un important partenaire économique du Québec et démontrant l'accroissement des différents échanges tant sur le plan politique, économique, culturel et éducationnel entre les deux pays;*
14. *Considérant la forte mobilisation de la communauté chinoise et les différentes déclarations politiques pour l'obtention d'une liaison directe Montréal-Beijing ou vers un autre aéroport pivot en Chine;*
15. *Considérant que Montréal a perdu son statut de plaque tournante aérienne au Canada au cours des dernières décennies;*
16. *Considérant que, selon un sondage réalisé pour le compte de l'International Air Transport Association (IATA), l'absence d'une desserte aérienne de qualité est un facteur considéré par 18 % des entreprises dans leurs décisions d'investissement, plus particulièrement pour les secteurs de hautes technologies et par conséquent, que le manque de liaisons directes nuit au développement économique de la Métropole;*
17. *Considérant que l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau subit une concurrence vive des aéroports américains de Burlington et Plattsburgh en perdant autour de 5% de passagers annuellement au profit des États-Unis notamment pour des raisons de coûts;*
18. *Considérant les perspectives d'avenir à long terme pour l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau avec 14,8 millions de passagers en 2014 et une prévision de 22 millions de passagers d'ici 2033;*
19. *Considérant que sur le plan du fret aérien, au total, 177 165 tonnes de marchandises ont transité par les aéroports internationaux de Montréal en 2013, soit une diminution de 4,2 % par rapport à 2012 et que de ce chiffre, l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau a traité 84 426 tonnes, en baisse de 10,0 % et que le fret manutentionné à Montréal-Mirabel, a, pour sa part, augmenté de 0,8 %, à 92 739 tonnes;*
20. *Considérant les préoccupations environnementales manifestées par des citoyens pour assurer la quiétude et la qualité de vie des populations riveraines de l'aéroport;*

VOLS DIRECTS – ESSOR ÉCONOMIQUE

R-1

Que la Ville de Montréal et sa grande région mobilisent les divers paliers de gouvernement, ainsi que les autres intervenants et partenaires, afin de prioriser l'augmentation du nombre de vols directs et de liaisons internationales notamment vers l'Asie et les Amériques, mais également vers de grandes villes d'affaires européennes et du Moyen-Orient pour obtenir un impact majeur sur le développement économique de Montréal et du Québec;

GOUVERNANCE

R-2

Que la Ville de Montréal fasse des représentations auprès du gouvernement fédéral pour demander des modifications législatives concernant la composition du conseil d'administration d'Aéroports de Montréal afin que le maire de Montréal, en tant que président de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), devienne un membre ex officio dudit conseil avec trois autres élus représentant l'agglomération;

PERSPECTIVES DE CROISSANCE, DÉFIS ET OPPORTUNITÉS

R-3

Que l'*Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau* soit la vitrine du Montréal culturel, touristique, économique, du savoir et du design en s'inspirant des meilleures pratiques dans le monde;

R-4

Que la Ville de Montréal mette sur pied un groupe de travail composé de joueurs clés et d'experts dont le mandat serait :

- de développer une stratégie avec le milieu d'affaires et autres principaux partenaires intéressés à bonifier le positionnement de Montréal afin de demeurer concurrentiel et d'attirer de nouvelles liaisons aériennes directes, prioritairement sur les continents absents au départ de Montréal;
- dans une optique d'assurer la croissance des vols directs internationaux et la compétitivité de Montréal, d'examiner les modèles d'affaires de villes pertinentes telles Boston et Houston ainsi que la stratégie de l'*Aéroport international Toronto-Pearson* qui met à la disposition des compagnies aériennes nouvelles et existantes, un programme incitatif offrant des rabais sur les frais d'exploitation, en particulier les frais d'atterrissage, de sécurité et de manutention;
- afin de contrer l'exode des passagers vers les aéroports de Plattsburgh et de Burlington, de développer une stratégie pour inviter une compagnie aérienne « low-cost » bien établie aux États-Unis, à établir une base à Montréal accompagnée d'incitatifs pertinents;

et que ce groupe de travail dépose, dans les six mois de sa constitution, un rapport accompagné d'un plan d'action au conseil municipal;

R-5

Que la Ville de Montréal soutienne et encourage le développement de vols directs vers la Chine et les villes telles que Seattle, San Diego, Rome, Barcelone et Lyon qui représentent des cibles stratégiques pour l'attraction d'entreprises liées à l'ensemble de nos grappes industrielles soit dans les secteurs des finances, du cinéma et du divertissement, des sciences de la vie, de la logistique et du transport, des technologies propres, de l'aérospatiale et des technologies de l'information et des communications;

R-6

Que la Ville de Montréal, en collaboration avec les autres paliers de gouvernement, mette en place des systèmes de transport collectif efficaces et optimaux et maximise la fluidité routière afin d'améliorer l'accessibilité et le lien entre l'*Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau*, le centre-ville et le Grand Montréal;

IMPACT SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL**R-7**

Qu'Aéroports de Montréal continue de s'inspirer des meilleures pratiques en matière de gestion des communications et de nuisances pour maintenir une cohabitation harmonieuse avec le milieu, en particulier quant à la protection de l'environnement de la région métropolitaine de Montréal, dans le but d'assurer la sécurité et une qualité de vie maximale aux résidents limitrophes.

Les recommandations ont été adoptées à l'unanimité des membres lors de l'assemblée publique du 12 mars 2015.

ANNEXE I

5.1 RÉSOLUTIONS DU CONSEIL MUNICIPAL (CM14 0198)



Extrait authentique du procès-verbal d'une assemblée du conseil municipal

Assemblée ordinaire du lundi 24 février 2014
Séance tenue le 24 février 2014

Résolution: CM14 0198

Motion de la deuxième opposition en faveur de l'aéroport de Montréal

Attendu que les vols directs vers l'international sont un atout intangible qui renforce l'économie d'une ville, attirant les investissements et créant de l'emploi;

Attendu qu'en 2013, l'aéroport de Montréal a glissé à la 4^e place au Canada en termes de nombre de vols d'avions annuels;

Attendu qu'en 2013, Calgary a surpassé Montréal pour devenir le 3^e aéroport le plus achalandé au Canada;

Attendu que les politiques publiques des trente dernières années ont favorisé l'aéroport Pearson de Toronto au détriment de l'aéroport Trudeau de Montréal, faisant en sorte que plusieurs lignes aériennes quittent Montréal pour Toronto;

Attendu que l'aéroport Pearson de Toronto est desservi par 59 lignes aériennes pour passagers contre 29 pour l'aéroport Trudeau de Montréal;

Attendu que le volume de vols aériens internationaux de Toronto est près de trois fois celui de Montréal;

Attendu que les centres d'affaires importants et les marchés émergents peuvent être rejoints à partir de Toronto, incluant les marchés lucratifs de l'Asie et de l'Amérique latine;

Attendu qu'Air Canada a récemment annoncé qu'elle augmenterait en 2014 ses vols quotidiens vers le Japon à 28 par semaine, mais aucun au départ de Montréal;

Attendu que l'absence de liens directs vers les marchés émergents et la multiplication des escales nuisent à la croissance et au développement économique, culturel et touristique de Montréal;

Attendu le potentiel de développement de l'aéroport de Montréal et la présence d'une communauté des affaires bien implantée;

Attendu que les interventions pour favoriser l'aéroport de Montréal ont été mises de côté par les décideurs fédéraux;

Attendu qu'Air Canada a clairement adopté une stratégie d'affaires favorisant d'autres aéroports que celui de Montréal et qu'elle s'est opposée aux vols directs au départ de Montréal d'autres transporteurs aériens;

Il est proposé par M. Marvin Rotrand

appuyé par M. Richard Guay

que le conseil municipal :

- 1 - déclare que le déclin du nombre de vols internationaux directs de l'aéroport Montréal-Trudeau a eu un effet négatif sur les investissements ainsi que sur l'économie de Montréal et du Québec;
- 2 - invite le gouvernement du Canada à se pencher sur la situation en vue de promouvoir l'aéroport de Montréal en tant que destination, de promouvoir une plus grande proportion de vols directs internationaux au départ de Montréal, et l'utilisation de l'aéroport de Montréal comme aéroport pivot (plaque tournante) vers d'autres destinations;
- 3 - prenne acte de l'intérêt exprimé par Air China pour instaurer une ligne directe entre Beijing et Montréal, et qu'il apporte son soutien pour que cette initiative soit entérinée par les autorités canadiennes;
- 4 - appuie les mesures déjà mises en place pour créer une coalition montréalaise sur cette question suite à la déclaration du conseil municipal du 28 janvier 2013 (CM 13 0017), et qu'il demande qu'un rapport complet de tout ce que ce groupe de travail a produit soit soumis, incluant les comptes-rendus des rencontres, les copies des correspondances avec le gouvernement fédéral, avec ses agences et avec les lignes aériennes;
- 5 - invite le maire à élargir la coalition montréalaise afin de consolider le soutien politique en faveur de la promotion de l'aéroport de Montréal.

Un débat s'engage.

À 22 h 39,

Le conseiller Rotrand dépose le document intitulé « Aéroports de Montréal - Février 2014 ».

À 22 h 58, après entente entre les leaders, il est convenu de prolonger la séance jusqu'à l'épuisement de l'ordre du jour.

À 23 h 06, la conseillère Hénault demande à ce que les copies d'amendements soient distribuées rapidement afin de permettre à ceux qui prennent place dans la dernière rangée d'en prendre connaissance avant que l'amendement soit agréé.

Il est proposé par M. Denis Coderre

appuyé par M. Marvin Rotrand

de référer la présente motion à la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation, conformément au 5^o paragraphe de l'article 80 du *Règlement sur la procédure d'assemblée et les règles de régie interne du conseil municipal (06-051)*, pour étude.

Le président met aux voix la proposition à l'effet de référer l'article 65.02 à la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation et la déclare adoptée à l'unanimité, et il est

RÉSOLU

en conséquence.

65.02
/pl

Denis CODERRE

Colette FRASER

Maire

Greffière adjointe

(certifié conforme)

Colette FRASER
Greffière adjointe

Signée électroniquement le 28 février 2014

ANNEXE II

5.2 LISTE DES PERSONNES RESSOURCES ET DES INTERVENANTS

Liste des personnes ressources :

M. Jean Bertrand, chef de division, Service des infrastructures, voirie et transport
M. Jean-Marc Bissonnette, chef de division, Service du développement économique (jusqu'en décembre 2014)
M^{me} Pamela Echeverria, conseillère en aménagement, Direction de l'urbanisme
M^{me} Dominique Fortier, chargée de dossiers, Bureau des affaires gouvernementales (jusqu'en octobre 2014)
M^{me} Sylvie Labelle, chef d'équipe-commissaire, Service du développement économique
M^{me} Valérie St-Jean, commissaire, Service du développement économique
M. Michel Archambault, professeur émérite à l'École des sciences de la gestion de l'Université du Québec à Montréal et président du Bureau des gouverneurs de la Chaire de tourisme Transat
M. Jacques Roy, professeur de HEC

Liste des intervenants :

Séance publique – 22 septembre 2014

1. M. Luc Dupont
2. M. Pierre E. Lachapelle
3. M. Daniel Lalonde
4. M. Gilbert
5. M. Jimmy Jia
6. M. Alan Khazam
7. M^{me} Yeming Du
8. M^{me} Sheng Liu
9. M^{me} Émilie Thuillier, conseillère de la Ville de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Liste des intervenants qui ont présenté leur mémoire :

Séance publique – 20 octobre 2014

1. Aéroports de Montréal
2. Association of Chinese Entrepreneurs in Québec
3. Association des dépanneurs chinois du Québec
4. M. Zhenjia Zhao
5. Chambre de commerce du Montréal métropolitain
6. Coalition Montréal

7. Comité sur le bruit de Ville Mont-Royal
8. Les Pollués de Montréal-Trudeau
9. Monsieur Songhao Shen et Madame Yeming Du
10. Tourisme Montréal
11. Triple-A International Center of Culture and Sports
12. Monsieur Yan Burelle

Séance publique – 21 octobre 2014

13. Air Canada
14. Citoyens pour une Qualité de Vie (CQV)
15. Monsieur Daniel Lalonde
16. Montréal International
17. Monsieur Pierre Lachapelle
18. Projet Montréal
19. Rassemblement des Compatriotes du Shandong en Chine
20. Sanyuan Yuntong International Logistics co., ltd (BSSY)

Liste des intervenants :

Séance publique – 12 mars 2015

1. M. Roger Trottier
2. M. Luc Dupont
3. M. Charles-André Major
4. M. Marvin Rotrand
5. M. Jimmy Jia
6. M. Jean-Marc Héту
7. M. Pierre Lachapelle

Mémoires reçus sans présentation orale :

1. Institut économique de Montréal
2. Monsieur Réal Bergeron
3. Shanghai Jiangsu Zhejiang Association of Montreal