

Favoriser l'accroissement des liaisons internationales directes au départ de Montréal

Mémoire présenté par **Coalition Montréal**

Marvin Rotrand

Conseiller – district de Snowdon

Benoit Dorais

Maire de l'arrondissement du Sud-Ouest
Chef de Coalition Montréal

Dans le cadre de la consultation publique de la Commission sur le
développement économique et urbain et l'habitation
sur l'accroissement des liaisons aériennes internationales

20 octobre 2014

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	3
LES CHIFFRES NE MENTENT PAS	5
VANCOUVER ET CALGARY, DEUX AÉROPORTS EN CROISSANCE	11
LE LEADERSHIP DE MONTRÉAL	12
QUE PENSENT LES VOYAGEURS DE MONTRÉAL-TRUDEAU?	14
AIR CANADA N'EST PAS LE SEUL JOUEUR À MONTRÉAL-TRUDEAU	15
RECOMMANDATIONS	17
ANNEXE	

Coalition Montréal est un parti municipal fondé en vue des élections de novembre 2013 par Marcel Côté, maintenant décédé.

Les conseillers de l'équipe de Coalition Montréal n'ont pas à suivre de ligne de parti et disposent de la liberté de vote lors des conseils municipaux. Cependant, le programme et la Déclaration « Nous sommes tous Montréalais » donnent une vision commune qui guide le travail des conseillers.

Le programme invite les conseillers municipaux à travailler de façon plus collégiale, en mettant l'accent sur la résolution des enjeux plutôt que sur des considérations partisans.

Depuis novembre 2013, Coalition Montréal a invité le maire et les conseillers de la Ville à examiner des dossiers importants pour l'avenir de notre Ville. Les motions déposées par les membres de Coalition Montréal touchent des enjeux comme le développement économique, la santé publique, la protection de l'environnement, l'itinérance, les transports collectifs, l'aménagement urbain ou encore la sécurité ferroviaire.

Les six conseillers de Coalition Montréal forment la 2^e opposition, et nous croyons que nous avons contribué significativement à faire du conseil municipal une institution moins partisane et que nous avons aidé à concentrer les débats sur le développement de Montréal.

La consultation publique de la Commission sur l'accroissement des liaisons aériennes internationales illustre cette approche. En février dernier, Coalition Montréal a présenté une motion en faveur de l'aéroport Montréal-Trudeau¹. Nous observons alors que le nombre de passagers à l'aéroport Montréal-Trudeau avait dépassé pour la première fois le cap des 14 millions, mais que notre aéroport avait glissé de la troisième à la quatrième place des aéroports les plus achalandés au Canada. Nous avons de plus noté la décroissance du nombre de

¹ La motion et le communiqué de Coalition Montréal sont placés en annexe.

mouvements aériens à Montréal: en 2013, il y avait 4% moins d'arrivées et de départs qu'en 2011.

La motion de Coalition Montréal sur la promotion de l'aéroport de Montréal a suscité un grand intérêt et un débat public, et a gagné le soutien unanime des membres du conseil. Un aéroport efficace, qui permet l'accès aux destinations internationales d'importance et aux marchés émergents, est une condition essentielle au développement économique d'une ville. Il contribue à attirer les investisseurs, à retenir les sièges sociaux et à favoriser la croissance, et ajoute à la réputation internationale d'une ville.

La proposition de Coalition Montréal de mandater la Commission à tenir cette consultation publique, qui a été appuyée par le maire Denis Coderre, a été faite dans le contexte où nous souhaitons que le mantra pour l'avenir de notre aéroport devienne « vous pouvez vous rendre à destination, sans avoir à passer par Toronto ».

C'est pourquoi nous invitons les membres de la Commission à concentrer leur travail sur les façons de consolider la position de l'aéroport Montréal-Trudeau et d'ajouter de nouvelles destinations internationales au départ de Montréal.

Favoriser l'accroissement des liaisons internationales directes au départ de Montréal

Il n'y a pas si longtemps, l'aéroport de Montréal était le plus achalandé au Canada. Il était considéré comme la porte d'entrée au pays.

Puis, vint l'inauguration de l'aéroport international de Mirabel. Cette décision et plusieurs autres prises par la suite par le gouvernement fédéral ont eu pour conséquence de céder à Toronto le rôle de plaque tournante internationale. Le maintien de deux aéroports et la nécessité, pour les voyageurs internationaux, de se rendre à l'aéroport de Dorval, à une distance de 38 kilomètres, pour leur transfert vers une destination domestique ou transfrontalière a eu un impact négatif sur l'attractivité de Montréal comme point d'entrée au Canada.

Bien que l'aéroport Montréal-Trudeau ait glissé en 2013 en quatrième position des aéroports les plus achalandés au Canada en termes de nombre de passagers et de nombre de déplacements aériens, l'objectif de ce mémoire n'est pas d'attribuer le blâme à Aéroports de Montréal (ADM). Nous croyons plutôt qu'ADM a fait un travail adéquat, dans les circonstances.

Nous avons cependant quelques observations à propos du service à la clientèle et de la façon dont les voyageurs perçoivent l'aéroport de Montréal : à notre avis, plusieurs améliorations doivent être apportées.

Nous avons souvent entendu l'argument selon lequel le gouvernement du Canada, par l'entremise de la privatisation de l'aéroport dans les années 1990, a décidé de laisser le marché déterminer à quel endroit les compagnies aériennes choisiraient de consolider leur service. Le libre marché est évoqué chaque fois que des observateurs allèguent que le gouvernement du Canada fait la sourde oreille aux demandes de Montréal : le gouvernement fédéral *ne peut pas* intervenir en faveur de Montréal.

Nous croyons que cet argument favorise surtout les intérêts d'Air Canada, qui privilégie l'aéroport Pearson de Toronto comme plaque tournante.

Protéger Air Canada à tout prix : un avantage pour Montréal-Trudeau?

En 2009-2010, le gouvernement fédéral a refusé d'augmenter les droits d'atterrissage de la compagnie Emirates Airlines à l'aéroport Pearson de 3 à 5 vols par semaine, même si l'entente entre le Canada et les Émirats arabes unis (EAU) permet aux transporteurs des EAU jusqu'à 6 vols par semaine au Canada.

Le Canada était prêt à provoquer un incident diplomatique majeur avec les EAU pour une décision qui a eu pour effet de détourner la concurrence d'Air Canada de l'aéroport Pearson. En

2010, le Canada a même tenté d'imposer des réductions de capacité aux Émirats arabes unis, ce qui a causé un désaccord entre les deux pays qui a duré quelques années.

Même si Emirates Airlines dispose maintenant de la capacité de faire voler des Airbus 380 de Dubaï jusqu'à Toronto, la compagnie est toujours limitée à trois vols par semaine. En outre,

Etihad Airways, l'autre compagnie aérienne majeure des EAU, n'a toujours pas de vols vers le Canada.

Comme de nombreux observateurs, nous croyons que le refus du gouvernement fédéral d'accommoder les demandes des EAU sont contraires à sa politique Ciel bleu. **Nous en concluons que le gouvernement ne peut intervenir pour Montréal... mais qu'il le fait lorsqu'il le juge nécessaire pour Toronto. La politique Ciel Bleu ne s'applique pas lorsque les intérêts d'Air Canada à l'aéroport Pearson sont susceptibles d'en être affectés?**

Le gouvernement fédéral a passivement permis la consolidation de l'aéroport de Toronto aux dépens de celui de Montréal. Il n'y a eu que trop peu d'efforts pour freiner l'hémorragie de transporteurs aériens de Montréal vers Toronto, dans les années 1990 et au début des années 2000. L'ouverture du nouveau Terminal 1 à Toronto en 2004 a été un défi supplémentaire pour Montréal, comme l'a été la décision d'Air Canada de faire de Toronto sa plaque tournante. Le gouvernement fédéral a plus ou moins acquiescé à toutes les décisions d'Air Canada visant à consolider Toronto.

Des compétiteurs à ne pas sous-estimer : Vancouver et Calgary

Si Montréal est à la traîne de Toronto pour le nombre de liaisons directes internationales, Vancouver a d'autres cartes dans son jeu. Elle détient plusieurs avantages clés, particulièrement l'accès facile aux villes de l'Orient. L'aéroport de Vancouver ne devrait pas être balayé du revers de la main : c'est potentiellement une compétitrice de premier plan pour l'accroissement du nombre de passagers et de liaisons directes.

Calgary s'impose également de plus en plus comme un joueur important. La récente décision d'Air Canada d'ajouter des vols directs au départ de Calgary vers le Japon laisse présager un important accroissement à l'aéroport de Calgary.

La consolidation et la croissance surprenante de l'aéroport de Calgary, débutée il y a quelques années, sera encore accentuée avec l'ouverture du *International Facilities Project* en 2015. Ce projet est le plus grand agrandissement à l'aéroport de Calgary. Il permettra d'ajouter 22 nouvelles portes pour les départs internationaux et transfrontaliers, incluant deux pour l'Airbus 380.

Transport Canada projette un accroissement du trafic aérien à l'aéroport de Calgary de 7,5% en 2014, par rapport à 2013. Si le trafic international est toujours limité à un petit pourcentage des départs, nous croyons que ce secteur se développera de façon exponentielle au cours des prochaines années, avec cet agrandissement.

Ce mémoire donnera un portrait réel de l'industrie à Montréal en présentant des chiffres qui permettent d'avoir un meilleur portrait de la situation, et recommandera des mesures que la Commission pourrait souhaiter faire siennes en matière de leadership municipal.

1. LES CHIFFRES NE MENTENT PAS

Les statistiques de Transport Canada indiquent qu'en 2013, 36 109 469 passagers sont arrivés ou partis à l'aéroport Pearson de Toronto. Montréal-Trudeau a accueilli 14 095 272 passagers. Le deuxième aéroport de Toronto, Billy Bishop International, mieux connu sous le nom de Toronto Island Airport, a pour sa part accueilli 2,5 millions de passagers.

Les chiffres montrent que 22 millions de personnes de plus sont arrivées ou parties de Toronto que de Montréal en 2013 (24,5 millions si on y ajoute les passagers de Billy Bishop International).

Nous soulignons ces chiffres puisque les présentations faites devant cette commission par divers intervenants nous apparaissent trop optimistes. Si nous ne doutons pas que les chiffres présentés soient exacts, ils nous apparaissent néanmoins présentés de façon telle à faire apparaître Montréal sous une lumière trop favorable.

Ainsi, il est vrai que 37,6 % du trafic de Montréal est international, alors que la proportion n'est que de 32,9 % à Toronto. Cependant, 37,6 % de 14 095 272 représente beaucoup moins de passagers que 32,9 % de 36 109 469.

De même, il est vrai qu'il y a 131 destinations directes à partir de Montréal, desquelles 86 sont régulières et les 45 autres, saisonnières. En comparaison, l'aéroport de Toronto offre 183 destinations directes, la plupart disponibles toute l'année.

Ces chiffres pourraient laisser croire que les mêmes destinations sont desservies à Toronto et à Montréal. Ce n'est pas le cas. Plusieurs des destinations internationales au départ de Montréal sont des destinations soleil et une importante proportion de l'achalandage est liée aux vacances². En plus de ces destinations soleil, Montréal sert de lien vers de petites communautés dans le nord et l'est du Canada³.

Ensemble, les catégories des destinations soleil et des services vers le nord et l'est représentent 55 des 131 destinations au départ de l'aéroport de Montréal. De plus, le service direct vers Tampa, West Palm Beach et Orlando n'est que saisonnier à partir de Montréal.

Aéroport Pearson : des liens nombreux vers l'Asie

En 2013, l'aéroport Pearson de Toronto offrait 91 vols par semaine vers l'Asie, incluant des centres importants comme Séoul, Shanghai, Hong Kong, Tokyo Narita, Taipei et Beijing. Depuis, des vols directs se sont ajoutés vers l'aéroport d'Haneda à Tokyo.

² Ces destinations, plusieurs étant saisonnières, sont: Antigua, Barbados, Camaguay, Cancun, Cayo Coco, Fort de France, Fort Myers, Havana, Holguin, Ixtapa, La Romana, Liberia (Costa Rica) Managua, Montego Bay, Nassau, Pointe À Pitre, Port-au-Prince, Punta Cana, Providenciales, Puerto Plata, Puerto Vallarta, Roatan, Samana, San Andres Islands, San Jose de Cabo, San Pedro Sula, San Salvador (Bahamas), Santa Clara, Santiago de Cuba, Santo Domingo, Saint Lucia, Saint Maarten et Varadero.

³ Parmi elles : Bagotville, Baie Comeau, Bathurst, Chibougamau, Gaspé, Charlottetown, Halifax, les îles de la Madeleine, Iqaluit, Kuujuaq, Kuujurapik, Moncton, Mont Joli, Puvimuituq, Radisson, Rouyn-Noranda, St. John, St. Pierre, Sept-Îles, Val d'Or, Wabush.

Plusieurs compagnies aériennes bien connues et basées en Orient desservent Toronto, mais pas Montréal. Parmi elles: Cathay Pacific Airlines, China Eastern Airlines, Eva Airways, Hainan Airlines, Korean Airlines.

L'aéroport de Toronto a également des liaisons directes vers l'Orient et le Moyen-Orient avec des vols vers Delhi, Istanbul, Tel Aviv, Dubaï, Djedda, Riyad, Karachi et Lahore. Les compagnies aériennes Saudia, El Al, Egyptair, Jet Airlines, Pakistan International Airlines ne desservent que Toronto.

Philippines Airlines vole maintenant de Toronto vers Manille via Vancouver (sans besoin de transférer d'appareil). Il y a près de 800 000 personnes d'origine philippine au Canada, et avec le commerce croissant entre le Canada et les Philippines, nous croyons que cette route va croître significativement en matière de volume de passagers.

Récemment, le transporteur Ethiopian Airlines de Star Alliance a débuté le service trois fois par semaine entre Toronto et Addis Abeba, en Éthiopie. Ce transporteur donne accès à des grands centres à travers l'Afrique et la majeure partie de l'Asie et ajoute aux options internationales disponibles à partir de Toronto pour le voyage international.

Aéroport Trudeau : des liens à développer

En revanche, il n'y a pas de vols directs vers l'Orient à partir de Montréal. En 2013, Montréal n'offrait que 5 vols par semaine vers l'Asie, et ceux-ci étaient tous dirigés vers l'Asie de l'est: 2 vers Amman, en Jordanie et 3 vers Doha, au Qatar.

Qatar Airlines est classé parmi les meilleures compagnies aériennes au monde. Elle opère une flotte de 126 avions. Parmi ceux-ci, 14 sont des Boeing 787 Dreamliners, à très longue portée. Le transporteur a 341 avions en commande, dont 46 Dreamliners. Qatar Airlines dispose d'un réseau très développé. Nous croyons que ce transporteur n'est pas assez connu des Montréalais comme une façon d'accéder à l'Asie avec une escale.

En juin dernier, Turkish Airlines a débuté un service direct vers Istanbul (Istanbul est située en Europe mais nous le considérons comme une porte d'entrée vers l'Asie). Nous croyons que la présence de Turkish Airlines est un grand gain pour Montréal, et mérite un meilleur marketing, puisque le réseau du transporteur pourrait générer un trafic important en provenance de l'Asie. Turkish Airlines se classe d'ailleurs parmi les meilleurs transporteurs en matière de service à la clientèle et de la qualité de vie à bord (*on-board experience*).

Les liens vers l'Amérique du Sud : Montréal doit développer le marché

On peut se rendre facilement en Amérique du Sud à partir de Toronto. Air Canada offre des vols directs vers Santiago, Buenos Aires, Lima, Sao Paulo, Bogota, Caracas (suspendu pour l'instant), et depuis le 11 décembre 2014, Rio de Janeiro. **Il n'y a aucun vol direct régulier vers l'Amérique du Sud à partir de Montréal.**

Le 3 juin 2014, Copa Airlines a débuté un service quatre fois par semaine à partir de Panama City, Panama, vers Montréal. La compagnie aérienne utilise Tocumen International Airport

comme plaque tournante pour ses vols vers l'Amérique du Sud et l'Amérique centrale, et vers les Caraïbes. Bien qu'intéressantes, ces options ne concurrencent pas de façon adéquate les nombreuses options avantageuses de l'aéroport de Toronto.

Destinations européennes

De nombreuses destinations européennes peuvent être atteintes directement à partir de l'aéroport Pearson. Parmi elles : Amsterdam, Londres, Paris, Francfort, Munich, Lisbonne, Moscou, Varsovie, Rome, Vienne, Manchester, Reykjavik, Copenhague, Milan, Bruxelles, Genève, Glasgow, Porto et Zurich.

Des vols réguliers à partir de l'aéroport de Montréal desservent Amsterdam, Genève, Francfort, Londres, Paris, Bruxelles et Zurich. Toronto dépasse Montréal en termes de fréquence des vols vers l'Europe. Néanmoins, nous croyons que le service de Montréal vers l'Europe est bon.

De nouvelles routes sous la politique Ciel Bleu

Le rapport annuel 2013 de Transport Canada⁴ indique:

In 2013, the federal government announced the conclusion of 26 new or expanded air transport agreements negotiated under the Blue Sky policy.

New international routes by Canadian carriers in 2013 include: Air Canada's flights between Toronto and Seoul, Istanbul and Vail; Air Canada Rouge's flights from Toronto to Venice and Edinburgh; Westjet's first trans-Atlantic route, between St. John's and Dublin; Air Transat's new services to Prague from both Montreal and Toronto and Porter's expanded service to Boston and Chicago. Meanwhile, Air Canada suspended its year-round Edmonton–London flights, now only operated in the summer.

Several foreign carriers also launched new routes in the Canadian market in 2013; for example, United Airlines began serving Newark–Edmonton, Washington–Vancouver and Denver–Fort McMurray, Lufthansa launched a Vancouver–Munich service, Saudi Arabian Airlines launched a Jeddah–Toronto service, Bluebird Cargo launched a weekly narrow-body freighter service between Moncton, Keflavik and Liege, while China Eastern Airlines' doubled of its daily service between Vancouver and Shanghai.

Montréal est à peine mentionnée dans ce rapport annuel.

Croissance du nombre de passagers, 2010 à 2013

Les tableaux 1 à 4 indiquent la croissance du nombre de passagers dans les 15 aéroports les plus achalandés du Canada, de 2010 à 2013. Ces données montrent :

⁴ Ministère des Transports et des Travaux publics, « Transportation in Canada », 2013.

- la croissance rapide de l'aéroport Billy Bishop de Toronto, qui est passé de la 14^e en 2010 à la 9^e place en 2013;
- la dominance continue de l'aéroport Pearson, avec une croissance annuelle d'environ 4%;
- le fait qu'en 2013, l'aéroport de Calgary a surpassé l'aéroport de Montréal pour devenir le troisième aéroport le plus achalandé au Canada en termes de volume de passagers.

TABLEAU 1: Canada's 15 busiest airports by passenger traffic - 2013

Rank	Airport	Location	Total Passengers	Annual change
1	Toronto Pearson International Airport	Toronto	36,109,469	3.4%
2	Vancouver International Airport	Vancouver	17,971,883	2.1%
3	Calgary International Airport	Calgary	14,316,074	4.9%
4	Montréal-Pierre Elliott Trudeau International	Montreal	14,095,272	2.1%
5	Edmonton International Airport	Edmonton	6,983,229	4.6%
6	Ottawa Macdonald-Cartier International Airport	Ottawa	4,578,591	-2.3%
7	Halifax Stanfield International Airport	Halifax	3,585,864	-0.6%
8	Winnipeg James Armstrong Richardson Int. Airport	Winnipeg	3,483,898	-1.5%
9	Billy Bishop Toronto City Airport	Toronto	2,500,000	12.0%
10	Victoria International Airport	Victoria	1,556,960	1.2%
11	St. John's International Airport	St. John's	1,505,000	3%
12	Kelowna International Airport	Kelowna	1,503,288	4.1%
13	Québec City Jean Lesage International Airport	Quebec City	1,475,717	4.5%
14	Saskatoon John G. Diefenbaker International Airport	Saskatoon	1,389,900	4.7%
15	Regina International Airport	Regina	1,227,234	3.5%

TABLEAU 2: Canada's 15 busiest airports by passenger traffic - 2012

Rank	Airport	Location	Total Passengers	Annual change
1	Toronto Pearson International Airport	Toronto	34,912,456	4.4%
2	Vancouver International Airport	Vancouver	17,596,901	3.3%
3	Montréal-Pierre Elliott Trudeau International	Montreal	13,809,820	1.0%
4	Calgary International Airport	Calgary	13,638,137	6.0%
5	Edmonton International Airport	Edmonton	6,676,445	6.4%
6	Ottawa Macdonald-Cartier International Airport	Ottawa	4,685,956	1.3%
7	Halifax Stanfield International Airport	Halifax	3,605,701	0.3%
8	Winnipeg James Armstrong Richardson International	Winnipeg	3,538,175	4.4%
9	Billy Bishop Toronto City Airport	Toronto	2,300,000	48.3%
10	Victoria International Airport	Victoria	1,506,578	0.5%
11	St. John's International Airport	St. John's	1,450,000	6.0%
12	Kelowna International Airport	Kelowna	1,440,952	3.7%
13	Québec City Jean Lesage International Airport	<u>Quebec City</u>	1,342,840	2.2%
14	Saskatoon John G. Diefenbaker International Airport	<u>Saskatoon</u>	1,326,838	6.5%
15	Regina International Airport	Regina	1,185,715	3.9%

TABLEAU 3: Canada's 15 busiest airports by passenger traffic - 2011

Rank	Airport	Location	Total Passengers	Annual change
1	Toronto Pearson International Airport	Toronto	33,435,580	4.7%
2	Vancouver International Airport	Vancouver	17,032,742	1.5%
3	Montréal-Pierre Elliott Trudeau International	Montreal	13,668,829	5.4%
4	Calgary International Airport	Calgary	12,770,988	1.1%
5	Edmonton International Airport	Edmonton	6,277,137	3.1%
6	Ottawa Macdonald-Cartier International Airport	Ottawa	4,624,626	3.3%
7	Halifax Stanfield International Airport	Halifax	3,594,164	2.5%
8	Winnipeg James Armstrong Richardson International	Winnipeg	3,389,237	0.6%
9	Billy Bishop Toronto City Airport	Toronto	1,550,000	37.2%
10	Victoria International Airport	Victoria	1,499,792	-1.0%
11	Kelowna International Airport	Kelowna	1,390,187	-0.1%
12	St. John's International Airport	St. John's	1,329,239	1.8%
13	Québec City Jean Lesage International Airport	Quebec City	1,313,432	10.4%
14	Saskatoon John G. Diefenbaker International Airport	Saskatoon	1,246,405	2.5%
15	Regina International Airport	Regina	1,141,177	<u>1.9%</u>

TABLEAU 4: Canada's 15 busiest airports by passenger traffic - 2010

Rank	Airport	Location	Total Passengers	Annual change
1	Toronto Pearson International Airport	Toronto	31,842,413	4.9%
2	Vancouver International Airport	Vancouver	16,779,709	3.7%
3	Montréal-Pierre Elliott Trudeau International	Montreal	12,971,229	6.1%
4	Calgary International Airport	Calgary	12,630,695	3.7%
5	Edmonton International Airport	Edmonton	6,089,099	0.0%
6	Ottawa Macdonald-Cartier International Airport	Ottawa	4,473,894	5.7%
7	Halifax Stanfield International Airport	Halifax	3,508,153	2.6%
8	Winnipeg James Armstrong Richardson International	Winnipeg	3,369,974	-0.3%
9	Victoria International Airport	Victoria	1,514,713	-1.2%
10	Kelowna International Airport	Kelowna	1,391,725	1.8%
11	St. John's International Airport	St. John's	1,318,713	8.0%
12	Saskatoon John G. Diefenbaker International Airport	Saskatoon	1,215,923	5.1%
13	Québec City Jean Lesage International Airport	Quebec City	1,190,088	15.0%
14	Billy Bishop Toronto City Airport	Toronto	1,130,625	46.7%
15	Regina International Airport	Regina	1,120,134	9.6%

Les tableaux 5 à 7 dressent le portrait des mouvements d'avions aux 15 aéroports les plus achalandés du Canada. Nous relevons un déclin à Montréal.

TABLEAU 5: Canada's 15 busiest airports by aircraft movements - 2013

Rank	Airport	Location	Aircraft Movements	Annual change
1	Toronto Pearson International Airport	Toronto	433,610	
2	Vancouver International Airport	Vancouver	301,725	
3	Calgary International Airport	Calgary	244,913	

4	Montréal-Pierre Elliott Trudeau International	Montreal	224,071	
5	Ottawa Macdonald-Cartier International Airport	Ottawa	165,864	
6	Montréal/Saint-Hubert Airport	Greater Montreal	163,309	
7	Edmonton International Airport	Edmonton	156,711	
8	Boundary Bay Airport	Greater Vancouver	145,596	
9	Victoria International Airport	Victoria	142,590	
10	Calgary/Springbank Airport	Calgary	134,584	
11	Winnipeg James Armstrong Richardson	Winnipeg	125,266	
12	Toronto/Buttontville Municipal Airport	Toronto	122,386	
13	Québec City Jean Lesage International Airport	Quebec City	118,265	
14	Abbotsford International Airport	Abbotsford	114,528	
15	Billy Bishop Toronto City Airport	Toronto		114,428

TABLEAU 6: Canada's 15 busiest airports by aircraft movements - 2012

Rank	Airport	Location	Aircraft movements	Annual change
1	Toronto Pearson International Airport	Toronto	435,592	1.2%
2	Vancouver International Airport	Vancouver	300,063	0.5%
3	Calgary International Airport	Calgary	240,709	1.5%
4	Montréal-Pierre Elliott Trudeau	Montreal	231,775	-0.1%
5	Ottawa Macdonald-Cartier International Airport	Ottawa	160,413	-6.2%
6	Montréal/Saint-Hubert Airport	Greater Montreal	151,963	-8.2%
7	Boundary Bay Airport	Greater Vancouver	149,080	1.5%
8	Edmonton International Airport	Edmonton	142,269	3.9%
9	Toronto/Buttontville Municipal Airport	Toronto	138,946	1.7%
10	Victoria International Airport	Victoria	137,182	-3.0%
11	Québec City Jean Lesage International Airport	Quebec City	133,675	3.8%
12	Calgary/Springbank Airport	Calgary	132,769	-0.3%
13	Winnipeg James Armstrong Richardson	Winnipeg	131,243	-4.9%
14	Billy Bishop Toronto City Airport	Toronto	114,576	3.0%
15	Abbotsford International Airport	Abbotsford	108,545	11.1%

TABLEAU 7: Canada's 15 busiest airports by aircraft movements - 2011

Rank	Airport	Location	Aircraft movements	Annual change
1	Toronto Pearson International Airport	Toronto	430,549	2.7%
2	Vancouver International Airport	Vancouver	298,483	0.7%
3	Calgary International Airport	Calgary	237,185	1.2%
4	Montréal-Pierre Elliott Trudeau	Montreal	232,076	6.7%
5	Ottawa Macdonald-Cartier International	Ottawa	170,946	-0.9%
6	Montréal/Saint-Hubert Airport	Greater Montreal	165,353	-12.2%
7	Boundary Bay Airport	Greater Vancouver	146,858	1.6%
8	Victoria International Airport	Victoria	141,465	-3.4%

9	Winnipeg James Armstrong Richardson	Winnipeg	137,974	2.2%
10	Edmonton International Airport	Edmonton	136,871	4.7%
11	Toronto/Buttonville Municipal Airport	Toronto	136,575	-17.2%
12	Calgary/Springbank Airport	Calgary	133,208	-2.5%
13	Québec City Jean Lesage International Airport	Quebec City	128,748	1.5%
14	Billy Bishop Toronto City Airport	Toronto	111,280	-2.3%
15	Pitt Meadows Airport	Pitt Meadows	110,346	1.8%

2. VANCOUVER ET CALGARY, DEUX AÉROPORTS EN CROISSANCE

Vancouver développe ses liaisons aériennes avec l'Asie

Vancouver et Calgary ne peuvent pas être balayés du revers de la main comme des aéroports moins importants pour les voyages internationaux. Au contraire, les deux villes semblent très bien placées pour favoriser une croissance impressionnante de leur aéroport quant au nombre et à la fréquence des départs et arrivées internationales au cours des prochaines années.

Vancouver est le compétiteur majeur de Toronto dans le volume de passagers et le nombre de vols directs par semaine vers l'Asie. La situation géographique de Vancouver, sur la ceinture pacifique, est un atout évident pour attirer les transporteurs vers l'Asie et l'Australie.

L'aéroport de Vancouver accueille Air China, Air New Zealand, All Nippon Airlines, Cathay Pacific, China Airlines, China Eastern Airlines, China Southern Airlines, Eva Air, Japan Airlines, Korean Airlines, Philippine Airlines, QANTAS et Sichuan Airlines, qui procure un accès à la plupart des destinations de l'Asie de l'est. Aucune de ces compagnies aériennes n'est présente à Montréal et seulement quelques unes offrent des services à partir de Toronto.

Air Canada offre également des liaisons directes vers l'Asie de l'est à partir de Vancouver et a renforcé récemment la fréquence de ses vols vers le Japon. Ensemble, ces transporteurs aériens procurent des services vers Beijing, Shanghai, Hong Kong, Guangzhou, Tokyo, Taipei, Séoul, Manille, Sydney, Auckland, Chengdu et Shenyang.

Vancouver est bien placé pour bénéficier de ses liens vers l'Orient. La Chine est maintenant la deuxième économie mondiale. Une possible libéralisation politique dans les années à venir pourrait permettre à la Chine d'atteindre une croissance plus spectaculaire encore. Les données de recensement indiquent que 450 000 personnes d'origine chinoise habitent Vancouver, ce qui en soit génère un volume de déplacements réguliers vers la Chine.

Alors que l'économie de la Chine connaît une croissance spectaculaire, Montréal doit prendre acte de la volonté de Vancouver d'attirer les investissements et de solidifier ses liens commerciaux avec la puissance chinoise. **Le besoin en liaisons aériennes internationales entre Montréal et la Chine est un impératif économique.**

Calgary accroît son marché

En 2014, Air Canada a ajouté des vols directs au départ de Calgary vers le Japon.

Air Canada a maintenant des vols directs de Calgary vers Francfort et Londres, en plus de vols directs vers Tokyo. Les transporteurs internationaux sont encore rares à l'aéroport de Calgary. KLM offre un service direct vers Amsterdam, British Airways dessert l'aéroport d'Heathrow, à Londres alors qu'Air Transat dessert l'aéroport de Gatwick, aussi à Londres. Le transporteur saisonnier Condor offre des vols vers Francfort.

Nous attirons à nouveau l'attention des membres de la Commission sur la construction de l'*International Facilities Project* à l'aéroport de Calgary. L'augmentation de la capacité et de l'offre de services seront des incitatifs importants pour les transporteurs internationaux cherchant à accéder au marché canadien.

Nous croyons en outre qu'il y aura une pression substantielle sur le gouvernement du Canada pour inviter Air Canada à accroître sa présence internationale à l'aéroport de Calgary. Ainsi, nous ne serions pas étonnés que pour « apaiser la congestion » aux aéroports de Toronto et de Vancouver, Air Canada, en particulier, choisisse d'offrir un plus grand nombre de liaisons vers l'Asie, à partir de Calgary.

3. LE LEADERSHIP DE MONTRÉAL

L'importance d'un aéroport bien desservi pour stimuler la santé économique d'une ville et pour rehausser son statut international n'est plus à démontrer.

Nous ne pouvons que regretter qu'Aéroports de Montréal et la Ville de Montréal se limitent à une relation plutôt éloignée : aucun conseiller municipal de la Ville ou de l'Agglomération de Montréal ne siège sur le conseil d'administration d'ADM, et la Communauté métropolitaine de Montréal ne fait que recommander des candidats pour la nomination de trois postes d'administrateurs. Par ailleurs, un employé de la Ville est membre du Comité consultatif communautaire d'ADM.

Nous croyons qu'il n'y a pas suffisamment de liens entre ADM et la Ville de Montréal et l'Agglomération de Montréal, et que la nomination de conseillers municipaux sur le conseil d'administration d'ADM ne pourrait que renforcer l'expertise du conseil d'administration.

Montréal bénéficierait d'une implication plus grande du maire et des élus dans les enjeux de l'accroissement des liaisons aériennes internationales.

Par ailleurs, nous recommandons qu'à plus long terme, la possibilité d'un changement dans le modèle de gouvernance de l'aéroport Montréal-Trudeau soit étudiée.

Le modèle de Houston

À la fin des années 1990, la Ville de Houston a effectué un remaniement majeur de la gouvernance des aéroports desservant son territoire. La Ville est devenue propriétaire des trois aéroports. À cette époque, George H. Bush Intercontinental Airport desservait les destinations domestiques et internationales; Hobby Airport était utilisé par cinq compagnies aériennes pour le service domestique et était la base de Southwest Airlines; et Ellington Airport était un petit aéroport général.

La gestion des aéroports a été attribuée à Houston Airport Systems, un Service de la Ville de Houston, et contrôlé à travers la Houston Airport Commission. Sur la recommandation du maire, 21 des 29 membres de la Commission sont nommés par le conseil municipal et incluent plusieurs conseillers municipaux.

Plus de 45 millions de passagers sont arrivés ou partis de Houston en 2013 et environ 40 millions d'entre eux ont utilisé l'aéroport George H. Bush Intercontinental. Depuis que la municipalité s'est impliquée, la satisfaction des voyageurs a augmenté de façon notable, de nouveaux transporteurs aériens ont débuté un service régulier à partir de Houston, un nouveau plan directeur a été mis en place et le *Capital Improvement Plan* pour 2014-2018, adopté par le conseil municipal, propose de nouvelles améliorations totalisant 1,1 G\$.

Houston a en outre investi pour ajouter un quai d'embarquement au Terminal D qui aura la capacité d'accueillir six gros porteurs. Le travail devrait être complété en 2016. Ce projet est né du désir de la mairesse Annise Parker et du conseil municipal que la ville de Houston rehausse son statut international.

Depuis les deux dernières années, l'aéroport George H. Bush Intercontinental a accueilli de nouveaux transporteurs aériens et de nouvelles routes, incluant Air China vers Beijing, Korean Airlines vers Séoul, Emirates vers Dubaï, Singapore Airlines vers Moscou puis vers Singapour, Qatar Airlines vers Doha, SAS vers Stavanger, Norvège, alors que United Airlines a ajouté des services vers Munich et Francfort avec des Airbus 380, Santiago au Chili et Lagos au Nigeria. Ces nouveaux services s'ajoutent à ceux d'Air France vers Paris, de Lufthansa vers Francfort, de British Airways vers Londres et de United vers Amsterdam, Buenos Aires, Francfort, Londres, Rio de Janeiro, Lima, Sao Paulo et Quito.

Nous croyons que la mairesse Parker a été exemplaire dans sa défense de Houston comme plaque tournante internationale. À l'évidence, les nouvelles liaisons vers l'Asie sont considérées comme une opportunité d'affaires unique et réussir à devenir la cinquième destination nord-américaine d'Air China a été perçu comme une avancée majeure.

Nous croyons qu'une étude approfondie du modèle de gouvernance à Montréal-Trudeau est nécessaire. Est-ce que l'application du modèle de Houston, c'est-à-dire un aéroport public géré par la municipalité, serait à l'avantage de Montréal? La question mérite d'être soulevée.

Le Premier ministre du Québec, Philippe Couillard, visitera la Chine à la fin d'octobre, et sa visite comprend des possibilités de discussions avec la présidence d'Air China. Nous demandons instamment que Montréal prenne part à cette délégation.

4. QUE PENSENT LES VOYAGEURS DE MONTRÉAL-TRUDEAU?

Malheureusement, peu de Montréalais ou de voyageurs sont d'avis que l'aéroport Montréal-Trudeau est de classe mondiale.

L'échangeur Dorval, un accès difficile

La première critique concerne l'accès à l'aéroport, laquelle, par voiture, est difficile et les travaux sur l'échangeur Dorval sont en retard de plusieurs années. Nous n'avons pas pu trouver, sur le site web de Transport Québec, une date de fin de ses travaux.

Une fois à l'aéroport Montréal-Trudeau, la situation ne s'améliore pas

La circulation sur le site est également une source de plaintes. La congestion est un problème depuis des années pour les conducteurs entrant sur le site de l'aéroport. Il y a certainement une meilleure façon, pour ceux qui viennent chercher des voyageurs, que d'avancer lentement dans le trafic dense, en essayant de trouver un trop rare espace de stationnement et de faire sans cesse le tour de l'aéroport après avoir été chassé par les agents de sécurité de l'aéroport.

L'autobus 747, un lien efficace entre le centre-ville et l'aéroport

ADM a fait des pressions politiques par le passé pour une navette ferroviaire vers le centre-ville. En 2010, ADM a émis un communiqué en faveur de l'Aérotrain, indiquant que de nombreux voyageurs utiliseraient ce service, en particulier si le terminus était la station centrale.

Les Montréalais et les touristes semblent pourtant avoir adopté l'autobus 747 de la STM, une alternative moins chère à opérer et qui procure un accès plus qu'adéquat à partir du centre-ville. L'autobus 747, qui effectue annuellement plus d'un million de voyages, est également très utilisé par les employés de l'aéroport Montréal-Trudeau. Les Montréalais peuvent utiliser leur carte OPUS pour entrer dans l'autobus 747 - il s'agit d'un excellent prix pour un service express vers l'aéroport⁵.

De plus en plus de touristes utilisent l'autobus 747. Pour 10\$, le tarif comprend un laissez-passer valide pendant 24 heures sur le réseau de la STM.

À la fin de 2013, ADM s'est plaint que les autobus 747 étaient surchargés. En réponse, le conseil d'administration de la STM a adopté la norme de charge la plus généreuse de tout le réseau d'autobus montréalais. Ces normes permettent maintenant de nombreux départs supplémentaires chaque jour. Cependant, avec les budgets actuels, la STM ne peut procurer le service supplémentaire qu'ADM juge toujours nécessaire.

Le gouvernement du Québec pourrait subventionner un accroissement du service de l'autobus 747 au-delà du service déjà établi, comme moyen concret de soutenir le développement de

⁵ À noter qu'il n'y a pas de service équivalent à l'aéroport Pearson de Toronto, où les voyageurs qui veulent utiliser le transport en commun doivent prendre l'autobus jusqu'à la station de métro Kipling, puis transférer jusqu'au centre-ville, un trajet qui prend un peu moins d'une heure.

l'aéroport. Cela aurait de plus l'avantage de réduire la circulation sur les autoroutes 20 et 520 et d'augmenter le pouvoir d'attraction de l'aéroport.

Un meilleur accès aux sections réservées aux taxis

De nombreux touristes sont étonnés que les taxis de Montréal ne soient pas de modèle ou de couleur standard. En outre, la section allouée aux taxis n'est pas bien éclairée et est mal conçue pour les voyageurs arrivant à l'aéroport.

Offrir le service d'autopartage

L'aéroport de Montréal, comme la majorité des aéroports, n'a pas de stationnement réservé à l'autopartage. Nous invitons ADM à innover et à négocier un tel service avec Communauto, Car2Go ou encore avec d'autres fournisseurs.

De l'arrivée à Montréal-Trudeau à l'embarquement : un service plus rapide et plus efficace

Lors de départ à partir l'aéroport Montréal-Trudeau, les Montréalais souhaitent procéder rapidement à leur enregistrement, traverser le service de sécurité de manière efficace et, s'ils volent vers les États-Unis, avoir accès à un pré-dédouanement rapide à travers les douanes américaines. À leur retour, les Montréalais veulent un passage rapide à travers les douanes et un temps d'attente raisonnable pour leurs bagages.

Pour toutes ces attentes, nous sommes d'avis qu'ADM, de concert avec les agences de douanes, doivent être félicités pour les améliorations majeures effectuées au cours des deux dernières années.

L'installation de machines permettant la lecture du passeport et de la carte d'embarquement signifie que le stress de manquer un vol à destination des États-Unis est presque une chose du passé, et que l'arrivée aux douanes canadiennes est beaucoup plus agréable et rapide.

Dans le passé, lorsque plusieurs vols arrivaient en même temps d'Europe, le couloir des douanes était souvent rempli à pleine capacité et les voyageurs arrivant après un long voyage transatlantique étaient retenus dans les corridors jusqu'à ce qu'il y ait de la place dans le couloir des douanes. Une fois admis dans le couloir, ils cheminaient lentement jusqu'à enfin rejoindre un agent des douanes. Les machines automatiques ont heureusement rendu le processus beaucoup plus rapide.

En somme, nous croyons que l'aéroport Montréal-Trudeau opère beaucoup mieux qu'il ne le faisait il y a cinq ans.

5. AIR CANADA N'EST PAS LE SEUL JOUEUR À MONTRÉAL-TRUDEAU

Nous reconnaissons la contribution d'Air Canada à l'aéroport Montréal-Trudeau. **Cependant, les intérêts d'Air Canada ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux de l'aéroport.**

Ouverture vers l'Asie

En particulier, nous demandons instamment à ADM, dans ses objectifs de promotion de Montréal-Trudeau comme destination de choix pour les transporteurs internationaux, de ne pas considérer l'impact sur Air Canada de l'arrivée de nouveaux transporteurs aériens. Puisque le gouvernement fédéral nous demande de croire en la politique Ciel Bleu et de laisser le marché décider des décisions d'affaires, **nous demandons à ADM d'utiliser tous les outils à sa disposition pour attirer de nouveaux partenaires comme Air China, même si cela doit signifier une perte de marché pour Air Canada en Chine, des emplois pouvant néanmoins être créés à Montréal.**

Les nouveaux appareils de longue portée rendent possibles les vols de Montréal vers l'Asie de l'est. Si Air China ouvre son marché à partir de Montréal, nous croyons qu'Air Canada devra répondre en offrant son propre service. Nous rappelons par ailleurs qu'un vol direct entre Montréal et Beijing par Air Canada avec le nouveau Boeing 787 Dreamliners aurait un effet notable sur les ventes de billets d'Air Canada.

Air Canada offre des services directs et réguliers à partir de Montréal vers Bruxelles, Genève, Londres, Paris et Francfort en plus de destinations saisonnières vers d'autres villes européennes. **Cependant, il n'y a pas de vol direct d'Air Canada en Amérique du Sud ou en Asie de l'est, et aucun autre transporteur à Montréal-Trudeau ne comble ce manque.** Comme noté plus haut, la venue de Copa Airlines à Montréal-Trudeau est une solution partielle pour l'Amérique latine, pour les voyageurs qui acceptent un transfert à Panama City.

Air Canada débutera bientôt son service direct entre Toronto et Rio de Janeiro. Montréal est un peu plus près de Rio de Janeiro que Toronto. Buenos Aires est à peu près équidistant de Toronto et de Montréal. Air Canada emmène les voyageurs de l'est du Canada vers Toronto pour ces vols. Pourquoi ne pas emmener les Canadiens habitant au centre du pays vers Montréal, pour des vols directs vers l'Amérique du Sud?

Pour quelques destinations européennes, les Montréalais doivent voler vers Toronto pour accéder à leur liaison. Par contre, il n'y a que très peu de routes obligeant les voyageurs de Toronto à voler vers Montréal pour attraper un vol à destination de l'Europe. Air Canada doit réfléchir aux façons dont il peut améliorer le service à partir et vers Montréal.

Ouverture vers le Mexique?

Un nouveau marché potentiel est Mexico. Les réglementations de visa semblent avoir étranglé le potentiel de ce marché, du moins pour les voyages des Mexicains vers le Canada.

L'imbroglie avec les Émirats arabes unis a été réglé discrètement et nous espérons qu'un jour, les exigences d'entrée pour les citoyens mexicains au Canada seront libéralisés. Nous y voyons une opportunité pour un vol direct régulier Montréal-Mexico. Le service d'Aero Mexico sur cette route est efficace mais nous croyons qu'à long terme, cette route pourrait soutenir un achalandage plus élevé.

La croissance du marché d'Air Canada n'est pas celle de Montréal-Trudeau

Air Canada a transporté 35 millions de passagers en 2013. Alors qu'en nombres absolus, Montréal procure à Air Canada plus de clients qu'il le faisait il y a quelques années, il n'en reste pas moins que Montréal représente maintenant un pourcentage moins élevé des clients d'Air Canada.

Cela reflète la croissance d'Air Canada à Toronto et ailleurs, et nous croyons que cela n'est pas dû au marché, mais à la décision du transporteur que Toronto devienne sa plaque tournante.

RECOMMANDATIONS

1. Que le maire, dans son rôle de président de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), devienne un membre *ex officio* du conseil d'administration d'Aéroports de Montréal (ADM).
2. Qu'en plus des membres actuellement nommés au conseil d'administration d'ADM, la CMM obtienne le droit de nommer plusieurs élus représentant les municipalités de son territoire.
3. Qu'une étude du modèle de gouvernance de l'aéroport soit conduite, le modèle de la ville de Houston pouvant servir d'exemple dans les différents scénarios d'étude.
4. Que l'Agglomération de Montréal soutienne les efforts d'ADM pour obtenir d'Air China une desserte de Montréal vers Beijing. Nous recommandons de soutenir activement les discussions du Premier ministre Philippe Couillard avec les dirigeants d'Air China, lors de sa mission en Chine.
5. Que la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation considère l'accroissement des liaisons directes internationales au départ de Montréal comme une priorité et l'inscrive annuellement dans son calendrier de travail.
6. Que le maire de Montréal soit mandaté par le conseil municipal pour agir en tant qu'ambassadeur afin d'attirer de nouveaux transporteurs et de nouvelles liaisons internationales directes.
7. Que le développement des liaisons aériennes directes fasse partie des discussions lorsque la Ville de Montréal négocie ou renouvelle ses ententes avec d'autres villes à travers le monde.
8. Que le conseil d'administration d'ADM soit invité à faire de l'accroissement des liaisons directes internationales la priorité de son plan d'affaires pour les prochaines années. ADM pourrait faire état, sur une base régulière, des développements des services vers les centres d'affaires majeurs et les marchés émergents.

9. 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;
 - de s'engager significativement à Montréal, plutôt que de considérer Toronto comme sa seule plaque tournante.
10. Que le conseil d'administration d'ADM développe un plan d'action sur dix ans ayant pour objectif d'augmenter la proportion de passagers qui voyagent pour affaires au départ de Montréal-Trudeau.
11. Que le gouvernement du Québec considère l'autobus 747 comme un service essentiel et finance l'augmentation de service demandé par ADM.
12. Que chaque passager de l'autobus 747 achetant un billet à 10\$ reçoive une trousse de bienvenue à Montréal, au Québec et au Canada qui contiendrait les informations touristiques et possiblement des rabais aux attractions, services, restaurants, etc. Nous recommandons qu'ADM coordonne ce service et que le coût soit défrayé par les partenaires gouvernementaux.
13. Que les taxis desservant l'aéroport soit d'une couleur distincte, et donc plus faciles à reconnaître par les touristes.
14. Que la section réservée aux taxis soit mieux éclairée et plus sécuritaire.
15. Qu'Aéroports de Montréal considère réserver des stationnements à l'autopartage, en collaboration avec Communauto et/ou Car2Go, ou encore avec d'autres fournisseurs, pour les Montréalais qui souhaitent utiliser le service.
16. Que l'Agglomération et la CMM fassent des pressions auprès du gouvernement du Québec pour que soit complété dans les meilleurs délais l'échangeur Dorval, afin d'améliorer l'accès à l'aéroport Montréal-Trudeau.
17. Que la signalétique de la section d'accueil aux arrivées soit améliorée et que des informations soient disponibles en plusieurs langues, dont notamment en mandarin si Air China débute un service à l'aéroport de Montréal-Trudeau.
18. Que l'Agglomération de Montréal fasse pression auprès du gouvernement du Canada pour libéraliser le régime de visa pour les citoyens mexicains afin de développer le commerce et le tourisme entre les deux pays.

Annexe



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



Ville de Montréal
Cabinet de la 2^e opposition

COMMUNIQUÉ
Pour diffusion immédiate

Aéroport de Montréal

Montréal doit redevenir une plaque tournante vers des destinations technologiques et des marchés émergents

Montréal, le 24 février 2014 – « Le nombre de vols internationaux directs au départ de Montréal a un effet sur les investissements et sur l'économie de Montréal, et du Québec tout entier. Les vols directs vers l'international sont un atout économique majeur, qui renforce l'économie, attire les investissements et crée de l'emploi », a affirmé Marvin Rotrand, conseiller de Snowdon et vice-président de la STM, en présentant une motion que défendront les élus de la 2^e opposition lors de l'assemblée du conseil de ville débutant aujourd'hui.

« Je suis extrêmement inquiet de constater que l'aéroport de Montréal est passé de la 3^e à la 4^e place en termes de nombre de passagers. Nous sommes déclassés par Vancouver, Toronto et maintenant Calgary. La concurrence des villes canadiennes, mais aussi américaines, est vive », a-t-il poursuivi.

« Pour accéder aux centres d'affaires importants et aux marchés émergents, incluant les marchés lucratifs de l'Asie et de l'Amérique latine, il faut se résoudre à passer par Toronto. L'absence de liens directs vers ces marchés nuit à la croissance et au développement économique, culturel et touristique de notre métropole », a ajouté Benoit Dorais, leader de la 2^e opposition et maire de l'arrondissement du Sud-Ouest.

Depuis 30 ans, des politiques publiques qui ont desservi Montréal

« Ce sont les politiques publiques des trente dernières années qui ont favorisé l'aéroport Pearson de Toronto, au détriment de l'aéroport Trudeau de Montréal. Plusieurs transporteurs aériens ont quitté Montréal pour Toronto », a poursuivi Marvin Rotrand.

« Aujourd'hui, l'aéroport de Toronto est desservi par 75 lignes aériennes pour passagers, contre 30 pour l'aéroport de Montréal. L'équipe de l'aéroport de Montréal est dynamique mais elle a besoin de soutien. La décision d'Air Canada d'augmenter de 17 à 28 ses vols hebdomadaires vers le Japon, à partir du 1^{er} juillet prochain, sans offrir aucun service direct au départ de Montréal, montre pourquoi le conseil de ville de Montréal doit s'impliquer », a-t-il déclaré.

« Il y a de bonnes nouvelles. Aéroports de Montréal a travaillé pour convaincre des transporteurs d'augmenter la capacité de sièges de 13 % vers l'Europe cet été. L'arrivée de Turkish airlines et de Copa, qui desservent également Toronto, donne de nouvelles options aux passagers au départ de Montréal », a-t-il noté.

Cependant, les centres d'affaires et les destinations technologiques, en particulier dans les marchés émergents, ont des liens directs avec Toronto seulement : Beijing, Shanghai, Hong Kong, Tokyo, Tel Aviv, Santiago, Sao Paulo et Buenos Aires, parmi d'autres.

« Le gouvernement du Canada doit activement soutenir l'aéroport de Montréal pour qu'il redevienne un aéroport pivot. Sans une aide énergétique, l'écart entre l'aéroport de Montréal et ceux des villes canadiennes et américaines s'agrandira », a poursuivi Marvin Rotrand.

Montréal doit assumer son leadership

« Des démarches ont été faites par le passé, dont la mise sur pied d'une coalition montréalaise visant la promotion de l'aéroport de Montréal comme destination pivot. Nous devons connaître les résultats de ces démarches », a expliqué Benoit Dorais.

« Nous demandons aux élus municipaux de donner le mandat au maire de travailler avec toutes les organisations partenaires, afin de consolider le soutien politique en faveur de la promotion de l'aéroport de Montréal. Il faut une approche beaucoup plus vigoureuse, et des résultats concrets », a-t-il ajouté.

Une nouvelle ligne directe vers la Chine?

« Il semble qu'Air China considère ajouter des lignes directes entre Beijing et Montréal. Nous devons absolument soutenir les efforts d'Air China pour implanter ce service, qui doit être entériné par les autorités canadiennes. Aéroports de Montréal a identifié plusieurs vols directs, comme celui-ci, dont l'implantation est justifiée par le bassin de passagers potentiels et par notre communauté d'affaires », a conclu Benoit Dorais.

