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

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

Le lundi 20 octobre 2014 à 19 h
Hôtel de ville de Montréal, 275, rue Notre-Dame Est, salle du conseil

COMMISSAIRES PRÉSENTS

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

Environ 140 citoyens, trois employés de la Ville de Montréal et deux conseillers municipaux étaient présents dans la salle et dans le hall d'honneur.

1. Ouverture de l'assemblée

Le président, M. Giovanni Rapanà, invite les personnes à prendre place et déclare l'assemblée ouverte à 19 h 05. Il se présente de même que les membres de la Commission. Le président remercie les citoyens de leur présence tout particulièrement, les membres de la communauté chinoise. 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. Cette séance publique est la première de deux visant à entendre les commentaires et les mémoires du public ainsi que les questions des membres de la Commission.

2. Adoption de l'ordre du jour

Sur une proposition de M^{me} Lo Bianco, appuyée par M. McQueen, l'ordre du jour est adopté à l'unanimité.

3. Audition des commentaires, dépôts des mémoires et questions des membres de la commission : Favoriser l'accroissement des vols directs internationaux, une façon de contribuer à l'essor économique de Montréal

Le président invite le premier intervenant à se présenter au microphone et précise que tous les mémoires déposés à la commission pour cette consultation publique seront disponibles sur le site Internet¹ de la commission dès le lendemain.

3.1 M. MICHEL LEBLANC, PRÉSIDENT, CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN

La Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) compte plus de 7 000 membres. Elle a pour mission d'être la voix du milieu des affaires montréalais et d'agir pour la prospérité de la métropole. Par souci de transparence, elle tient à souligner qu'elle a été impliquée dans la création d'Aéroports de Montréal (ADM) et que dans le cadre des règles de gouvernance de l'organisme, la Chambre détient un pouvoir de mise en candidature pour trois des postes du conseil d'administration d'ADM. Toutefois, la gouvernance d'ADM est indépendante de la Chambre, et leur mémoire n'engage que la Chambre de commerce.

Monsieur Leblanc est accompagné de la directrice Stratégie et Communications, M^{me} Céline Huot et de l'analyste en commerce international, M. Charles-André Major. D'entrée de jeu, M. Leblanc informe la commission qu'au cours des dernières années la performance d'Aéroports de Montréal ne fait pas l'objet de grande critique dans la communauté d'affaires. Pour la Chambre de commerce, la qualité de la desserte aérienne est un facteur qui influence grandement la vitalité économique des villes et par conséquent, il s'agit d'un enjeu important pour la communauté des affaires. La CCMM formule les messages suivants à la commission 1) l'établissement d'une liaison aérienne est avant tout une décision d'affaires pour un transporteur, 2) en tant que principal transporteur aérien canadien à Montréal, Air Canada doit être considéré comme un allié majeur dans le développement des lignes aériennes de la métropole, 3) la situation s'est améliorée à

¹ - Ville de Montréal. Site Internet des commissions permanentes du conseil : ville.montreal.qc.ca/commissions

Montréal quant au nombre de liaisons aériennes directes obtenues au cours des dernières années et l'arrivée d'un nouvel appareil cette année, le *Dreamliner*, permettra 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, ce qui aura pour effet de favoriser des villes comme Montréal.

Intitulé *Propulser l'Économie de la métropole avec les vols directs internationaux*, le mémoire de la CCMM dresse un portrait du contexte montréalais en abordant la qualité de la desserte, ses forces, ses défis et les occasions sur lesquelles il faut miser. Ensuite, il présente la stratégie à adopter pour augmenter le nombre de liaisons internationales directes en agissant sur les facteurs liés aux coûts ainsi que sur ceux liés à la demande et à l'attractivité de Montréal. En tout, la CCMM formule les six recommandations suivantes quant à la marche à suivre pour réaliser cette stratégie :

- que la Ville de Montréal fasse preuve de leadership et réduise les taxes municipales exigées à ADM
- une fois les taxes municipales d'ADM réduites, la Chambre appuiera une stratégie concertée 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
- la mise en place d'un mécanisme permanent et bien doté financièrement, soutenu par la Ville, afin de réduire le risque financier initial des nouvelles liaisons
- la mise sur pied d'un comité 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 et à bonifier l'offre existante
- le développement d'une stratégie de mise en valeur de l'aéroport Montréal-Trudeau afin d'en faire une vitrine touristique et culturelle pour Montréal et ainsi d'attirer plus de voyageurs en transit
- que la Ville de Montréal fasse preuve de leadership afin d'améliorer le lien entre l'aéroport de Montréal et le centre-ville pour en faciliter l'accès aux voyageurs en interpellant à nouveau les autres paliers de gouvernement en vue de mettre en place un système de transport en commun efficace et de maximiser la fluidité routière.

En terminant, M. Leblanc mentionne que le milieu des affaires est prêt à se mobiliser en permanence pour le développement des liaisons directes internationales à Montréal et souhaite que la Ville de Montréal s'engage également de façon soutenue. L'aéroport est un actif stratégique qui devrait bénéficier d'un soutien permanent de la Ville et ses élus.

Des commissaires se sont intéressés à la question des taxes municipales facturées à Aéroports de Montréal en comparaison avec d'autres villes, existe-il une raison pour laquelle l'aéroport de Montréal est plus dispendieux que l'aéroport de Toronto par exemple. M. Leblanc précise que le mémoire mentionne qu'Aéroports de Montréal est trop taxé et que la Ville devrait considérer cette infrastructure comme un actif stratégique et évaluer la possibilité de diminuer les taxes foncières. Il rappelle que la Ville de Montréal a peu de mécanismes pour augmenter ses revenus et que la taxe foncière en est un. La Chambre sera l'alliée de la Ville en ce qui concerne la révision du pacte fiscal avec le gouvernement du Québec pour trouver des nouvelles sources de revenus. Il ajoute qu'ADM sera davantage en mesure de donner plus de précisions sur les comparatifs en lien avec la taxation, les coûts par passager et les divers frais applicables.

Un commissaire souhaite savoir ce qui manque pour mettre en œuvre le développement de ce lien ferroviaire vers l'aéroport dont il est question depuis de nombreuses années. Selon M. Leblanc, le principal obstacle est le manque d'un projet financièrement viable avec des voies dédiées, il s'agit d'un défi qui interpelle plusieurs acteurs, la Ville pourrait prendre le leadership dans ce dossier.

3.2 M^{ME} CHRISTIANE BEAULIEU, VICE-PRÉSIDENTE DES AFFAIRES PUBLIQUES ET DES COMMUNICATIONS ET ME PIERRE GAGNON, VICE-PRÉSIDENT DES AFFAIRES JURIDIQUES, AÉROPORTS DE MONTRÉAL

ADM gère les aéroports Trudeau et Mirabel depuis 20 ans et est aujourd'hui reconnu comme un opérateur expérimenté et respecté. De façon générale, les administrations aéroportuaires locales s'acquittent bien de leur mission comme en témoignent l'état enviable des aéroports canadiens et le haut degré de satisfaction des passagers. Le système canadien assure en outre un traitement équitable des transporteurs aériens.

M^{me} Beaulieu débute son exposé en actualisant les données de la qualité de la desserte aérienne à Montréal en se référant à une étude² 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. En résumé, au cours de la période 2004-2013, le nombre total de passagers à Montréal-Trudeau a connu une hausse annuelle moyenne de 4,6%, soit plus que la croissance du PIB du Québec, pour se chiffrer à 14,1 M de passagers en 2013. Le segment des passagers internationaux a connu la plus forte progression sur la période, avec un taux de croissance annuel moyen de 9,8%. Montréal-Trudeau est le plus « international » des grands aéroports canadiens, avec 38% de passagers internationaux (62% si on inclut les passagers voyageant vers les États-Unis). Le nombre total de

² - Étude sur la qualité de la desserte aérienne de Montréal publiée par SECOR KPMG en septembre 2014

destinations directes au départ de Montréal se situe autour de 130, dont plus de 75 destinations internationales comparativement à 30 il y a dix ans. En 2014 seulement, quatre nouvelles destinations se sont ajoutées à l'horaire : Istanbul, Panama City, Tunis et Prague. M^{me} Beaulieu indique ensuite que Montréal est connectée directement de façon significative à 37 des 123 villes mondiales³ les plus influentes, dont 32 à raison d'un minimum de 3 vols par semaine. Sur ces 32 villes, 17 comptent parmi les plus grands « hubs » internationaux. Il est ainsi possible de rejoindre toutes les 123 villes mondiales les plus influentes avec un vol direct ou une seule correspondance. Montréal se situe au 2^e rang au Canada pour le nombre total de destinations et au 5^e rang parmi 15 aéroports nord-américains⁴ pour le nombre de liaisons vers les villes mondiales les plus influentes ainsi que vers les « hubs » internationaux majeurs. Montréal 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.

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. La dernière tentative pour établir une liaison directe avec Beijing a échoué en raison de la non-disponibilité d'un créneau d'atterrissage convenable à l'aéroport de Beijing. Pour être rentable, une liaison internationale doit présenter une demande origine-destination minimale de 40 000 passagers par année et Montréal a suffisamment de passagers pour assurer une destination rentable avec plus de 43 000 passagers vers la Chine. Le déploiement de nouveaux avions long-courriers plus petits tel le Dreamliner, qui abaissent le niveau d'achalandage minimal nécessaire pour certaines destinations, pourra rendre rentables de nouvelles liaisons vers des villes majeures. Les conclusions de l'étude SECOR KPMG sont à l'effet que la desserte aérienne de Montréal correspond bien à l'envergure de son marché. La quasi-totalité des destinations importantes offrant une demande suffisante sont déjà desservies directement de Montréal. De plus, la desserte aérienne de Montréal se compare avantageusement à celle d'autres villes d'Amérique du Nord de taille similaire. En prenant en considération la richesse économique du territoire, la desserte aérienne de Montréal apparaît encore plus appréciable par rapport à celles de régions similaires.

La présentation de M. Gagnon porte sur deux sujets : les taxes municipales et la navette ferroviaire. Concernant les taxes municipales, les méthodes de calcul diffèrent selon les provinces et 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, selon M. Gagnon, un niveau excessif pour n'importe quelle entreprise. Il fait valoir que pour ce montant, ADM a peu ou pas de services en retour à part l'alimentation en eau potable et les services d'urgence. ADM doit payer en plus 4 M \$ annuellement pour les services du Service de police de la Ville de Montréal dans l'aérogare. Sans conteste, la Ville profite des retombées économiques de l'aéroport et 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. M. Gagnon compare par la suite les modèles de taxation entre les quatre grands aéroports canadiens soient Montréal, Toronto, Calgary et Vancouver. Par exemple, celui de Toronto applique une formule basée sur la croissance de volume de passagers (plutôt que sur la valeur foncière des bâtiments) ce qui correspond davantage à la réalité d'affaires d'un aéroport. ADM se propose de poursuivre ses pourparlers avec la Ville à ce sujet.

En ce qui a trait au lien ferroviaire, ADM travaille sur un concept d'un train léger électrique sur rail, sur une voie dédiée, similaire à la proposition du pont Champlain. Ce projet nécessiterait notamment du financement privé et public. Le trajet relierait le secteur ouest de l'île en passant par exemple par le centre d'achats Fairview, le boulevard des Sources, les terrains de l'aéroport ainsi que quelques arrêts ciblés avant de se terminer au centre-ville. Des images ou des informations supplémentaires sur ce sujet pourraient être rendus disponibles à la Commission.

En conclusion, Aéroports de Montréal transmet les recommandations suivantes à la Commission :

- 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.
- Accélérer le parachèvement de l'échangeur Dorval et en faire une priorité de réalisation
- Appuyer le projet de navette ferroviaire
- Améliorer le service de l'autobus 747
- Continuer de travailler à revitaliser l'économie de Montréal et l'attractivité de la ville comme destination touristique et centre de décision.

Le président, M. Rapanà, remercie les représentants d'ADM de leur excellente présentation.

3.3 M. MING JIA ET M^{ME} HONG ZENG, ASSOCIATION OF CHINESE ENTREPRENEURS IN QUÉBEC

Depuis la séance d'information du 22 septembre 2014 de la Commission, M. Ming Jia mentionne qu'un groupe de travail s'est formé dans la communauté chinoise pour préparer les différents mémoires en vue d'obtenir un vol direct vers la Chine. Il nomme les différentes personnes qui ont

³ - 123 villes mondiales les plus influentes selon le classement de la GaWC (Global World Cities Research Network)

⁴ - 15 villes nord-américaines : Vancouver, Seattle, Portland, San Diego, Calgary, Denver, Houston, Minneapolis, Detroit, Cleveland, Toronto, Pittsburgh, Philadelphie, Boston et Montréal

contribué à la réflexion et qui sont présents à la séance publique. Par la suite, M^{me} Hong Zeng réitère le grand intérêt de la communauté chinoise pour une liaison directe vers la Chine. Elle décrit quelques situations rendues difficiles par l'absence d'un vol direct vers Montréal, notamment la perte ou le retard d'instruments de musique, d'œuvres d'art et de peintures lors de transferts dans les aéroports. Elle rappelle l'attachement du peuple chinois à Norman Bethune et suggère de nommer le futur vol de Montréal vers la Chine en sa mémoire. En conclusion, la communauté chinoise est bien implantée à Montréal, aime cette province d'adoption et offre sa collaboration à la mise en place de cette liaison directe tant attendue. Ce vol contribuera aux échanges culturels, économiques et touristiques entre les deux pays.

Les commissaires remercient la communauté chinoise de leur grande participation à la séance publique. Ils sont sensibles à la demande de la communauté chinoise pour une liaison directe vers la Chine et espère que ce souhait devienne prochainement une réalité grâce à la volonté politique et administrative des différents acteurs dans ce dossier.

3.4 M. ZHENJIA ZHAO, DIRECTEUR, ELITE COLLEGE

Fondé en 2004 par M. Zhao, le Collège Élite se veut d'abord une école de tutorat réputée pour l'enseignement du français, des mathématiques, de l'anglais et des sciences à tous les niveaux du primaire et du secondaire, ainsi que pour les cours de chinois et les activités offertes. Le collège offre également une formation professionnelle pour adultes et coopère avec les commissions scolaires en offrant des cours de formation et d'éducation professionnelle variés. Fondé en 2009, le département des Services aux étudiants internationaux fournit principalement des services tels que le recrutement des étudiants et l'aide pour l'admission aux écoles primaires, secondaires et universitaires, et pour les études du PEQ (le Programme de l'expérience québécoise).

M. Zhao remercie la Commission de lui permettre d'intervenir lors de la séance. Son propos porte principalement sur la nécessité d'implanter une liaison directe vers la Chine. Il constate que les échanges commerciaux entre la Chine et le Québec sont florissants et offrent beaucoup d'opportunités d'affaires, culturelles et éducatives. Il souligne qu'en 2011, la consule générale de la République populaire de Chine s'est établie à Montréal, signe positif liant les deux pays. En effet, les investisseurs chinois ont injecté plus de 2 milliards de dollars dans l'économie québécoise. Il souligne aussi l'attachement profond de la communauté chinoise pour Norman Bethune, médecin ontarien ayant pratiqué plusieurs années à Montréal, qui a œuvré de nombreuses années en Chine. En 1976, la Chine avait gracieusement offert la statue de Norman Bethune que l'on trouve sur la place Bethune près de l'Université Concordia. La communauté chinoise de Montréal a exprimé clairement sa demande pour la création d'un vol direct vers la Chine. Malgré le nombre de passagers suffisant en partance de Montréal pour assurer une telle liaison, l'Aéroport de Beijing ne dispose pas présentement de créneau d'atterrissage adéquat. Le Collège Élite formule les deux recommandations suivantes :

- de soutenir l'implantation d'un vol direct en partance de Montréal vers la Chine, préférablement à Beijing, sinon à Shanghai
- d'améliorer l'efficacité du lien entre l'aéroport de Montréal et le centre-ville en améliorant le transport en commun et la circulation routière.

Le président, M. Rapanà, remercie M. Zhao de sa participation.

3.5 M. PIERRE BELLEROSE, VICE-PRÉSIDENT, TOURISME MONTRÉAL

Tourisme Montréal est un organisme privé à but non lucratif créé en 1919 et incorporé en 1924. Il regroupe plus de 750 membres et partenaires de l'industrie touristique montréalaise, qui partagent son objectif visant à promouvoir Montréal comme destination touristique auprès des clientèles extérieures. Une part de la mission de Tourisme Montréal consiste à « Orienter le développement du produit touristique montréalais sur la base de l'évolution constante des marchés ». La Ville de Montréal représente une part importante du territoire d'intervention de Tourisme Montréal qui dépasse toutefois la Ville et s'étend à l'ensemble du territoire de l'agglomération de Montréal. Les destinations desservies, la fréquence de la desserte et les prix sont trois éléments qui interpellent particulièrement Tourisme Montréal puisqu'ils ont un impact direct sur l'intérêt des touristes à visiter une ville.

M. Bellerose est accompagné de l'analyste à M^{me} Catherine Veilleux de Tourisme Montréal. En toute transparence, il mentionne qu'il est membre du comité communautaire d'ADM. Leur mémoire est surtout axé sur l'angle de la clientèle et présente un certain nombre de constats. Tout d'abord, il rappelle 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. Montréal a une grande emprise sur le marché européen et sur l'Afrique du Nord, ce qui est très positif. Tourisme Montréal a remarqué que la perte de certains congrès est parfois reliée aux coûts de billets moins élevés dans d'autres villes, ceci est davantage relié à la concurrence entre les transporteurs aériens qu'à Aéroports de Montréal.

Dans les pistes de solution, Tourisme Montréal mentionne la consolidation du marché de l'Europe et de l'Afrique du nord pour continuer d'être un acteur dominant au Canada. M. Bellerose appuie la demande et comprend les arguments pour un vol direct vers la Chine. Il souhaite l'arrivée de ce vol pour l'année 2015, car c'est un enjeu important pour Tourisme Montréal ainsi que la Ville de Montréal. Sur le plan de la concurrence, il importe de solliciter d'autres compagnies aériennes pour des vols qui existent déjà afin de faire baisser les prix des billets. Aussi, l'Amérique latine est un secteur en croissance et il faut d'abord faire des efforts pour mousser et développer ce marché afin d'attirer les gens de l'Amérique latine vers le Québec, la liaison directe aérienne se développerait ensuite.

Tourisme Montréal recommande :

- la mise en place d'un comité de travail ponctuel au niveau québécois pour répondre aux enjeux identifiés tels discerner les actions à prendre afin d'améliorer la concurrence, favoriser un meilleur équilibre des prix, poursuivre l'expansion sur l'Europe, continuer les efforts de rapprochement avec le marché francophone, développer des liaisons à court terme vers la Chine et à long terme, vers le moyen-Orient
- la contribution des parties prenantes au développement économique de la Ville et le soutien aux initiatives visant à développer économiquement la métropole. Cet essor favorisera un accroissement des échanges et augmentera la demande pour le transport aérien
- un soutien financier : il est essentiel que les différentes organisations, gouvernementales et du milieu des affaires, comprennent le rôle majeur que joue l'aéroport de Montréal. La communauté doit participer de façon active et financière à son développement qui contribue à tous.

Un commissaire demande des éclaircissements sur l'énoncé voulant que, dans le cadre de la mise en opération d'un nouveau lien direct, un apport financier au démarrage en contrat-échange et en contribution financière soit proposé par les différents joueurs des milieux d'affaires de Montréal pour certaines cibles stratégiques. M. Bellerose répond qu'il pourrait s'agir d'une aide qui n'est pas nécessairement financière, par exemple, une publicité gratuite pour une nouvelle liaison d'un transporteur.

Un commissaire demande quelles sont la ou les destinations visées pour le développement à court terme d'une liaison directe de l'Amérique du sud. M. Bellerose répond que présentement le volume de passagers n'est pas suffisant pour permettre un vol direct vers une ville de l'Amérique latine. Cependant, l'objectif consiste d'une part, à attirer les visiteurs et d'autre part, que les Québécois s'y rendent davantage afin d'augmenter les volumes. Une fois le volume requis de passagers atteint, le développement d'une liaison directe vers l'Amérique du Sud sera plus facile.

3.6 M. MAURICE CHACRON, COMITÉ SUR LE BRUIT DE VILLE MONT-ROYAL (VMR)

Le Comité sur le bruit de Ville Mont-Royal est composé de citoyens résidant à Ville Mont-Royal (VMR) et affectés par la pollution sonore causée par le passage des aéronefs utilisant l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau.

M. Chacron est accompagné de M. Alan Khazam. Leur position sur le sujet de la consultation est que l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau doit jouer un rôle de premier plan dans le développement économique durable. Le Comité est d'accord avec toute action qui permettrait une meilleure croissance économique pour Montréal et les environs du moment qu'elle n'ait pas de conséquences néfastes sur l'environnement et la santé humaine. Une cohabitation harmonieuse entre la qualité de vie et le développement économique est souhaitable.

Leur préoccupation principale est le bruit. ADM a installé sept stations de mesure de bruit sur ses terrains, mais n'en a pas installé à Ville Mont-Royal. ADM se base sur des extrapolations mathématiques des données recueillies par ses stations de mesure installées près des pistes pour affirmer qu'il n'y a pas de problème de bruit à VMR. Devant cette situation et en vue d'informer ADM et la population de la situation réelle, le comité a décidé, en septembre 2014, d'installer deux stations de mesure du bruit à VMR afin de connaître les niveaux de bruit réels causés par le passage des aéronefs atterrissant ou bien décollant de l'aéroport. Les stations sont situées à l'ouest et à l'est de VMR. Les données sont disponibles sur leur site Internet. Bien qu'elles soient préliminaires à ce stade, le Comité croit qu'elles démontrent un problème réel de santé publique auquel il faut trouver des solutions durables.

Se basant sur les mesures d'atténuation du bruit utilisées dans d'autres aéroports du monde, le Comité sur le bruit de Ville Mont-Royal recommande :

- une majoration du pallier de décollage et d'atterrissage présentement accepté à l'aéroport ainsi que la création d'un VPE (Volume de protection environnementale) qui protégerait les quartiers résidentiels en favorisant le survol des quartiers industriels ou bien des autoroutes (ex. l'autoroute 40) par les aéronefs jusqu'à ce qu'ils atteignent une altitude plus élevée et causent donc moins de pollution sonore
- l'instauration d'un 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

- 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.

Un commissaire s'inquiète qu'avec leur demande de redéfinir les couloirs aériens, que le problème ne soit déplacé vers l'arrondissement de Saint-Laurent. M. Chacron mentionne qu'il y a aussi d'autres mécanismes qui pourraient être envisagés, notamment le protocole obligatoire d'approche en descente continue (CDA : Continuous Descent Approach) pour diminuer la pollution sonore et économiser du kérosène.

3.7 M^{ME} ZHENG LIU, DIRECTRICE, TRIPLE-A INTERNATIONAL CENTER OF CULTURE AND SPORTS

Triple-A International Center of Culture and Sports est un organisme à but non lucratif dédié aux activités culturelles et sportives à Montréal.

M^{me} Liu remercie la Commission de lui permettre d'intervenir sur la mise en place d'un vol direct vers Beijing, un sujet qui lui tient à cœur tant du point de vue des affaires que personnel et familial. En effet, ses amis et sa famille qui demeurent en Chine souhaitent cette liaison directe depuis longtemps afin d'éviter d'avoir toujours à transiter par Toronto, Vancouver ou une ville américaine.

Sur le plan des affaires, son entreprise a débuté en 2012 à recruter des étudiants internationaux. Elle fait la promotion de la Ville de Montréal aux parents de la Chine afin que leurs enfants poursuivent leurs études secondaires au Québec. Les parents sont enchantés par Montréal qui est une ville bilingue où les frais de subsistances et de scolarité sont raisonnables et l'enseignement est de grande qualité. Toutefois, elle a perdu récemment un groupe de 40 étudiants dont les parents ont préféré une autre ville canadienne, car pour des raisons de sécurité potentielle, ils souhaitaient un vol direct pour leur enfant voyageant seul. L'éducation postsecondaire à Montréal est également appréciée par la communauté chinoise. Selon les statistiques d'admission des universités de McGill et Concordia de 2013, près de la moitié des 4 500 étudiants internationaux asiatiques sont originaires de la Chine. Ces universitaires souhaitent également un vol direct entre les deux pays.

Triple-A International Center of Culture and Sports recommande la mise en place d'un vol direct vers Beijing pour le bénéfice des Montréalais et des Québécois, mais aussi des résidents d'Ottawa, la distance étant moins grande vers Montréal que vers Toronto.

La Commission remercie M^{me} Liu de sa présentation et de la forte participation de la communauté chinoise à cette consultation. Elle formule son soutien à la réalisation de la liaison aérienne directe vers Beijing. Une précision est demandée sur le contenu académique offert par cette entreprise. M^{me} Liu répond, par exemple, qu'un camp d'été est offert dont les deux premières semaines avec des cours de langues en français et en anglais et qu'une troisième semaine prévoit du tourisme au Québec. Elle confirme qu'il existe un marché en Chine pour l'apprentissage de l'anglais et du français à Montréal.

3.8 M. SHAOING HUANG, PRÉSIDENT, ASSOCIATION DES DÉPANNEURS CHINOIS DU QUÉBEC

L'Association des dépanneurs chinois du Québec est une organisation non gouvernementale et sans but lucratif fondée en 2011. Sa mission est de servir ses membres en protégeant leurs intérêts politique et économique, en améliorant leur qualité de vie et en encourageant les relations et les communications entre les membres propriétaires. Cette association compte quelque 500 membres à travers le Québec.

M. Huang mentionne que plusieurs des membres de son association sont présents dans le hall d'honneur et sont très impatients d'obtenir un vol direct vers la Chine. Il fait part à la Commission de certaines statistiques appuyant les bénéfices qu'engendreraient une telle liaison aérienne pour le tourisme et l'économie du Québec. Les Chinois voyagent de plus en plus et en 2014, plus de 110 M de touristes chinois ont voyagé à travers le monde représentant 30% de la croissance du tourisme mondial. Le Québec est une destination prisée pour la communauté chinoise et un vol direct signifierait un trajet plus court, plus économique avec de retombées pour l'industrie hôtelière, du détail et du divertissement. Il poursuit son exposé en mentionnant que Vancouver offre au total, 66 vols hebdomadaires vers trois destinations en Chine, et Toronto en offre 24, vers deux destinations.

Par ailleurs un vol direct apporterait de grandes opportunités de coopération et d'échanges dans le secteur industriel québécois. Déjà, avec le Plan Nord, une forte interdépendance se développe entre les industries minières, forestières et aéronautiques se traduisant par des retombées sur le marché de l'emploi et des revenus de taxations. Il ajoute que deux compagnies chinoises sont déjà des partenaires économiques dans le Plan Nord : Wuhan Iron & Steel (Group) Corp. et Ji Lin Ji En Nickel Co. Ltd.

L'Association des dépanneurs chinois du Québec recommande à la Ville de Montréal de soutenir le projet d'une liaison directe Montréal-Beijing en raison notamment du développement économique spectaculaire observé en Chine ce qui en fait un partenaire économique de choix pour Montréal et le Québec.

3.9 M. YAN BURELLE, CITOYEN

M. Burelle est un résident du district de François-Perrault à Montréal qui se dit exaspéré par la pollution sonore engendré par le trafic aérien de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau. Malgré qu'il soit conscient de l'importance de l'aéroport comme moteur économique de la métropole, il est d'avis que toute avancée au plan de la gestion environnementale aidera la cohabitation harmonieuse entre le développement économique durable et la qualité de vie des populations riveraines. Ainsi, il a été mis au courant récemment d'un mécanisme qui pourrait répondre à ces critères. Il s'agit du protocole obligatoire d'approche en descente continue (CDA : Continuous Descent Approach). Ce protocole est déjà en vigueur dans plusieurs aéroports à travers le monde. M. Burelle décrit cette procédure d'approche pour les appareils avec des statistiques et graphiques à l'appui. Les avions pourraient amorcer leur descente finale à environ 30 milles nautiques de l'aéroport et voleraient cette distance jusqu'à l'atterrissage en quasi vol plané, avec un régime moteur minimal. Ainsi, les répercussions sur les nuisances sonores seraient diminuées de façon significative.

Bien qu'au Canada les approches de type CDA soient recommandées, elles ne sont pas imposées par les contrôleurs aériens de l'aéroport de Dorval. Au niveau du centre de contrôle aérien, ces changements nécessiteraient probablement l'embauche de personnel additionnel. Sous la loupe de dirigeants d'ADM, ceci serait probablement perçu comme des coûts additionnels, mais pour le politicien et le citoyen, ceci serait à juste titre perçu comme de la création d'emploi pour une cause valable.

Par conséquent, M. Burelle recommande la mise en place d'un protocole obligatoire d'approche en descente continue (CDA : Continuous Descent Approach) pour diminuer la pollution sonore et économetiser du kérosène, diminuant ainsi la pollution atmosphérique au dessus des zones densément peuplées. Parallèlement, ceci aurait pour effet d'assurer un plus grand confort pour les passagers du fait d'un régime plus stable, des économies significatives de carburant et un accroissement de la durée de vie des moteurs. La Ville pourrait demander à ADM de se conformer à ces meilleures pratiques en imposant une approche CDA de 30 milles nautiques de l'aéroport.

Plusieurs commissaires ont lu avec intérêt le mémoire de M. Burelle et ont apprécié la clarté de sa présentation. Ils se questionnent sur la ou les raisons pour lesquelles un tel protocole n'est pas en vigueur à Montréal compte tenu de tous les aspects positifs listés dans le mémoire. Serait-ce pour des raisons de sécurité? M. Burelle répond que cette façon de faire est plus compliquée à gérer au sol que les méthodes traditionnelles d'atterrissage en paliers. Il n'est pas un spécialiste dans ce domaine, mais il croit que pour implanter un tel système, de nouveaux équipements et des nouveaux algorithmes devront être utilisés, tout changement nécessite des ajustements dans les procédés et de la formation pour les contrôleurs aériens. En bout de ligne, il s'agit d'une question de volonté. M. Burelle précise que l'approche CDA est connue et encouragée dans les politiques d'approche d'ADM, mais cette pratique n'est pas imposée et est présentement laissée à la discrétion des pilotes.

3.10 M. ANTOINE BÉCOTTE, PRÉSIDENT, LES POLLUÉS DE MONTRÉAL-TRUDEAU

Bien que Les Pollués de Montréal-Trudeau se soit incorporé comme organisme sans but lucratif en juin 2013, les actions bénévoles, individuelles ou collectives, de ce groupe remontent à 2011-2012 environ. Il s'agit d'un groupe de citoyens habitant les quartiers d'Ahuntsic-Cartierville, Villeray-St-Michel-Parc-Extension, Saint-Laurent et Ville Mont-Royal. Les membres se réunissent régulièrement depuis le milieu de 2012 pour établir des interventions visant surtout à sensibiliser les élus de tous les paliers au bruit incessant et infernal provoqué à toute heure de la journée et de la nuit par les avions partant ou arrivant à l'aéroport Montréal-Trudeau et survolant de trop près leur secteur. Les membres essaient également, mais jusqu'ici en vain, de rencontrer les administrateurs d'Aéroports de Montréal (ADM) et d'être représentés au sein du Comité consultatif sur le climat sonore mis sur pied par ADM.

M. Bécotte est accompagné de M. Raymond Prince. D'entrée de jeu, M. Prince annonce que leur groupe n'a pas de position arrêtée sur les vols internationaux. Toutefois, l'accroissement de ces liaisons directes et de tous les autres vols, nationaux ou transfrontaliers, doit se faire dans le respect de la population qui vit autour de l'aéroport. Leur appui serait donné si ces vols surviennent à l'intérieur d'un horaire allant de 7 heures le matin à 23 heures le soir. Afin d'amenuiser la pollution sonore, il demande que des indications soient données aux pilotes pour qu'ils adoptent des stratégies de décollage et d'atterrissage. M. Prince fait état de diverses statistiques leur mémoire concernant les activités aéroportuaires et les nuisances sonores et environnementales occasionnées à des milliers de résidents.

Les Pollués de Montréal-Trudeau font les recommandations suivantes :

- Pour vraiment influencer les vols directs internationaux, Montréal en tant qu'organisation transparente doit œuvrer, à long terme, pour reprendre des mains d'ADM la gestion des aéroports de Montréal
- À court terme, revoir la gestion des aéroports de Montréal afin de la rendre imputable, transparente et à l'abri d'intérêts particuliers
- Demander la modification de la composition du conseil d'administration d'ADM qui compte présentement 15 membres afin de réserver 6 places aux élus de la communauté métropolitaine de Montréal dont 4 spécifiquement pour les arrondissements d'Ahuntsic-Cartierville, de Villeray-St-Michel-Parc-Extension, de Saint-Laurent et pour Ville Mont-Royal
- Assurer la présence de deux membres du public au conseil d'administration d'ADM pour des représentants de groupes de citoyens
- Réaliser une étude en forme de bilan sur les impacts sociaux, économique et environnementaux découlant de la concentration des vols à l'aéroport de Dorval
- Diffuser au grand public les résultats de cette étude avec la tenue d'audiences publiques afin d'entendre les parties prenantes (citoyens, organismes sociaux et économiques, etc.)
- 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. Il y a absence d'écoute des citoyens, de consultation (ce groupe en est la preuve)
- Confier à ce nouvel organisme la responsabilité de documenter la pollution atmosphérique attribuable spécifiquement aux avions circulant dans le ciel de Montréal
- Assurer la présence de deux membres du public au sein de cet organisme
- Examiner les plans d'atterrissage afin de diminuer la pollution sonore
- Publier régulièrement les données relatives au climat sonore et à la pollution atmosphérique générée par les avions.

La Commission reçoit les commentaires et les suggestions pour la composition du conseil d'administration et le souhait que des élus y siègent. Les commissaires ont lu avec attention le mémoire, mais constate que certaines statistiques mentionnées n'y figurent pas. M. Prince transmettra à cet effet une annexe à la Commission. Concernant certains arguments mentionnés par le groupe, d'autres conclusions pourraient être tirées selon les commissaires. En ce qui a trait aux commissions indépendantes gérant les plaintes sur le bruit, M. Bécotte cite la ville de Genève en exemple.

3.11 M. SONGHAO SHEN ET M^{ME} YEMING DU, CITOYENS

Résidents de Montréal, M. Shen et M^{me} Du estiment que l'accroissement des vols directs internationaux est à la fois une façon de contribuer à l'essor économique et une priorité pour l'ouverture culturelle de Montréal. De plus, étant d'origine immigrante et aimant voyager, ils sont des utilisateurs de vols internationaux entre Montréal et d'autres villes à l'étranger, et souhaitent une ligne directe entre Montréal et Beijing, leur pays natal.

Ils sont également d'avis, comme le mentionne la présentation du Service du développement économique, qu'un vol direct serait bénéfique sur le plan des échanges culturels, économiques, touristiques, tant pour la Chine que pour Montréal. Ils souhaitent apporter un complément d'information à cette présentation. Dans leur mémoire, ils font état que du point de vue environnemental, une liaison directe, en plus de représenter une économie de temps, diminue l'usage du kérosène et la pollution sonore. Ils ont colligé des signatures de collègues et amis demandant la mise en place d'une liaison aérienne directe vers la Chine. Ils sont également d'avis qu'une liaison vers l'Extrême-Orient devrait être développée.

Concernant la pollution sonore, M. Shen et M^{me} Du croient que le problème de base et la source de toutes les plaintes provient du fait que l'infrastructure de l'aéroport est partiellement mal dessinée. Ils suggèrent de réaménager l'espace d'atterrissage pour réduire la pollution sonore le plus possible.

M. Shen et M^{me} Du recommandent à la Ville de Montréal de soutenir le projet d'une liaison directe Montréal-Beijing à la fois pour contribuer à l'essor économique, les échanges culturels et l'accroissement des emplois, mais aussi sur le plan écologique (économie de temps et de kérosène, moins de pollution). De plus, il a été démontré qu'il y a un nombre suffisant de chinois à Montréal pour assurer la viabilité d'une telle liaison. Ils recommandent également qu'ADM réaménage l'espace d'atterrissage pour réduire la pollution sonore le plus possible.

Le président, M. Rapanà, remercie M. Shen et M^{me} Du de leur présentation et de leur participation à la consultation publique.

3.12 M. MARVIN ROTRAND, CONSEILLER DE VILLE, ARRONDISSEMENT DE CÔTE-DES-NEIGES–NOTRE-DAME-DE-GRÂCE

Coalition Montréal est un parti municipal fondé en vue des élections de novembre 2013 par Marcel Côté, maintenant décédé. Les six conseillers de Coalition Montréal forment la deuxième opposition au conseil municipal. Le conseiller Marvin Rotrand a déposé une motion de la deuxième opposition en faveur de l'aéroport de Montréal à l'assemblée ordinaire du conseil municipal de Montréal du lundi 24 février 2014. 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 a référé, à la même date, ladite motion pour étude, à la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation.

Le conseiller Marvin Rotrand remercie la Commission de lui donner l'opportunité de présenter son mémoire, malheureusement son collègue Benoit Dorais qui souhaitait l'accompagner n'a pu se joindre à lui. Monsieur Rotrand rappelle le dépôt de sa motion en faveur de l'aéroport de Montréal au conseil de ville de février 2014. Il résume le contenu du mémoire en détaillant de nombreuses statistiques et comparaisons entre différents aéroports. Il souhaite que la Commission se penche notamment sur le modèle dynamique et prospère de l'aéroport de Houston mené par le leadership du maire de cette municipalité.

En résumé, la Coalition Montréal formule 18 recommandations :

- 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)
- 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
- 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
- Que l'Agglomération de Montréal soutienne les efforts d'ADM pour obtenir d'Air China une desserte de Montréal vers Beijing. La Coalition Montréal recommande de soutenir activement les discussions du Premier ministre Philippe Couillard avec les dirigeants d'Air China, lors de sa mission en Chine
- 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
- 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
- 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
- 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
- Que la CMM et le conseil d'administration d'ADM travaillent de concert pour convaincre Air Canada :
 - o d'instaurer un plus grand nombre de vols directs internationaux au départ de Montréal
 - o 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
 - o de s'engager significativement à Montréal, plutôt que de considérer Toronto comme sa seule plaque tournante
- 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
- Que le gouvernement du Québec considère l'autobus 747 comme un service essentiel et finance l'augmentation de service demandé par ADM
- 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. La Coalition Montréal recommande qu'ADM coordonne ce service et que le coût soit défrayé par les partenaires gouvernementaux.
- Que les taxis desservant l'aéroport soit d'une couleur distincte, et donc plus faciles à reconnaître par les touristes
- Que la section réservée aux taxis soit mieux éclairée et plus sécuritaire
- 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
- 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

- 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
- 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.

Le président, M. Rapanà, remercie son collègue, M. Rotrand, de son excellente présentation et de son mémoire détaillé. Un commissaire formule une remarque concernant les statistiques sur les destinations soleil et les vols intérieurs au Québec. M. Rotrand ajoute qu'il faut être critique des statistiques présentées par ADM et il constate seulement qu'il reste du travail à accomplir pour faire en sorte que l'Aéroport international Montréal-Trudeau occupe le rang qu'il mérite. Il réitère l'importance du leadership municipal et cite en exemple le maire de Houston qui a fait de l'accroissement des vols directs internationaux sa plateforme électorale et, force est de constater qu'il a gagné son pari.

4. Période de questions et de commentaires des citoyens

Aucun autre commentaire n'est émis.

5. Ajournement de l'assemblée

Le président remercie les conseillers municipaux M^{me} Mary Deros, conseillère associée au maire et M. Marvin Rotrand, conseiller de ville de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, le représentant du ministère des Transports du Québec, M. Augustin Raharolahy, ainsi que les représentants du Service du développement économique, M. Jean-Marc Bissonnette, M. Stéphane Brice, M^{me} Valérie St-Jean et toutes les personnes présentes qui ont participé à la tenue de cette assemblée. Il remercie chaleureusement la communauté chinoise d'être venue en si grand nombre pour participer à cet exercice démocratique.

L'ordre du jour étant écoulé, la séance est ajournée à 22 h 05 sur une proposition du vice-président, M. Coutu, secondée par M^{me} Tremblay. Elle se poursuivra le 21 octobre à 19 h dans la salle du conseil de l'hôtel de ville pour compléter l'audition des mémoires.

ADOPTÉ LE : 12 MARS 2015

Original signé

Giovanni Rapanà
Président

Original signé

Sylvie Lalonde
Secrétaire recherchiste