
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 mardi 21 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. Peter McQueen
M. Jeremy Searle
M^{me} Lili-Anne Tremblay

COMMISSAIRE ABSENTE

M^{me} Sylvia Lo Bianco

Une vingtaine de citoyens et trois employés de la Ville de Montréal étaient présents dans la salle.

1. Ouverture de l'assemblée

Le président, M. Giovanni Rapanà, invite les personnes à prendre place et déclare l'assemblée ouverte à 19 h 02. Il se présente de même que les membres de la Commission. Il explique les objectifs poursuivis par cet examen public et le déroulement de la séance portant sur le dossier ayant pour thème *Favoriser l'accroissement des vols directs internationaux, une façon de contribuer à l'essor économique de Montréal*. Il s'agit de la deuxième et dernière séance publique 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. Cohen, appuyée par la vice-présidente, M^{me} Mainville, 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. DAVID RHEULT, DIRECTEUR AFFAIRES GOUVERNEMENTALES ET RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS QUÉBEC ET ATLANTIQUE; M. MARK GALARDO, DIRECTEUR PLANIFICATION DU RÉSEAU; M. SAL CIOTTI, PREMIER DIRECTEUR, BIENS IMMOBILIERS ET EXPANSION DE L'ENTREPRISE - AIR CANADA

Ayant son siège social à Montréal depuis 1937, Air Canada est le plus important transporteur aérien du Canada et le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur les marchés canadien, transfrontalier (Canada-États-Unis) et international au départ et à destination du Canada. En 2013, Air Canada et ses partenaires commerciaux régionaux d'Air Canada Express ont transporté plus de 35 millions de passagers et offert des services passagers directs pour plus de 180 destinations sur 5 continents. Air Canada est un membre fondateur du réseau Star Alliance, le plus vaste regroupement de transporteurs aériens du monde. Il compte parmi les 20 plus grands transporteurs aériens au monde et emploie 27 000 personnes. Son siège social est situé à Montréal.

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

Air Canada salue l'initiative de la Commission sur le développement économique de la Ville de Montréal de tenir la présente consultation publique. Il espère que cette initiative contribuera à reconnaître l'apport unique du transport aérien et d'Air Canada au développement économique de Montréal ainsi qu'à identifier les mesures à mettre en œuvre par les administrations publiques, dont la Ville de Montréal, pour contribuer à l'essor de cette industrie.

La présentation d'Air Canada vise à éclairer la Commission grâce à un portrait de leur présence à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, de la nature de leur exploitation, de leur plan de développement et de leur vision future pour Montréal. Les présentateurs rappellent que le réseau d'Air Canada à Montréal est en croissance et que le transporteur analyse constamment des projets d'expansion futurs pour Montréal et est toujours intéressé d'ouvrir de nouvelles liaisons lorsque celles-ci peuvent être rentables. Il peut s'agir de vols domestiques, transfrontaliers ou internationaux. Par ailleurs, le marché de Montréal est en croissance avec plus de 16% des passagers entre 2009 et 2013 et de 25% des passagers en correspondance. Plusieurs nouvelles destinations ont été ajoutées et la capacité des vols a été augmentée. De 2009 à 2014, on a constaté une augmentation de plus 40% de la capacité à l'international, dont près de 50% sur l'Europe et 25% sur le marché américain.

Air Canada bâtit sur les forces de Montréal et son réseau y reflète la demande, la démographie et le caractère unique de Montréal. Par ses activités, il augmente l'attractivité de Montréal sur le plan touristique, ouvre de nouveaux marchés menant à un gain de productivité des entreprises. Il existe un énorme potentiel de développement au sud de la frontière et Air Canada travaille également à développer le trafic entre les États-Unis et l'Europe, et potentiellement l'Afrique du Nord et l'Asie. Les présentateurs rappellent que des efforts sont consentis pour l'obtention d'un créneau favorable à Beijing, ceci est crucial pour le trafic d'affaires, l'optimisation du réseau et le statut de plaque tournante de l'aéroport Montréal-Trudeau.

En terminant, les présentateurs d'Air Canada font état que le frein à la croissance réside dans le fait que le transport aérien est lourdement taxé et tarifé au Canada, notamment par les loyers payables par les aéroports (ADM 45,6M \$ en 2013); le paiement en équivalent de taxes municipales (ADM 40,5M \$ en 2013); les droits pour la sécurité des passagers du transport aérien; les redevances de services de NAVCANADA; les frais d'améliorations aéroportuaires; la taxe d'accise sur le carburant fédérale et provincial; la taxe de vente (TPS et TVQ). De plus, la réglementation fédérale concernant le transit des passagers nuit au développement des aéroports canadiens (exigences de visa pour les passagers en transit). Selon le Forum économique mondial, le Canada se classe 14 sur 140 pays au niveau de la libéralisation de l'accès aérien, mais glisse au 136^e rang pour ce qui est des taxes et frais applicables à l'industrie.

Air Canada formule les trois recommandations suivantes à la Commission :

- Que la Ville de Montréal reconnaisse l'apport unique du transport aérien au développement économique, à la productivité des entreprises, au tourisme et au rayonnement de Montréal et concerte les actions des différents gouvernements et intervenants économiques afin de mettre en place des mesures concrètes pour favoriser le développement de Montréal comme plaque tournante
- Afin de favoriser le développement du transport aérien, que la Ville de Montréal prenne les démarches nécessaires pour que soit considérablement réduit le montant de l'impôt foncier qu'elle perçoit de l'aéroport Montréal-Trudeau pour que soient baissés, dans la même mesure, les frais payables par les transporteurs
- Que, dans le cadre des travaux du comité de révision de la Loi canadienne sur les transports, la Ville de Montréal invite le gouvernement fédéral à améliorer la compétitivité du Canada à l'échelle internationale, tant au niveau des taxes et frais applicables à l'industrie du transport aérien, notamment en abolissant les loyers payables par les aéroports, qu'à la réglementation applicable au transit de passagers en correspondance.

Lors de discussions qui ont suivi, M. Galardo a précisé que la demande vers les Pays-Bas n'est pas suffisante pour générer un vol direct par Air Canada, car leur partenaire Lufthansa utilise les hubs des villes de Francfort et Munich. Le projet de développement d'une liaison directe Montréal-Beijing avec un créneau optimisé est en cours depuis deux ans, car le volume des passagers le permet. Air Canada a choisi la ville de Beijing, car son partenaire Air China y atterrit, ce qui n'est pas le cas pour Shanghai. Au cours des prochaines années, le scénario de croissance d'Air Canada à Montréal se concrétisera par l'augmentation de vols à l'international au départ de Montréal (France, Amériques et Afrique du Nord) et par l'ajout d'une vingtaine d'appareils long courrier. Concernant la capacité d'accueil de nouvelles liaisons, Montréal n'est pas un aéroport congestionné et permet un bon niveau de croissance. À propos des nuisances sonores, les appareils sont 50% moins bruyants qu'il y a 20 ans, le nouvel appareil « Dreamliner » devrait contribuer à diminuer le climat sonore. Air Canada collabore avec ADM pour minimiser ces inconvénients. On rappelle que plusieurs intervenants ont dit à la Commission de diminuer les taxes foncières, est-ce qu'une baisse de taxation se reflèterait substantiellement sur le prix du billet? M. Rheault croit que ça pourrait avoir une incidence directe sur le prix du billet et leur permettrait d'être plus compétitif. Il est précisé que les Frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) de 25 \$ sont perçus au moment de l'achat du billet et sont versés à ADM, il s'agit d'un fonds pour effectuer des travaux à l'aéroport et représente une part importante des recettes aéroportuaires. Plusieurs transporteurs dont Air Canada ont fait des représentations devant le gouvernement

fédéral pour demander d'abolir les loyers payables par les aéroports et de revoir la réglementation applicable au transit de passagers en correspondance.

3.2 M. PIERRE LACHAPELLE - CITOYEN

M. Lachapelle était présent à la séance publique de la Commission le 20 octobre 2014 et indique que bon nombre de ses remarques et données ont été présentées par d'autres intervenants. Les axes de la gestion stratégique et de la qualité de vie seront l'essentiel de sa présentation aux commissaires. Il s'intéresse au dossier aéroportuaire depuis plus de trente ans comme passionné des transports, de l'aménagement du territoire et parce que la vitalité de Montréal lui tient à cœur. Les modes de transports, en plus d'être des composantes de l'économie, sont des éléments marquants dans l'occupation du territoire et ont un impact sur le « façonnement » des paysages. Il appuie le développement de nouvelles liaisons aériennes entre Montréal et des destinations continentales et internationales, à condition que la sécurité et la santé des Montréalais soient prises en compte. Il est de ceux qui croient que la décision de fermer un équipement ultramoderne, en l'occurrence l'aéroport de Mirabel, pour concentrer le trafic aérien au-dessus de Montréal a été une erreur. La décision prochaine de détruire cette infrastructure ne le réjouit guère.

Selon M. Lachapelle, les travaux de cette commission sont très importants, mais il souhaite que cette consultation ne soit qu'un début. En effet, compte tenu de tous les aspects reliés au dossier aéroportuaire pour une ville comme Montréal et sa région, l'avenir ne peut se décider derrière des portes closes sous le parapluie d'un simple bail entre le gouvernement du Canada et Aéroports de Montréal. L'heure est au bilan et il est temps de songer au futur souhaité des installations aéroportuaires, comme le soulignait en mai dernier dans sa présentation devant l'Association des gens d'affaires d'Ahuntsic–Cartierville, le professeur Jacques Roy, HEC.

Les éléments suivants, contenus dans son mémoire, sont soumis à la Commission :

- De faire le bilan et de se demander quel avenir nous voulons pour nos aéroports, car il ne peut se décider derrière des portes closes sous le parapluie d'un simple bail entre le gouvernement du Canada et Aéroports de Montréal
- D'explorer l'idée de confier la gestion des aéroports, et plus particulièrement les aéroports de Montréal, à des élus provinciaux ou municipaux
- De réintroduire des éléments de vie démocratique dans la gestion d'un équipement hautement stratégique : accès à l'information, transparence, prise en compte de tous les éléments dans la prise de décision (aménagement du territoire, développement économique, environnement, santé publique et sécurité publique), imputabilité des gestionnaires, contrôle par des personnes élues sur les orientations stratégiques, vérification comptable et financière par un vérificateur public, gestion des données à caractère environnemental et relatives à la santé publique par un organisme crédible et indépendant, etc.
- Puisque l'option de Mirabel est toujours disponible en ce qui concerne la présence de pistes d'atterrissage et d'autres équipements connexes, M. Lachapelle croit à la renaissance de ce site aéroportuaire, à condition bien entendu de le doter d'une liaison ferroviaire avec le centre-ville et de compléter l'autoroute 13.

Sur la question de la renaissance de Mirabel, ce scénario apparaît irréaliste à l'heure actuelle avec les annonces de démolition de cette infrastructure. M. Lachapelle ajoute qu'il se questionne sur la décision d'ADM de se défaire d'une infrastructure évaluée à plus de 2 milliards de \$ avec des équipements aéroportuaires tout à fait utilisables, il craint que l'avenir démontre qu'une décision a été prise trop rapidement. Il cite en exemple la fermeture d'équipements qu'on avait décidé de fermer qui ont finalement rouvert : 1) la Gare du palais, 2) le canal Lachine, 3) le service de train de banlieue entre la Gare Windsor et Ste-Thérèse. M. Lachapelle cherche surtout un débat public avec ADM. Dans un autre ordre d'idée, il précise que la proposition d'explorer l'idée que la gestion des aéroports soit remise à une municipalité afin de réintroduire des éléments de vie démocratique dans la gestion d'un équipement hautement stratégique a été mise de l'avant par l'Institut sur la gouvernance d'organisations privées et publiques (IGOPP). En terminant, M. Lachapelle a transmis aux membres de la Commission une étude des étudiants de l'Université de Montréal sur les manières de recycler le site de Dorval, notamment en un secteur résidentiel qui générerait des revenus de taxation foncière.

3.3 M. CHRISTIAN BERNARD, ÉCONOMISTE EN CHEF - MONTRÉAL INTERNATIONAL (MI)

Montréal International (MI) est un partenariat public-privé. Le territoire couvert par MI est celui de la communauté métropolitaine de Montréal (CMM) qui regroupe 82 municipalités et compte une population de 3,8 millions. Sa mission en tant qu'agence de promotion de l'investissement (API) est d'agir comme moteur économique du Grand Montréal pour attirer de la richesse en provenance de l'étranger tout en accélérant la réussite de ses partenaires et de ses clients. L'action de MI porte sur trois leviers de création de richesse pour la métropole : 1) l'attraction, la rétention et l'expansion des investissements directs étrangers, 2) l'attraction, l'accueil et la rétention de talents stratégiques, 3) l'attraction, la rétention et l'expansion des organisations internationales.

M. Bernard salue la démarche de consultation menée par la Ville de Montréal et souhaite que cette démarche ait pour résultat de renforcer l'attractivité du Grand Montréal. Il ajoute qu'il partage les conclusions de « l'Étude de la qualité de la desserte aérienne de Montréal » dévoilée en

septembre 2014 par Aéroports de Montréal. Selon lui, la desserte aérienne de Montréal correspond bien à l'envergure de son marché. La qualité de la desserte aérienne est un facteur déterminant d'attractivité des grands centres urbains. Les filiales étrangères sont de grandes sources de richesses et d'emploi et génèrent d'importantes retombées qui profitent à l'ensemble de l'économie. Dans l'économie du Grand Montréal, les filiales d'entreprises étrangères comptent pour :

- 2 000 filiales réparties dans 2 400 établissements (1% des établissements)
- 165 000 emplois directs (9% de l'emploi, 13% de l'emploi du secteur privé, 40% de l'emploi au sein des grappes de haute technologie)
- 26 G \$ de dépenses annuelles (20% du PIB).

M. Bernard souhaite transmettre quatre messages aux commissaires. Premièrement, il importe de mieux intégrer l'aéroport au dispositif métropolitain des infrastructures de transport d'où l'importance de l'accessibilité à Montréal, à partir de l'aéroport Montréal-Trudeau. Il faut améliorer le lien vers le centre-ville grâce à un réseau autoroutier et de transport en commun de qualité. Il en va de l'attractivité internationale de la métropole dans une économie globale hautement compétitive. Deuxièmement, l'amélioration de la carte d'affaires de Montréal passe par son aéroport. L'aéroport, une destination en soi, projette une faible notoriété internationale du Grand Montréal économique. Il faut utiliser l'aéroport comme vitrine pour mettre en relief les spécificités économiques de la métropole, sa créativité et son effervescence universitaire. Troisièmement, il importe de doter Montréal d'une première liaison directe avec l'Asie. Il existe présentement un fort potentiel d'attraction d'investissements en provenance de la Chine et MI appuie les parties impliquées pour le développement d'une liaison directe avec Beijing. Finalement, il est essentiel de développer de nouvelles liaisons pour soutenir l'attractivité du Grand Montréal par la mise en place de vols directs réguliers avec les villes de Seattle, San Diego, Barcelone et Lyon. Il faut aussi cibler les pôles technologiques et miser sur le potentiel de l'accord de libre-échange à venir avec l'Union européenne.

Montréal International formule les quatre recommandations suivantes :

- Que la Ville de Montréal place, au cœur de ses priorités en matière d'infrastructures, la mise en place d'un réseau autoroutier et de transport en commun de qualité en vue d'assurer la liaison de l'aéroport Montréal-Trudeau au centre-ville de Montréal
- Le développement d'un plan de mise en valeur de l'aéroport Montréal-Trudeau afin qu'il devienne un lieu emblématique de la créativité et des forces distinctives de la métropole, ce qui contribuerait à l'amélioration de l'image de marque du Grand Montréal économique à l'international
- Que la Ville de Montréal mette en place un comité permanent réunissant les principaux leaders économiques de la métropole afin d'appuyer les efforts d'Aéroports de Montréal dans la mise en place de conditions favorables à l'instauration de nouvelles liaisons, notamment vers Beijing, et à la consolidation de celles déjà existantes
- Afin de renforcer l'attractivité du Grand Montréal, de prioriser le développement de vols directs réguliers vers les villes de Seattle, San Diego, Barcelone et Lyon, lesquelles représentent des cibles stratégiques pour l'attraction d'entreprises technologiques dans la métropole.

Les élus apprécient la lecture très pointue de MI sur le développement économique et des entreprises et les suggestions intéressantes de pistes des solutions. Sur la question du développement de destinations directes supplémentaires, M. Bernard confirme, que selon leurs études, il est important de focaliser premièrement les efforts sur la Chine, et dans un deuxième temps sur Seattle, San Diego, Barcelone et Lyon. Concernant le ralliement des différents acteurs pour la réalisation d'un lien efficace vers le centre-ville et l'inexistence actuelle d'un tel comité, M. Bernard croit que dans différents dossiers, des actions se sont réalisées à la pièce sans nécessairement tenir compte de la vision d'ensemble. Il suggère que la Ville de Montréal pourrait jouer un rôle de leadership pour rallier, de façon systématique, tous les acteurs économiques vers un même but commun, qu'il s'agisse de transport en commun efficace ou d'accroissement de destinations.

3.4 M^{ME} PING AN, PRÉSIDENTE ET M. FRANÇOIS WANG, VICE-PRÉSIDENT - RASSEMBLEMENT DES COMPATRIOTES DU SHANDONG AU QUÉBEC

Le Rassemblement des compatriotes de la région du Shandong au Québec compte actuellement plus de 1 000 membres, tous originaires de cette région de Chine. Shandong est la province jumelle du Québec.

M. Wang mentionne que le premier ministre du Québec et sa délégation visiteront la province de Shandong, le 28 octobre 2014, pour rencontrer ses homologues de la région. Parmi les activités planifiées pour lesquelles les membres de leur organisation ont contribué, il mentionne :

- la promotion du Plan Nord
- la signature d'ententes bilatérales dans les domaines de l'éducation, de la médecine et du commerce
- la signature entre les Universités McGill et du Shandong
- la commission scolaire de langue française donnera des cours dans une école primaire
- la commission scolaire de langue anglaise rencontrera son homologue du chef-lieu JiNan du Shandong

➤ des médecins de l'hôpital McGill CUSM échangeront avec leurs homologues du Shandong

Les membres de son organisation préconisent à l'unanimité l'implantation d'un vol direct sino-montréalais qui générera des retombées substantielles sur les échanges sino-québécois. Les échanges bilatéraux entre la Chine et le Québec seront bénéfiques tout particulièrement sur le plan financier, culturel, des matières premières et des ressources humaines.

M^{me} Ping An rappelle que plus de 150 personnes sont venues à l'hôtel de ville dans le cadre de cette consultation pour demander la mise en opération d'une liaison directe vers la Chine dans les meilleurs délais. La communauté chinoise s'est mobilisée et les personnes sont venues faire valoir leur point. Elle espère que ce souhait se concrétisera dans un futur proche. Elle remercie la Commission de lui avoir donné la chance d'exposer le point de vue de son organisation.

En terminant, le Rassemblement des compatriotes de la région du Shandong au Québec recommande aux commissaires de soutenir le projet d'une liaison aérienne directe vers la Chine afin de favoriser l'épanouissement de nouveaux échanges entre les deux pays.

La Commission remercie les présentateurs de leur exposé, qui avait le mérite d'être clair et de formuler simplement d'excellentes raisons pour l'implantation d'une liaison aérienne directe vers la Chine tout en décrivant les retombées positives sur l'économie québécoise. À la question concernant la construction d'un nouvel aéroport à Beijing, M. Wang répond que ce projet est réel, déjà les trois préfets du secteur visé ainsi que le gouvernement central de la Chine ont approuvé ce projet. L'échéancier exact pour la réalisation des travaux n'est pas connu, mais cela pourrait se concrétiser d'ici trois ans.

3.5 M. DANIEL BOUCHARD, ATTACHÉ POLITIQUE - PROJET MONTRÉAL - OPPOSITION OFFICIELLE

Fondé en 2004, Projet Montréal est le parti municipal qui propose à la population de Montréal une autre façon de vivre en ville, centrée sur la qualité de vie de la population qui y habite et garante d'une économie prospère et équitable, fondée sur le respect de toutes les communautés, de l'environnement et de la capacité de payer des citoyens. Projet Montréal compte 28 élus et forme l'opposition officielle à la Ville de Montréal.

M. Bernard mentionne qu'il remplace la conseillère M^{me} Émilie Thuillier qui était dans l'impossibilité de participer à la séance étant retenue à l'arrondissement d'Achilles-Cartierville. Il souhaite rappeler que la Commission permanente sur le développement économique et urbain et l'habitation a eu le mandat de consulter la population montréalaise sur les moyens pour accroître les vols directs internationaux à Montréal à la suite d'une motion déposée au conseil municipal, le 24 février 2014, par M. Marvin Rotrand de Coalition Montréal qui sous-tendait une mauvaise performance d'Aéroports de Montréal en termes de vols directs vers l'international. Il tient à préciser que le Service du développement économique de la Ville de Montréal et une étude du groupe SECOR KPMG ont démontré que la principale prémisse de la motion de M. Rotrand était mal avisée. Aéroports de Montréal a surpassé les aéroports des villes de Toronto et de Calgary pour la croissance des vols à l'international au cours de la période 2000-2012. Il poursuit en citant des données et des statistiques de l'étude SECOR KPMG sur les nombres de passagers, l'augmentation des liaisons internationales. En se basant sur la liste des 123 villes mondiales les plus influentes, l'étude précise que Montréal occupe le 2^e rang au Canada et le 5^e en Amérique du Nord en termes de destinations directes.

Projet Montréal souhaite souligner son appui à l'accroissement des vols directs internationaux, pourvu qu'il ne se fasse pas au détriment de la qualité de vie des résidents montréalais. Il propose d'améliorer l'accès à l'aéroport et les pratiques de gestion des nuisances sonores. Les recommandations suivantes sont transmises aux commissaires :

- de faciliter l'accès du site de l'aéroport Montréal-Trudeau en augmentant la fréquence du service d'autobus 747, en réalisant un projet de transport collectif en site propre intégré et cohérent entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal
- d'assurer un leadership dans les travaux réalisés par le gouvernement du Québec pour améliorer les accès autoroutiers à l'aéroport, comme les travaux du rond-point-Dorval, la réfection de l'échangeur Turcot et les travaux de l'échangeur Saint-Pierre, etc.
- Aéroports de Montréal devrait s'inspirer des meilleures pratiques européennes et américaines en matière de gestion des nuisances sonores, notamment en mettant en place un moratoire strict pour empêcher les transporteurs d'atterrir la nuit et en créant un Fonds destiné à la communauté riveraine qui est affectée par le bruit des avions.

La Commission remercie M. Bouchard de sa présentation pertinente et des données historiques exposées, ses idées seront prises en compte par les commissaires et rejoignent celles mentionnées par d'autres organismes et citoyens qui ont participé à la consultation.

3.6 M^{ME} JASMINE ZOU ET M. WILLIAM LIU, SANYUAN YUNTONG INTERNATIONAL LOGISTICS CO., LTD (BSSY)

Établie en 1995, BSSY est une compagnie internationale de logistique et de cargo. Elle fournit des services de fret aérien et maritime pour les clients de la Chine et d'autres pays et collaborent étroitement avec les différents transporteurs. Le transport par wagons, barges et camions est également disponible.

Mme Zou mentionne que M. Liu est un homme d'affaires représentant BSSY et qu'il vient de s'installer au Québec. Elle lui servira d'interprète, au besoin. Leur mémoire vise à démontrer le besoin d'une liaison aérienne directe vers la Chine, qui est le deuxième partenaire commercial du Canada. Un tel lien faciliterait les échanges commerciaux dans les domaines financiers, pharmaceutiques, technologiques ainsi que du tourisme entre les deux pays. Leur mémoire cherche à démontrer l'augmentation de la population chinoise qui fait du tourisme à l'extérieur de leur pays et des retombées économiques positives sur les pays visités. Une comparaison est faite entre le nombre et les fréquences de liaisons aériennes directes à partir de la Chine vers les États-Unis et le Canada. Des données du gouvernement chinois démontrent que 17,5% des passagers qui arrivent à Toronto, 10% qui arrivent à Vancouver et 15% dans un aéroport en Amérique du Nord effectuent un transfert vers Montréal suggérant que plus de 30% de ces voyageurs auraient utilisé une liaison aérienne directe sino-montréalaise. Forte de son succès obtenu par la mise en place de quatre vols directs par semaine entre Boston et Beijing, la compagnie Hainan Airlines a préparé les documents nécessaires pour demander d'ouvrir une liaison entre Montréal et la Chine. Toutefois, le mémoire précise que les contraintes restent les mêmes en ce sens qu'il n'y a toujours pas de créneau d'arrivée en Chine qui soit acceptable pour les voyageurs en partance de Montréal.

BSSY recommande à la Commission de soutenir le projet d'une liaison directe Montréal-Chine ce qui aura des retombées positives au Québec notamment sur le tourisme, la fréquentation des universités et le développement économique.

La Commission remercie BSSY d'avoir exprimé clairement les bénéfices de la mise en place d'une liaison directe vers la Chine compte tenu du marché florissant des affaires et du tourisme. Leur intervention traduit l'urgence de sa concrétisation, notamment pour le milieu des affaires. En réponse à une interrogation de la Commission, M^{me} Zou confirme que le scénario proposé par Air Canada serait viable et souhaitable. BSSY a même proposé de réserver ou de nolisier 60% des sièges en classe économique et 80% des sièges en classe Affaires sur tous les vols directs advenant l'implantation d'une liaison directe, tant le besoin est criant. Selon M. Liu, un vol quotidien serait une fréquence viable à Montréal.

3.7 M. ROGER TROTTIER, ING., M. SC., PRÉSIDENT PAR INTÉRIM - CITOYENS POUR UNE QUALITÉ DE VIE (CQV)

Citoyens pour une Qualité de Vie (CQV) est un organisme sans but lucratif constitué le 26 avril 1996, qui regroupe en corporation toutes les personnes intéressées à la défense et à la promotion de la protection de l'environnement et du bien-être social et économique de la population de la grande région de Montréal. Il a été fondé à peine deux mois après l'annonce par Aéroports de Montréal (ADM) de sa décision de transférer les vols internationaux de Mirabel à Dorval, sans qu'aucune véritable étude d'impacts sur la vie des citoyens riverains n'ait été entreprise. CQV s'est joint à la "Coalition élargie pour la Sauvegarde de l'Aéroport de Montréal-Mirabel" (CESAMM) afin de contester cette décision devant les tribunaux.

M. Trottier reconnaît que les actions de leur organisme ne sont peut-être pas en lien direct avec le sujet de la consultation à caractère économique. D'entrée de jeu, il exprime son accord pour l'accroissement des vols directs, surtout vers la Chine, qui est un acteur économique mondial important et pour toute autre destination jugée économiquement rentable. Il poursuit en dressant un bref historique sur la situation aéroportuaire dans la région métropolitaine, de l'évolution des aéroports Dorval et Mirabel et des conséquences sur l'environnement, l'économie et la qualité de vie des populations riveraines.

L'organisme Citoyens pour une Qualité de Vie formule aux commissaires les recommandations et les suggestions suivantes :

- Renforcer le couvre-feu entre 23 h et 7 h à l'aéroport de Dorval
- Demander à ADM de produire une étude justifiant sa décision de poursuivre l'expansion de l'aéroport Trudeau pour les 60 prochaines années (au détriment de l'aéroport de Mirabel)
- D'inclure, dans la représentation au Comité consultatif sonore d'ADM, tous les quartiers de l'île (comme le Toronto Soundscape Management Model)
- Permettre que Mirabel puisse redevenir ce qu'il a toujours été : le seul aéroport international en Amérique du Nord à pouvoir offrir aux transporteurs aériens la possibilité de décoller et d'atterrir à toutes heures du jour et de la nuit, sans nuire à qui que ce soit

- Autre proposition de réaffectation de l'aéroport de Mirabel : le géant chinois du commerce en ligne ALIBABA serait peut-être intéressé d'acheter Mirabel et d'en faire le cœur de son centre de distribution et d'approvisionnement en Amérique du Nord.

La Commission remercie M. Trottier de sa présentation dans le cadre de la consultation et ajoute que les commissaires sont sensibles aux préoccupations exposées sur le bruit.

3.8 M. DANIEL LALONDE - CITOYEN

M. Lalonde est un homme d'affaires montréalais qui réside dans l'arrondissement de Saint-Laurent directement sous un corridor aérien. Lui et sa famille subissent quotidiennement le stress causé par les nuisances sonores dues au passage continu des avions au dessus de sa résidence.

La présentation de M. Lalonde comprend plusieurs graphiques démontrant des courbes et des valeurs de niveaux de bruit qui ont pour conséquence de nuire à son confort, sa quiétude et à la qualité de son sommeil. Il rappelle également que, selon l'article 1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LRQ, chap. Q-2), le son est considéré comme un contaminant. Comme il n'existe pas de loi ou norme provinciale en la matière, il revient à chaque municipalité québécoise de fixer les normes sonores qu'elle souhaite voir respecter sur son territoire. Par ailleurs, au nom de milliers d'enfants, de parents et de centaines de travailleurs dans les écoles de l'arrondissement de Saint-Laurent concernés par les activités aéroportuaires de Montréal, M. Lalonde démontre les nuisances qu'ils subissent à cause de la pollution sonore.

M. Lalonde recommande à la Commission :

- De créer une coalition sur l'environnement de Montréal grâce à un comité municipal formé de représentants des arrondissements et de membres citoyens représentant différents groupes ayant soulevé les premiers signaux dépistant les problèmes liés aux vols nuisibles pour eux et leurs environnements. L'objectif principal étant l'amélioration de la qualité de vie dans ses quartiers, sans pour autant nuire aux activités économique de Montréal
- De doter Montréal de politiques légiférant son espace aérien avec la vue d'être souverain en son territoire pour ce qui y est engagé par les sociétés d'exploitation faisant affaires au Québec sous les lois provinciale et fédérale
- De favoriser le développement économique par l'implantation d'une législation incitant les transporteurs à utiliser des appareils moins bruyant, du même fait, moins polluant.

La Commission reçoit les commentaires de M. Lalonde et comprend ses préoccupations pour diminuer le bruit et améliorer la quiétude et la qualité de vie des populations riveraines des activités aéroportuaires. Plusieurs intervenants ont également fait des commentaires en ce sens au cours des séances de consultation et les commissaires sont sensibles aux messages transmis à ce sujet.

4. Période de questions et de commentaires des citoyens

Aucun autre commentaire n'est émis.

5. Ajournement de l'assemblée

Le président remercie ses collègues, 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.

L'ordre du jour étant écoulé, la séance est ajournée à 21 h 50 sur une proposition du vice-président, M. Coutu, secondée par la vice-présidente, M^{me} Mainville. Elle se poursuivra le 19 novembre à 19 h dans la salle du conseil de l'hôtel de ville pour l'adoption des recommandations de la commission.

ADOPTÉ LE : 12 MARS 2015

Original signé

Giovanni Rapanà
Président

Original signé

Sylvie Lalonde
Secrétaire recherchiste