

**« La contribution d'Aéroports de Montréal
au développement économique de Montréal »**

**Notes pour une allocution de
M. James Cherry
Président-directeur général
Aéroports de Montréal**

**À l'occasion d'un petit déjeuner-causerie
de la Chambre de commerce du Montréal Métropolitain**

Le 30 mars 2006, à Montréal

Bon matin,

Je vous remercie de vous être déplacés de si bonne heure pour cette présentation. C'est avec plaisir que je vous parlerai de nos projets de développement.

Si notre mission première est de fournir des services aéroportuaires de qualité qui répondent aux besoins de la communauté montréalaise, un volet important de notre activité concerne aussi le développement économique. Comme j'entends le démontrer, nous ne sommes pas seulement des gestionnaires d'infrastructure, nous initions aussi des projets qui génèrent des emplois et de la valeur ajoutée pour la région métropolitaine.

Même si nous sommes associés le plus souvent au transport aérien, l'image que j'ai en tête pour décrire notre contribution, c'est celle d'une... locomotive. Une locomotive qui fait avancer pas mal de choses à Montréal.

XXX

Le rôle économique des aéroports est évident. Toutes les grandes villes du monde possèdent un aéroport international, sinon deux ou même trois lorsque, je dis bien, la population et le trafic le justifient. Il s'agit donc d'infrastructures tout à fait essentielles, qui permettent de maintenir les villes en lien les unes avec les autres.

Montréal-Trudeau est particulièrement important pour les affaires, le business. Environ la moitié de notre clientèle, qui totalise près de 11 millions de passagers par année, est constituée de gens d'affaires.

Montréal-Trudeau sert également de porte d'entrée pour des millions de touristes qui chaque année viennent séjourner et dépenser leur argent chez nous. Sans l'aéroport, Montréal ne serait pas la troisième destination touristique la plus fréquentée du Canada et l'un des plus importants centres de congrès internationaux en Amérique du Nord.

Par ailleurs, quelque 260 mille tonnes de courrier, colis et marchandises diverses transitent annuellement par Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel. Sans transport aérien à Montréal, oubliez les fleurs tropicales importées d'Asie et les sardines fraîches qui nous viennent chaque semaine de Grèce!

Enfin, nos sites accueillent de nombreuses entreprises industrielles actives, entre autres, dans l'aéronautique et dans la réparation et l'entretien d'aéronefs. Sans nos pistes, Bombardier, par exemple, aurait un problème pour livrer ses avions!

XXX

Au-delà de ces évidences, Aéroports de Montréal se démarque également par ses initiatives de développement dans ses différents secteurs d'activité, que ce soit le transport passagers, le développement industriel, la logistique, etc.

Commençons par le développement des aéroports. Notre bail avec Transports Canada nous oblige à investir un minimum de 30 millions \$ par année pour maintenir les infrastructures en bon état. Mais, en réalité, nous avons investi depuis notre création en 1992 plus de 1,3 milliard \$, avec toutes les retombées économiques que cela implique.

La majeure partie de ces argents a servi pour le programme d'agrandissement de Montréal-Trudeau. Au plus fort des travaux à l'été 2004, il y avait près de 2000 travailleurs à l'œuvre à Montréal-Trudeau, ce qui en faisait le plus grand chantier urbain du Québec.

Ce programme d'environ 700 millions \$ est aujourd'hui terminé, «on time, on budget », et les usagers sont à même d'apprécier l'espace, le confort et la fonctionnalité des nouvelles installations.

Permettez-moi de rappeler très brièvement les principaux jalons de ce programme :

- Ouverture de la nouvelle jetée transfrontalière, avril 2003
- Agrandissement du bâtiment central, septembre 2003
- Inauguration du nouveau hall des douanes canadiennes, novembre 2004
- Ouverture de la nouvelle jetée internationale, juin 2005
- Agrandissement et harmonisation du hall public des arrivées internationales, décembre 2005

Avec le bâtiment central existant qui a été rénové en grande partie, ces éléments forment ce que nous appelons le « nouveau » Montréal-Trudeau. Montréal a désormais un aéroport international dont elle peut être fière et qui peut jouer efficacement son rôle de plaque tournante du transport aérien passagers.

XXX

Mais, il reste encore fort à faire avant de pouvoir déclarer « mission accomplie ». Sans oublier qu'un aéroport n'est jamais vraiment fini, du moins tant que les besoins de transport aérien continuent d'augmenter. Voici donc quelques-uns des principaux projets prévus pour les prochaines années.

Premièrement, le secteur domestique, où transitent 40 % de nos passagers. Ce secteur n'a pas encore été retouché mais c'est la prochaine priorité. Compte tenu de la faible croissance anticipée pour le trafic domestique, les installations actuelles suffiront aux besoins pendant plusieurs années encore mais nous allons moderniser les salles d'embarquement et agrandir la salle des arrivées, et ce à partir de mai prochain.

Dans le secteur transfrontalier, nous allons aménager un nouveau hall des départs, à côté de la nouvelle jetée transfrontalière. On y retrouvera toutes les installations requises pour l'enregistrement des passagers, les douanes américaines et la sécurité. Cette composante était prévue dans le programme d'agrandissement mais il a fallu revoir tout le design en fonction des nouvelles exigences de sécurité.

D'autre part, ce projet est maintenant jumelé à notre projet d'hôtel, qui s'est rajouté en 2004 suite à des études de marché concluantes. Plusieurs aéroports dans le monde ont un hôtel intégré à l'aérogare. Au Canada, l'expérience de Vancouver est très positive, et nous en avons d'ailleurs tiré certaines leçons.

Nous parlons ici d'un hôtel de 250 à 300 chambres, avec salles de réunions, restaurants et autres services qu'on retrouve normalement dans un tel établissement. Il prendra place au-dessus du futur secteur des départs transfrontaliers, dont l'enveloppe sera construite en même temps. L'hôtel sera financé, conçu, construit et exploité par un partenaire du secteur privé. Le 13 mars, nous avons reçu des propositions de trois consortiums, que nous sommes en train d'analyser. Nous visons à fixer notre choix en mai, en vue d'une mise en chantier en juin.

En plus de l'hôtel et du secteur domestique, une foule d'autres projets sont prévus à notre programme d'immobilisations. De fait, au total, nous prévoyons investir quelque 750 millions \$ au cours des prochaines cinq années.

XXX

J'aimerais insister sur nos projets immobiliers. Comme vous le savez, nous possédons de grandes superficies de terrains libres, tant à Montréal-Trudeau qu'à Montréal-Mirabel. Et là je parle de terrains qui ne sont pas requis pour le développement futur des aéroports.

À Montréal-Trudeau, cette réserve s'établit à plus de 30 million de pieds carrés. Il s'agit de la plus grande banque de terrains contigus sur l'île de Montréal, jouissant d'une situation exceptionnelle dans le coeur industriel du Québec. La majeure partie des terrains est présentement utilisés comme golfs et rapporte un loyer symbolique. Or, nous envisageons de les mettre en valeur, car la demande existe pour du développement industriel léger.

Nous planifions une mise en valeur ordonnée, en étapes, sur un horizon de 15 à 20 ans, de sorte que les amateurs de golf pourront continuer d'y pratiquer leur sport favori pendant plusieurs années encore. Nous examinons la possibilité de le faire en partenariat avec des partenaires financiers intéressés à offrir des solutions « built-to-suit », qui sont très à la mode. La mise en marché des premiers lots devrait débiter dès l'automne prochain.

À terme, ce développement pourrait générer une valeur foncière de plus de 500 millions \$ et des taxes foncières de 22 millions \$ par année, au taux actuel. Pour mener à bien ce projet, nous comptons sur la Ville de Montréal pour amener les services municipaux et faire en sorte que les taux de taxation foncière demeurent compétitifs, et ce à l'échelle mondiale.

Toujours dans le domaine immobilier, nous planifions également le déplacement des hangars qui se trouvent à l'extrémité ouest du tablier de Montréal-Trudeau. Ces hangars, qui se font vieux, doivent être relocalisés ailleurs de manière à dégager l'espace nécessaire pour l'extension éventuelle des jetées transfrontalière et internationale. Au total, il est question ici de reconstruire, d'ici la fin de 2008, quelque 400 000 pieds carrés de bâtiments avec accès direct aux pistes.

Du côté de Montréal-Mirabel, nous misons sur trois secteurs en particulier: l'aérospatiale, la logistique à valeur ajoutée et le récréo-touristique.

La région de Mirabel accueille déjà un grand nombre d'entreprises du secteur aérospatial, dont Bell Hélicoptères, en bordure de l'autoroute 15, et Bombardier Aéronautique, à Montréal-Mirabel. Nous croyons dans l'avenir de cette industrie. C'est pourquoi nous avons favorisé l'établissement chez nous de l'Institut de formation en aéronautique et que nous travaillons avec l'Association québécoise de l'aéronautique à la promotion de Montréal et de nos aéroports auprès de l'industrie aérospatiale mondiale.

D'autre part, nous avons toujours cru dans le potentiel de Montréal-Mirabel en tant que plaque tournante logistique. Les opérations actuelles de nos quelque 20 transporteurs tout-cargo constituent une bonne fondation. Face au succès phénoménal des zones franches aux États-Unis et ailleurs dans le monde, nous pensons cependant que Mirabel pourrait jouer un rôle plus large. Dans cette optique, nous menons des discussions avec le ministère des Finances du Canada qui, nous l'espérons, mèneront sous peu à l'adoption d'un concept similaire à celui de zone franche, mais adapté à notre structure de taxation.

En ce qui concerne le récréo-touristique, là encore nous croyons que Montréal-Mirabel a un potentiel en raison de son accès facile et de la proximité des Laurentides. D'ailleurs, plusieurs aéroports dans le monde se lancent dans le récréo-touristique. Un exemple extrême est celui de l'aéroport Jebel Ali de Dubai auquel se greffent plusieurs projets connexes dont un centre d'expositions et un « resort ». Bien qu'à une échelle modeste, je puis vous dire que nous avons déjà reçu plusieurs propositions de développement dans ce domaine.

XXX

Le projet de parc thématique intérieur soumis par le consortium européen I-Parks-Oger International mérite qu'on s'y attarde. Ce projet qui va redonner une nouvelle vie à l'ancienne aérogare de Mirabel a fait couler beaucoup d'encre et suscité beaucoup de commentaires. Je voudrais rétablir un certain nombre de faits et vous expliquer pourquoi nous, chez Aéroports de Montréal, sommes si enthousiastes par rapport à ce projet.

D'abord, ce n'est pas simplement un aquarium. C'est en fait un mégaplexe récréatif qui comprend une foule de choses, et il y en a pour tout le monde, tant pour les enfants que pour les adultes, tant pour les familles que pour les célibataires. Cela se veut une destination en soi, comme La Ronde par exemple ou Tremblant. C'est quelque chose d'unique, qui n'existe nulle part ailleurs en Amérique du Nord. Donc, évitons les comparaisons avec d'autres projets de type urbain.

Deuxièmement, c'est un projet qui est entièrement financé avec des fonds privés. Lorsqu'un promoteur européen est prêt à investir ici, au Québec, plus de 100 M\$, et qu'il ne demande pas un sou des gouvernements, je pense que la moindre des choses est de l'accueillir avec la déférence qu'il mérite.

Un autre point important, ce n'est pas l'aéroport qui sera transformé mais bien l'aérogare. C'était écrit en grosses lettres dans nos communiqués, on l'a répété des dizaines de fois. L'aéroport demeure en activité. Le projet n'empêche nullement le retour éventuel des vols passagers à Mirabel lorsque Trudeau aura atteint son point de saturation.

Chez Aéroports de Montréal, nous sommes tout à fait emballés par le projet de I-Parks. C'est le meilleur, et de loin, parmi tous les projets qui nous aient été soumis. Il redonnera une utilité économique à l'ensemble du complexe d'aérogare, y compris l'aérogare elle-même, l'hôtel, le stationnement et l'édifice à bureaux. Nous cesserons de payer pour l'entretien des bâtiments et nous percevrons un loyer. De son côté, I-Parks ne partira pas de zéro; en fait, les infrastructures existantes conviennent parfaitement à son projet et son investissement sera concentré sur les aménagements intérieurs seulement. Bref, une situation « win-win ».

Pour la région, ce projet représente une occasion inouïe. Une destination intérieure, ouverte à longueur d'année, beau temps mauvais temps, viendrait en effet compléter à merveille l'offre touristique des Laurentides. Même le maire de Mirabel, M. Hubert Meilleur, qui est reconnu pour son franc parler, partage notre enthousiasme.

Personnellement, je ne comprends pas la réaction de certains. Il semble qu'au Québec, tout projet d'envergure soit accueilli avec scepticisme. Aussi, dans l'esprit de plusieurs, tout ce qui touche l'aéroport de Mirabel est nécessairement voué à l'échec. Or, s'il est vrai que la devise des Québécois est «je me souviens», il serait grand temps, selon moi, que l'on tourne la page et que l'on regarde vers l'avant!

XXX

En terminant, revenons à Montréal-Trudeau. Un autre projet majeur concerne l'amélioration des accès terrestres à l'aéroport.

Je ne saurais trop insister sur l'importance d'avoir de bons accès , car un aéroport est une interface entre le transport aérien et le transport terrestre. Ce n'est pas tout d'avoir une aérogare efficace mais il faut aussi que les usagers puissent y accéder et en sortir facilement et rapidement.

Tous les aéroports du monde se préoccupent de leurs accès terrestres. Lorsqu'on a déménagé l'aéroport de Hong Kong, le gouvernement a construit une autoroute flambant neuve ainsi qu'un train rapide. Ici, dans le cas de Mirabel, on y a pensé mais, pour toutes sortes de raisons, on n'a pas terminé le travail. Pour Trudeau, Aéroports de Montréal a décidé d'en faire son affaire même si notre mandat n'est pas de construire des routes et des voies ferrées.

Voyons d'abord, le volet routier. L'aéroport Trudeau est bien desservi par le réseau autoroutier. Le problème, c'est que le trafic aéroportuaire doit transiter par l'échangeur Dorval, qui est un véritable écheveau. Quiconque est allé au moins une fois à l'aéroport sait de quoi je parle.

La solution proposée prévoit, entre autres, la création de liens directs entre les autoroutes 20 et 520 et l'aéroport. Il s'agit d'un projet de 150 millions \$, auquel ADM contribuera 10 millions. Les audiences publiques ont eu lieu à l'automne dernier, le BAPE a déposé son rapport qui est positif, et nous attendons le feu vert. Si tout se déroule comme prévu, les travaux commenceront en 2007 pour se terminer en 2010/2011. Nous remercions le ministère des Transports du Québec, la Ville de Montréal ainsi que le gouvernement du Canada pour leur participation dans ce projet.

En ce qui concerne le volet ferroviaire, l'objectif premier est d'instaurer une navette ferroviaire, à la fois rapide et fiable, entre l'aéroport et le centre-ville, comme cela existe dans un nombre grandissant de villes dans le monde. Nous souhaitons également rattacher Montréal-Trudeau au réseau intercity de VIA Rail.

La problématique est la suivante, et elle est de taille. Les voies ferrées qui passent à proximité sont utilisées prioritairement pour les trains de marchandises. Bien que le corridor soit très large pour accueillir de nouvelles voies ferrées, les voies actuelles sont en outre extrêmement achalandées. Une autre difficulté vient du fait qu'il y a deux réseaux, le CN et le CP. Or, la navette et les trains intercités utilisent le CN et la Gare Centrale, mais les trains de banlieue de l'AMT circulent sur les voies du CP et aboutissent à Lucien-L'allier.

Après plusieurs années de discussions et d'études, Aéroports de Montréal, VIA Rail et l'AMT se sont finalement entendues en décembre dernier sur un projet commun qui permet de satisfaire efficacement à l'ensemble des besoins de services passagers dans l'Ouest-de-l'île.

Ce projet comprendrait les éléments suivants :

- Une antenne de 1,5 km pour permettre aux rames de la future navette d'entrer directement sous l'aérogare, en fait sous le futur hôtel;
- Une gare unifiée à Dorval, à cheval entre le CN et le CP, qui servira pour les trains intercités de VIA, pour les trains de banlieue de l'AMT ainsi que pour la navette;
- Deux voies dédiées aux trains passagers entre Dorval et la Gare Centrale, qui seront utilisées par les trains intercité, la navette et certains trains de banlieue;
- Enfin, des améliorations au corridor entre Ste-Anne-de-Bellevue et Dorval, pour permettre d'augmenter le niveau de service des trains de banlieue sur ce tronçon.

Il s'agit d'un projet de très grande envergure. L'évaluation préliminaire tourne autour de 550 millions \$, ce qui est cependant moins que prévu initialement. Aéroports de Montréal en paiera une partie mais, bien entendu, les trois paliers de gouvernement seront mis à contribution.

Nous menons actuellement des consultations auprès d'organismes du milieu. Nous visons à obtenir l'adhésion des intervenants le plus rapidement possible, afin de pouvoir démarrer les études d'environnement puis l'évaluation environnementale. Compte tenu d'un délai de réalisation de six ans, la navette pourrait être opérationnelle en 2012.

XXX

Bref, vous conviendrez qu'Aéroports de Montréal fait plus que sa part pour le développement de Montréal, et nous en sommes ravis.

Grâce à nos investissements massifs des dernières années, nous avons maintenant des installations aéroportuaires de classe mondiale, dont nous pouvons être fiers.

En plus de cela, je voudrais vous assurer que nous prenons également toutes sortes d'initiatives, de concert avec nos partenaires-opérateurs, pour améliorer le service à la clientèle et réduire les temps d'attente.

De fait, pour que Montréal-Trudeau demeure compétitif et pour continuer d'enrichir notre desserte aérienne, il reste deux dossiers majeurs à régler.

Le premier enjeu, ce sont les taxes municipales. Pour la période 2006-2020, nous prévoyons déboursier plus de 900 millions \$ en taxes municipales, principalement à la Ville de Montréal.

Vous m'avez bien compris, j'ai bien dit 900 millions. C'est énorme. Nos taxes municipales à la Ville de Montréal vont atteindre des niveaux insoutenables, et ce à cause de nos investissements massifs. Je suis conscient que c'est un dossier difficile à régler pour la Ville de Montréal. Mais, il faut aussi savoir que cela augmente nos coûts et nous rend moins compétitifs par rapport à Toronto, qui paie deux fois moins de taxes par passager, et aussi par rapport aux plaques tournantes américaines comme Boston et New York qui, en général, ne paient aucune taxe.

Le deuxième enjeu, et j'en ai déjà parlé, ce sont les accès terrestres à Montréal-Trudeau, surtout le volet ferroviaire puisque le routier est sur la bonne voie.

Le lien ferroviaire est important pour nous, car notre compétitivité future en dépend. L'intermodalité train-avion est une tendance incontournable. Au Canada, les projets de Vancouver et de Toronto sont d'ailleurs déjà sur les rails!

Or, notre projet de navette a été identifiée comme prioritaire lors du Sommet économique de Montréal en 2003. Elle est également inscrite dans le plan de développement de la Ville de Montréal. Le maire Tremblay vient de réitérer son appui au projet. Alors, il faut maintenant trouver l'argent!

Pour revenir à ce que je disais au début, la locomotive, on s'en charge, on l'a déjà. Mais, de grâce, qu'on nous donne les voies ferrées pour notre navette !

Je vous remercie.

XXX