



Consultation publique sur le développement de l'aéroport de Saint-Hubert (YHU)

Mémoire présenté par ADM Aéroports de Montréal

Le 24 mai 2022

Table des matières

Introduction	3
Section 1 Qui est ADM Aéroports de Montréal	3
Section 2 La situation du transport aérien régional	4
Section 3 La situation des transporteurs « ultra low-cost » (« ULCC ») à YUL et au Canada	5
Section 4 Les avantages d'une véritable plaque tournante pour Montréal	6
Section 5 Montréal – Centre d'aérospatial de classe mondiale	7
Section 6 Les transports aériens et la lutte aux changements climatiques	8
Conclusion	9

En tant qu'acteur majeur de l'industrie aéroportuaire québécoise, ADM Aéroports de Montréal (« ADM ») a souhaité répondre favorablement à l'appel des organisateurs de cette consultation sur l'avenir du site de l'Aéroport Montréal-Saint-Hubert (« YHU »).

Bien qu'en désaccord avec le plan d'affaires proposé par Développement Aéroport Saint-Hubert – Longueuil (DASH-L), ADM est convaincue que, dans l'éventualité où les autorités compétentes y souscrivent, YHU peut avoir un rôle spécifique important à jouer dans le réseau aéroportuaire québécois. Ce rôle doit comprendre celui d'aéroport de formation en aéronautique, de vols nolisés privés et de vols origine-destination vers les régions du Québec et ailleurs au Canada.

Par le présent mémoire, ADM souhaite donc apporter sa contribution à la réflexion.

Section 1

Qui est ADM Aéroports de Montréal

Corporation privée issue de sa communauté, sans capital-actions et sans but lucratif, ADM est l'autorité aéroportuaire responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement de YUL Aéroport Montréal-Trudeau (« YUL ») et de YMX Aérocity internationale de Mirabel (« YMX ») en vertu d'un bail conclu avec Transports Canada en 1992 venant à échéance en 2072 (le « Bail »).

Gouvernée par un conseil d'administration autonome formé de gestionnaires professionnels et indépendants, ADM ne reçoit aucune subvention gouvernementale d'exploitation et finance généralement ses projets d'infrastructures et autres à même ses fonds autogénérés et sa dette. ADM emploie, sur ses deux sites aéroportuaires, environ 500 personnes.

ADM entend réussir dans ses divers secteurs d'activité – les services aéroportuaires, immobiliers et commerciaux – et développer chacun de ses deux sites à leur plein potentiel.

Dans cette optique, YMX agit comme aéroport tout cargo et pôle d'innovation dont la présence d'une industrie aérospatiale de calibre mondial tandis que YUL agit principalement comme plaque tournante du transport de passagers domestique, transfrontalier et international.

YUL est la porte d'entrée principale à l'est des Grands Lacs vers les régions du Québec. Jusqu'au premier trimestre de 2020, YUL était en pleine croissance engagé à offrir une plateforme efficiente pour ses partenaires du transport aérien et des services aéroportuaires de classe mondiale. Après près de deux ans de pandémie, YUL est appelé à rapidement retrouver son rôle.

Dans une perspective de développement durable, la mission d'ADM consiste à :

- Connecter Montréal et le monde entier par le talent et la passion de ses équipes;
- Offrir une prestation de service remarquable, sécuritaire et performante tout en assurant la mise en valeur de ses installations ;

- Contribuer à la prospérité de sa communauté en incarnant la vitalité du grand Montréal.

YUL soutient plus de 50 000 emplois au Québec, il contribue à la hauteur de 6,8 G\$ de PIB nominal au Québec. Avec plus de 200 entreprises sur le site, il est un moteur de l'activité économique.

En 2019, YUL comptait un total de 152 destinations régulières et saisonnières, soit 90 à l'international, 30 aux États-Unis et 32 au Canada (dont 13 au Québec), desservies par 34 transporteurs. Il était le troisième aéroport au Canada avec plus de 20 millions de passagers annuellement et au premier rang quant à sa proportion de passagers vers et au retour d'une destination internationale. Si, dans certains cas, YUL fait déjà aussi bien, sinon mieux qu'en 2019, il est toutefois prévu un retour complet aux activités et à l'offre pré-pandémique d'ici 2024.

Afin de remplir sa mission au bénéfice de la communauté et d'éventuellement remettre une infrastructure de pointe au gouvernement du Canada, le Bail édicte certains droits et obligations des parties. C'est ainsi qu'ADM bénéficie par exemple d'un droit à tirer un bénéfice de la sous-location de ses terrains sous gestion ou encore d'une clause d'exclusivité sur les vols internationaux dans un rayon de 75 km de son siège social. En même temps, ADM se doit de respecter divers processus comme celui en lien avec l'Agence canadienne d'évaluation d'impact lorsqu'elle veut développer ses terrains. Ces droits et obligations forment un tout.

Section 2

La situation du transport aérien régional

À titre de membre actif du groupe d'intervention sur le transport aérien régional au Québec mis sur pied par le ministre des Transports du Québec, ADM a la conviction qu'un transport aérien régional fluide et abordable est un outil indispensable pour le développement économique régional. À l'instar du gouvernement du Québec, ADM souscrivait à l'objectif de trouver une solution à la fois rapide et pérenne à l'enjeu du transport aérien sur le territoire québécois.

L'offre de desserte régionale s'inscrit en tout point de vue dans un des volets de la mission d'ADM, soit de connecter le Québec et le monde entier. YUL est au carrefour des déplacements aériens entre les régions québécoises et le reste de la planète. Avec près de 120 destinations à l'extérieur du Canada, c'est en passant par YUL que les Québécoises et les Québécois ont accès au reste du monde et c'est en faisant le chemin inverse que les touristes internationaux vont vers les régions.

Présentement, YUL accueille plusieurs transporteurs qui lient les régions à Montréal, dont Pascan, Air Canada, Air Creebec et Air Inuit. Bien qu'essentielle, l'activité régionale ne peut pas être qualifiée d'importante tant en ce qui a trait au nombre de mouvements d'aéronefs qu'au nombre de sièges offerts au total par rapport à l'ensemble de l'activité de YUL. En effet, elle représente environ 1 % des mouvements des vols de passagers et offre 110 000 sièges annuellement. Bien que modeste, cette offre est requise pour assurer la connectivité des régions du Québec tant pour les citoyens des régions que pour les visiteurs de ces régions.

En effet, jusqu'en 2020, c'était plus de 50% des passagers ayant pour origine ou destination un aéroport régional québécois qui bénéficiaient des infrastructures de connexion offertes à YUL, de même que du vaste réseau de liaisons offertes par ses grands transporteurs ailleurs en Amérique, en Europe, en Afrique ou en Asie.

Un des principaux enjeux à cette connexion sur l'international pour toutes les régions demeure le nombre très peu élevé de voyageurs en général, rendant ainsi illusoire la présence de personnel de l'ACSTA dans chacun des aéroports régionaux québécois. Afin de répondre aux besoins des régions, l'aéroport international Jean-Lesage de Québec (« YQB ») et YUL ont proposé de faire de YQB un véritable hub régional québécois afin de répondre aux besoins de la clientèle et maximiser les infrastructures déjà construites aux frais des Québécois.

L'interconnectivité entre les régions du Québec et le monde est et sera toujours essentielle dans un territoire aussi vaste que le Québec tant pour les Québécoises et les Québécois en région que pour les touristes internationaux qui transitent par YUL et par YQB. YHU ne peut offrir une telle interconnectivité. Par contre, il y a bel et bien un marché de liaisons directes régionales au Québec où YHU pourrait jouer un rôle si DASH-L le désire.

Section 3

La situation des transporteurs « ultra low-cost » (« ULCC ») à YUL et au Canada

Comme le disait l'entrepreneur britannique Richard Branson, le moyen le plus rapide de devenir millionnaire est de lancer une compagnie aérienne alors que nous sommes déjà milliardaires.

Ainsi, fort de succès américain de « transporteurs à rabais » ou même ULCC comme Southwest Airlines et irlandais comme Ryanair, plusieurs Canadiens, dont des Québécois ont tenté leur chance depuis les 30 dernières années avec un succès pour le moins mitigé. Les compagnies aériennes nationales ont également tenté leur chance, sans succès.

Depuis 4 ou 5 ans, le ciel canadien recommence à accueillir quelques ULCC. Elles ont toutes leur siège social en Alberta. D'abord Swoop, issue de la famille WestJet, puis Flair, dont le sort est présentement devant l'Office des transports du Canada, et plus récemment Lynx. À l'été 2022, Jetlines lancera ses activités à partir de l'Aéroport international Toronto-Pearson.

Fait à noter, aucun ULCC américain ne dessert le marché canadien. Autrement dit, même dans les grandes villes canadiennes qui ont un aéroport secondaire à proximité, les ULCC américains continuent de seulement offrir le service à partir des aéroports frontaliers américains. Le modèle américain permet aux ULCC d'opérer à des aéroports qui sont publics et 100 % subventionnés ce qui réduit les besoins de financement en propre. Le modèle canadien n'est pas adapté à leurs plans d'affaires et de développement.

Jusqu'à présent, mis à part Flair présente à YUL, aucun ULCC a fait le choix d'être présent sur le marché québécois.

Cela est tout à fait cohérent avec les constats du groupe de travail du ministre des Transports du Québec qui avait dénoté une propension nettement moins forte des Québécois par rapport aux autres Canadiens à voler vers des destinations domestiques. Ceci-dit, les restrictions sanitaires entourant le voyage international dues à la pandémie ont fait augmenter le voyage domestique.

À ce stade-ci, l'industrie n'est pas en mesure de prédire les futurs comportements de voyage des Québécois. La possibilité d'une fermeture rapide et inopinée des frontières comme nous l'avons connu ou l'accès à une offre alléchante des transporteurs domestiques à rabais pourraient maintenir le niveau de voyageurs domestiques. Chose certaine, à l'instar des transporteurs régionaux québécois, aucune réglementation n'empêche YHU d'accueillir des transporteurs à rabais pour offrir des vols domestiques ou même d'accueillir des transporteurs établis comme Porter Airlines.

Force est de constater qu'aucun transporteur établi ne s'est toujours commis envers YHU au moment d'écrire ces lignes.

Section 4

Les avantages d'une véritable plaque tournante pour Montréal

Jusqu'en 1998 pour les vols commerciaux et 2004 pour les vols dits « nolisés », le marché du transport aérien du Grand Montréal était divisé entre les plateformes de YUL et de YMX. Cette division a largement contribué à réduire l'attractivité de Montréal pour les transporteurs internationaux et il a fallu des décennies pour rattraper le retard que cette situation a occasionné.

Depuis la concentration à YUL, le Grand Montréal bénéficie d'une desserte extraordinaire sur tous les continents, à l'exception de l'Océanie. Finie l'époque de la connexion obligatoire à Toronto pour se rendre à Tokyo. Cela est possible puisqu'une plateforme internationale de l'envergure de YUL permet à un transporteur de réduire ses risques d'abord, en élargissant son bassin de passagers potentiels avec l'ajout des passagers en correspondance, mais aussi parce que celui-ci n'a pas à doubler des coûts importants liés à sa présence sur deux bases dans une même région (main d'œuvre, mécanique, catering, etc.).

Afin de doter le Grand Montréal d'infrastructures adéquates, le modèle des aéroports canadiens est basé sur la capacité d'emprunt des autorités aéroportuaires en vue de réaliser les investissements requis. Ainsi, la capacité d'investissement d'ADM au bénéfice des Montréalaises et des Montréalais est tributaire du risque réel et perçu des investisseurs dans la capacité d'ADM de rencontrer ses exigences financières. Perdre l'exclusion sur les vols internationaux se traduirait inévitablement par une baisse de part de marché et donc d'un risque accru pour les investisseurs, contribuant ainsi à abaisser la cote de crédit d'ADM, augmenter le coût de financement pour ensuite se répercuter dans un déficit d'infrastructure, une réduction de la desserte mondiale ou une augmentation du prix des billets pour la communauté.

Il ne fait donc pas de doute qu'en tant qu'aéroport international, mais surtout de plaque tournante aéroportuaire, les activités de YUL révèlent un caractère plus complexe qu'un aéroport régional desservant principalement des liaisons de point à point. Ainsi, la structure de coûts/frais d'exploitation est plus élevée et vient refléter ce statut puisque le processus est plus réglementé et implique davantage de joueurs.

Bien que les frais pour le dégivrage des aéronefs, les frais d'atterrissage, les frais de NavCanada pour la navigation aérienne, les frais chargés aux passagers pour le contrôle de sûreté et que les exigences pour les manutentionnaires soient plus élevées; YUL est reconnu comme le meilleur aéroport au monde à opérer dans des conditions nordiques. Ainsi, le transporteur régional aura accès à des services fiables et professionnels et cela, en toute saison. Cela se reflétera sur la qualité du service offert aux passagers et sur le respect des horaires.

Enfin, nous demeurons convaincus que ces charges liées au statut de plaque-tournante sont compensées par l'accès à une desserte plus variée et à un réseau plus étendu offert par des transporteurs internationaux faisant partie des trois grands groupes aériens mondiaux à YUL : Star Alliance, Skyteam et One world.

Montréal est ressortie gagnante de ce regroupement de vols passagers sur une seule plateforme. Une augmentation de la desserte en vol direct favorise non seulement le voyageur, mais également tout le tissu économique de la région.

En effet, l'internationalisation de l'économie du Grand Montréal s'est accélérée depuis près de 20 ans. Les succès durables de Montréal International et d'Investissement Québec international quant à l'attraction et la rétention d'entreprises, d'investissements directs étrangers et d'étudiants internationaux ont certainement eu comme intrant la richesse de la desserte aérienne sans escale au départ de YUL.

Ajouter un second aéroport international pour les passagers réduirait le bassin de clientèle des transporteurs et augmenterait leurs coûts d'opération, tout en mettant à risque les gains obtenus par l'ensemble des acteurs métropolitains depuis la concentration des vols en 2004.

Pour ces motifs et bien d'autres, il est évident que la construction d'un nouvel aéroport international de passagers, situé à peine à 33 kilomètres de YUL, serait un choix dommageable pour l'ensemble de la collectivité, pour l'économie et est tout simplement un non-sens. D'autant que cette volonté exprimée n'est soutenue par aucune étude d'impact.

Section 5

Montréal – Centre d'aérospatial de classe mondiale

Fort de près de 40 000 emplois dans le domaine et premier produit d'exportation du Québec, il ne fait pas de doute qu'il s'agit d'un secteur stratégique pour notre économie. Ça demeure l'un des seuls endroits au monde où un aéronef peut passer de l'idéation à la fabrication et à la commercialisation.

L'industrie aérospatiale, sous le leadership de la grappe AéroMtl a répondu à l'appel du gouvernement du Québec en proposant la constitution de la Zone d'innovation en aérospatiale du Québec. Nous sommes en attente d'une décision gouvernementale.

Cette future zone se veut répartie sur trois sites historiques et complémentaires, chacun à proximité d'un site aéroportuaire soit YUL, YMX et YHU, et ayant chacun sa vocation sur la base des entreprises, des institutions d'enseignements et des infrastructures qu'il abrite.

YHU peut devenir un véritable campus technique et universitaire avec la présence de l'École nationale d'aérotechnique comme figure de proue et les partenariats universitaires en génie. Le secteur aéroportuaire accueille des entreprises de renom comme P&WC et Héroux-Devtek et des institutions comme l'Agence spatiale canadienne et le Centre canadien de certification et d'essais en vol.

Un changement de vocation de YHU l'amènerait à empiéter sur le rôle de YUL plutôt que de contribuer à son plein potentiel dans son rôle actuel dans l'écosystème aérospatial. Il est essentiel de capitaliser sur les connaissances des acteurs déjà présents à YHU et d'y mettre les énergies requises pour permettre la réalisation d'un campus de ce genre qui amènera des connaissances, de la visibilité et des retombées économiques qui seront un atout pour toute les Québécoises et les Québécois. Perdre certains acquis par la réalisation d'un changement de vocation superflu mettrait en péril tout ce capital déjà présent à YHU.

Section 6

Les transports aériens et la lutte aux changements climatiques

L'industrie du transport aérien est bien consciente de son empreinte écologique. Pour des raisons tant environnementales qu'économiques, les acteurs de l'écosystème ont pris le virage de la lutte aux changements climatiques. Les passagers en sont de plus en plus conscients en réduisant leur nombre de vols ou en compensant les émissions. En utilisant davantage le covoiturage pour arriver à l'aérogare ou en adoptant des comportements de plus en plus responsables dans leur consommation sur place.

Les aéroports se sont donnés des cibles ambitieuses en termes de réduction d'émissions de GES, d'efficacité énergétique, de gestion des matières résiduelles, d'électrification des plateformes. YUL va même jusqu'à offrir à la communauté la station terminale souterraine de l'antenne aéroport du REM.

Les avionneurs, les compagnies aériennes et tous les autres acteurs du ciel cherchent par tous les moyens à améliorer leur bilan de différentes façons : du design au type de matériau, des techniques de vol à l'optimisation de l'utilisation des sièges par vol, du renouvellement des flottes à l'utilisation de carburants alternatifs. La carboneutralité n'est pas prévue avant 2050 du côté du transport aérien.

Tous adhèrent à la volonté d'une relance du transport aérien plus verte et plus inclusive. Spécifiquement, pour les aéroports, ça implique de voir tous les aéroports du Québec, particulièrement les portes d'entrées de YQB (l'aéroport de Québec) et de YUL, comme

faisant partie d'un véritable réseau aérien québécois. L'objectif doit être de toujours optimiser les infrastructures déjà construites et déjà payées par les voyageurs, avant de penser en construire de nouvelles. Parce que l'infrastructure la plus verte, sera toujours celle qu'on ne construit pas.

Aujourd'hui, force est de constater que du côté de YUL, nous aurons de la capacité tant du côté de l'aérogare que des portes d'embarquement pour quelques années. Pour YUL, nous prévoyons un retour à capacité vers 2025, retardant ainsi la construction visant l'augmentation de capacité côté air à 2040.

Du côté de YQB, avant la pandémie, le récent agrandissement de leur aérogare appelait un plan de développement agressif auquel leur nouveau PDG s'active. Avec l'infrastructure actuelle, YQB pourrait presque tripler son nombre de passagers.

La diversion de vols d'un aéroport déjà construit va à l'encontre du développement durable. L'augmentation du nombre de vols sur une troisième plateforme est encore plus dommageable. Il est nécessaire de réfléchir à l'avenir de nos collectivités et répliquer une troisième infrastructure de la sorte sur un site qui demeure, en partie, non développé ne fait qu'aller à l'encontre des principes de développement durable qui doivent être chers à toutes et à tous.

Conclusion

La sortie de pandémie entraînera de grands défis pour l'industrie du transport aérien. Les aéroports et les compagnies aériennes doivent retrouver leurs passagers et leur santé financière. L'industrie voudra faire profiter les passagers d'une offre à prix concurrentiel, dans une flotte renouvelée d'appareils, en faisant face à une pénurie de main-d'œuvre et en répondant aux impératifs de la lutte aux changements climatiques.

La vision d'un réseau aéroportuaire québécois appelle à une meilleure collaboration entre Québec et Montréal. Par exemple, YQB pourrait très bien devenir la plaque tournante du transport régional québécois. Également, dans le cadre de la reprise, certaines fréquences de liaisons internationales pourraient être déplacées de YUL à YQB, par exemple à Paris. Par contre, de tels transferts sont possibles quand les équipages et les appareils des compagnies aériennes sont déjà réparties sur les plateformes et que les diverses agences gouvernementales requises au transport aérien sont déjà présentes et en action sur ces plateformes. La situation actuelle de pénurie de main d'œuvre qualifiée rend ceci encore plus évident. La situation sera intenable si une troisième plateforme est créée.

En même temps, tous les nouveaux joueurs vraiment intéressés ont toujours accès aux deux plateformes existantes. Certains y sont déjà.

Permettre une plus grande dilution, c'est risquer de recréer l'histoire de Dorval et de Mirabel qui a mené Montréal à sa marginalisation comme destination; elle, la capitale mondiale de l'aviation civile.

Si les autorités compétentes le souhaitent, ADM est d'avis que YHU peut jouer un rôle dans le réseau aéroportuaire québécois. YHU peut aujourd'hui accueillir tous les vols

domestiques qu'il souhaite. Il y a de l'appétit comme jamais pour les vols intérieurs canadiens.

YHU a aussi un rôle comme lieu de formation qu'elle doit jouer à plein pour le bénéfice de tous.

YHU pourrait également faire une plus grande place à l'aviation générale, dite privée, même aux écoles de pilotage.

Les défis environnementaux nous appellent à la frugalité dans la construction de nouvelles infrastructures.

Y aura-t-il un moment où il y aura suffisamment de demandes pour un autre aéroport international pour desservir le Grand Montréal? Pas dans un avenir prévisible et même dans le futur si on considère l'importance à accorder au développement durable et à limiter notre empreinte. Chacun des aéroports existants peut avoir un rôle à jouer alors que nous avons un écosystème aérospatial aussi présent et important. Leurs modèles d'affaires doivent être différents. La complémentarité de l'offre doit aller au-delà du partage de vols passagers domestiques versus internationaux et inclure la formation, l'aviation générale, l'aéronautique et tant d'autres éléments au cœur de l'aviation. Si les autorités compétentes souhaitent conserver la vocation aéroportuaire, il est envisageable d'offrir des services complémentaires plutôt que de tenter de créer une fausse compétition qui sera ultimement dommageable pour les collectivités.

Permettre la dilution de vols de YUL vers YHU ne rend service à personne. Plutôt que de déployer des énergies à ceci, il faut se demander ce que l'on souhaite léguer à la collectivité de demain et comment on sera en mesure de lui assurer un avenir qui combinera une réussite économique et une empreinte écologique limitée.