



**Chambre de commerce  
du Montréal métropolitain**  
**Board of Trade of Metropolitan Montreal**

Le 14 septembre 2004

M<sup>e</sup> Jacques Goyette  
Président du conseil d'administration  
Développement Aéroport Saint-Hubert de Longueuil  
5700, route de l'Aéroport  
Saint-Hubert (Québec) J3Y 8Y9

Maître,

Au nom de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, de nos quelque 7 000 membres et en mon nom personnel, je désire vous transmettre toutes nos félicitations pour l'annonce de la cession de l'aéroport Saint-Hubert par Transports Canada à Développement Aéroport Saint-Hubert de Longueuil (DASH-L).

En tant qu'organisation orientée vers la progression et la réussite économiques de la région métropolitaine de Montréal, la Chambre entrevoit depuis plusieurs années une stratégie à long terme de développement économique et de rayonnement international qui regroupe les trois aéroports de la région : Pierre-Elliott-Trudeau, Mirabel et Saint-Hubert. À cet égard, la Chambre communiquait déjà sa position en ce sens dans une lettre transmise en août 2002 à Aéroports de Montréal (voir ci-dessous).

Convaincus qu'à l'ère de la concurrence entre les métropoles du monde, adopter une vision et une stratégie régionales est d'une importance capitale pour le développement des agglomérations urbaines et que nous devons miser sur la complémentarité des installations actuelles pour hisser Montréal au niveau de plaque tournante de l'Amérique du Nord, nous nous réjouissons de l'annonce de votre désir d'intégrer l'aéroport Saint-Hubert à l'intérieur d'une perspective métropolitaine et d'y développer une nouvelle vocation de vols d'affaires.

Grâce à cette nouvelle orientation, l'agglomération urbaine de Montréal sera dotée de trois aéroports spécialisés complémentaires, contribuant ainsi à la prospérité collective de notre cité.

En vous réitérant tous nos vœux de succès dans la mise en œuvre de ce nouveau positionnement, nous vous prions d'agréer, Maître, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le président et chef de la direction,

Benoit Labonté

p.j.



Chambre de commerce  
du Montréal métropolitain  
Board of Trade  
of Metropolitan Montreal

Le 19 août 2002

Monsieur James C. Cherry  
Président-directeur général  
Aéroports de Montréal  
1100 René-Lévesque Blvd. Ouest,  
Bureau 2100  
Montréal (Québec) H3B 4X8

**Objet : Développement régional d'Aéroports de Montréal**

Monsieur,

Au nom de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, je désire vous faire part de notre opinion quant à la récente décision d'Aéroports de Montréal de consolider les missions respectives des aéroports de Dorval et de Mirabel, en rapatriant tous les vols de passagers vers Dorval et en conférant à Mirabel une vocation industrielle, dédiée exclusivement au fret (tout-cargo).

La Chambre de commerce du Montréal métropolitain entrevoit nécessairement cette décision en fonction de ses préoccupations pour la stratégie à long terme de développement économique et de rayonnement international de la région métropolitaine de Montréal, et au rôle des aéroports de la région - Dorval, Mirabel et Saint-Hubert – dans cette stratégie. L'intérêt d'ADM pour la gestion des opérations de l'aéroport de Saint-Hubert, tel que rapporté ce week-end dans *The Gazette*, est, à cet égard, tout à fait pertinent.

Nous comprenons que votre récente décision aura des répercussions financières directes sur Aéroports de Montréal en permettant de diminuer les pertes annuelles substantielles reliées à l'opération des vols de passagers à Mirabel. Ainsi, si cette mesure représente le parachèvement d'une première phase permettant de stabiliser la situation financière et logistique d'Aéroports de Montréal, il demeure essentiel de voir plus loin et d'envisager dès maintenant les phases subséquentes, dans le cadre d'un développement intégré et à long terme des infrastructures aéroportuaires pour l'ensemble de la région métropolitaine de Montréal.

Dans ce contexte, la Chambre accueille favorablement le transfert annoncé de tous les vols passagers, mais dans la mesure où certaines conditions précises seront respectées en ce qui concerne le nouveau rôle d'aéroport spécialisé de Dorval. Ainsi, la valorisation de Montréal comme destination aérienne internationale commence par l'amélioration significative de la qualité des équipements, de l'aménagement et de l'accès à l'aéroport principal de la grande région métropolitaine. Notamment, il est plus que temps de consolider les infrastructures routières menant à Dorval, afin d'en augmenter l'efficacité et de rendre l'aéroport plus attrayant, tant pour les passagers que pour les transporteurs aériens. La Chambre espère que le consensus qui semble poindre entre les différents paliers de gouvernement concernés permettra enfin de réaliser les travaux de réfection du rond-point Dorval. Finalement, nous croyons comprendre que le couvre-feu sera maintenu et que les vols nolisés qui partiront et arriveront à Dorval respecteront les heures permises de vol.

Par ailleurs, en fonction de l'importance des exportations pour l'économie du Montréal métropolitain, la décision de développer le créneau du transport aéro-industriel à Mirabel nous apparaît tout à fait appropriée et prometteuse. Non seulement croyons-nous que la nouvelle vocation tout-cargo de Mirabel soutiendrait le développement économique de l'ensemble de la région métropolitaine, mais elle permettrait la préservation des infrastructures. Il nous apparaît très important de maintenir l'utilisation des infrastructures de Mirabel selon une vision complémentaire à l'ensemble des activités aéroportuaires de la région métropolitaine et d'une façon qui en préviendra la détérioration.

De plus, afin de lui permettre de développer pleinement son potentiel de centre de transit des marchandises, l'aéroport de Mirabel trouverait avantage à détenir le plein statut de zone franche. Actuellement, les avantages fiscaux attribués par le gouvernement du Québec et du Canada permettent aux entreprises localisées dans la zone de commerce international de Montréal, à Mirabel, de bénéficier de certains crédits et congés fiscaux pour, entre autres, la construction d'installations, la formation du personnel et la recherche. L'attribution du statut de zone franche, par une décision du gouvernement fédéral, créerait une zone physique où les marchandises pourraient être stockées, transformées puis réexpédiées sans devoir être dédouanées. La Chambre encourage Aéroports de Montréal à faire pression auprès du gouvernement canadien afin que ce scénario soit mis en application. Une telle simplification de la gestion procurerait un stimulant puissant pour attirer tant les entreprises qui voudraient y concentrer leurs activités de transformation et de distribution transfrontalière que les compagnies de transport.

Afin d'assurer la place de Montréal comme plaque tournante du cargo en Amérique du nord, l'aéroport de Mirabel aura besoin d'installations appropriées. À titre d'exemple, un aéroport à l'avant-garde au niveau du transit des marchandises, celui d'Amsterdam, possède des entrepôts en douane (*bonded warehouses*) et opère des appareils à rayon X pouvant traiter un conteneur complet, accélérant significativement le dédouanement des arrivages étrangers et favorisant le respect des plus hauts standards de sécurité, ce qui, dans le contexte international actuel, constitue une valeur ajoutée indéniable. Il va sans dire que pour développer efficacement le créneau du fret, il est nécessaire, dès maintenant, de faire preuve de vision et de volonté et de doter Mirabel des équipements modernes et des programmes incitatifs nécessaires afin de positionner cet aéroport comme pôle aéro-industriel d'envergure internationale.

La présence de la Zone de commerce international et la spécialisation dans les opérations de transport du fret aérien de marchandises à l'aéroport de Mirabel présentent déjà, par ailleurs, les conditions idéales pour implanter à Mirabel une véritable zone de valeur ajoutée exempte de douanes (à l'exemple de celle d'Amsterdam, où ont transité quelques 1,2 million de tonnes de fret en 1999, 10 fois plus qu'à Dorval et Mirabel réunis), qui pourrait servir de plaque tournante des marchandises pour toute l'Amérique du nord. Dans un tel contexte, la Chambre vous recommande fortement d'entamer, à brève échéance, des procédures pour étudier la faisabilité d'un tel projet à Mirabel.

Enfin, la Chambre souligne avec intérêt la pertinence de votre projet d'obtenir la gestion des opérations de l'aéroport de Saint-Hubert, que ce soit par le biais d'une entente négociée avec le propriétaire de ce site, Transport Canada, ou avec la Ville de Longueuil, qui en détient actuellement le mandat de gestion. De nombreux avantages, tels que l'accès rapide au centre-ville et un achalandage minimal, réduisant le temps d'embarquement, en feraient un excellent aéroport dédié à l'aviation générale et aux vols de passagers d'affaires sur courtes et moyennes distances. Dans une perspective métropolitaine de développement, la Chambre souhaite qu'Aéroports de Montréal ajoute la gestion des opérations de l'aéroport de Saint-Hubert à ses responsabilités afin d'exercer une véritable vision intégrative des infrastructures aéroportuaires de la région et d'opérer les trois sites de façon cohérente. Une étude de faisabilité sur la spécialisation des trois aéroports révélerait sûrement qu'une utilisation optimale des avantages comparatifs de chacun encouragerait leur développement de façon efficace et complémentaire.

À l'ère de la compétition entre les métropoles du monde, il ne fait aucun doute qu'adopter une vision et une stratégie régionales est d'une importance capitale pour le développement des agglomérations urbaines et Montréal ne fait certainement pas exception à cette règle. Le développement des infrastructures aéroportuaires de la grande région métropolitaine doit s'ancrer dans la même perspective, où les trois aéroports sont gérés par une même entité – régionale -, et miser sur la complémentarité des installations actuelles pour hisser Montréal au niveau de plaque tournante de l'Amérique du nord. Dans ce contexte, la Chambre continuera de suivre attentivement vos décisions puisque la communauté des affaires s'attend à trouver en Aéroports de Montréal un partenaire dont les actions sauront contribuer de façon tangible à la vision d'ensemble et à la prospérité de l'ensemble de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le président,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'B. Labonté', with a stylized flourish at the end.

Benoit Labonté

c.c. L'honorable David Collenette, ministre des Transports du Canada  
Monsieur Serge Ménard, ministre des Transports du Québec  
Monsieur Jacques Olivier, maire de Longueuil et vice-président de la CMM  
Monsieur Gérald Tremblay, maire de Montréal et président de la CMM  
Monsieur Gilles Vaillancourt, maire de Laval et vice-président de la CMM