

---

Notes pour une allocution de M. Yves Beauchamp, PDG d'Aéroports de Montréal  
Devant la Chambre de commerce du Montréal métropolitain  
Montréal  
Le 4 avril 2023

LA VERSION LUE FAIT FOI

---

## **Plan de vol 2028 : pour un YUL plus accessible et plus connecté**

Cher Michel, Président de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain,

Distingués invités de la table d'honneur,

Membres du Conseil d'administration d'ADM, dont sa présidente Mélanie Kau et Marie-Hélène Nolet qui lui succèdera le 2 mai,

Messieurs Marc Doret et Patrick Charbonneau, maires de la Cité de Dorval et de la ville de Mirabel,

Monsieur Stéphane Poirier, président-directeur général de l'Aéroport international Jean-Lesage,

Chers clients, partenaires et collègues du secteur aéronautique et de l'industrie touristique,

Mesdames, Messieurs,

Bonjour à tous,

C'est la première fois que j'ai le plaisir de m'adresser à cette chambre à titre de président-directeur général d'ADM et j'en suis très heureux.

Je vous remercie de votre présence.

Je suis entré en fonction en septembre dernier.

Mon prédécesseur, Philippe Rainville avait eu la délicatesse de rester en poste pendant la période de pointe de l'été 2023.

« Comme ça, m'avait-il dit, c'est moi qui assumerai s'il y a des problèmes et tu pourras entamer ton mandat dans la tranquillité. »

Mais force est de constater que ça ne s'est pas passé comme ça.

Quelques jours après mon arrivée, YUL était sur la sellette.

Cette fois-là, c'était une panne informatique au contrôle frontalier qui avait provoqué des débordements majeurs, combinée évidemment à des enjeux inacceptables d'accès au site aéroportuaire. En d'autres mots, c'était une tempête parfaite.

C'était mon baptême, comme PDG.

Mais c'était surtout la manifestation d'une vérité incontournable.

Un aéroport est une chaîne aux multiples acteurs.

Et une chaîne n'est jamais plus forte que le plus faible de ses maillons.

Dès qu'il y en a un qui cède, tout le processus est dérégulé.

Depuis que je suis en poste, nous avons travaillé à resserrer les liens entre toutes les organisations présentes à YUL pour prévenir les débordements et mieux réagir lorsqu'ils surviennent malgré tout.

Je tiens à remercier tous les partenaires de notre communauté aéroportuaire pour la qualité de la collaboration que nous avons eue dans les derniers mois.

Les choses vont mieux.

Nous demeurons un aéroport sous forte pression, mais nous avons retrouvé une fluidité.

C'est le fruit de cette collaboration plus étroite et agile et d'investissements ciblés :

- Notamment, la capacité de la salle à bagage domestique et internationale a augmenté de près de 30 %. On est passés de 2 200 à 2 800 valises à l'heure.

- Puis, des investissements de 40 millions ont permis d'installer un nouvel appareil d'imagerie, un cinquième, et d'aménager une nouvelle salle de fouille avec 10 postes.
- Ensuite, nous avons aussi travaillé avec les transporteurs pour régler des problèmes dans les équipes de manutentionnaires.
- Et finalement, dans les zones de départ, 180 bornes d'enregistrement ont été remplacées.

Ces améliorations nous permettent d'envisager l'affluence de l'été avec confiance.

Vos vacances commencent et se terminent à l'aéroport et nous faisons tout ce que nous pouvons pour faire partie de vos beaux souvenirs.

\*\*\*

Aujourd'hui, je veux vous donner des nouvelles de votre aéroport international.

Je vais vous parler :

- De nos activités.
- De nos projets de développement.
- De nos défis.
- Et de ce que tout ça va impliquer pour vous, pour les voyageurs...

C'est l'essentiel de notre plan de vol 2028 pour un YUL plus accessible et plus connecté.

\*\*\*

Chez ADM, je suis un nouveau PDG, mais pas un nouveau venu.

Pendant 7 ans, j'ai fait partie du comité consultatif communautaire d'ADM.

Une vingtaine d'organismes, comme cette chambre, en font partie et tous les aspects de la relation entre une communauté et son aéroport international y sont abordés.

J'ai aussi été pendant trois ans membre du Conseil d'administration d'ADM. J'y étais pendant la crise de la pandémie, qui a été éprouvante pour notre aéroport.

Je connais donc l'envers du décor pour ainsi dire.

Je retrouve par ailleurs chez ADM des éléments qui m'étaient familiers à l'ÉTS, à l'Université de Montréal et à McGill où et j'ai eu l'occasion de réaliser des projets marquants.

Je retrouve :

- Des infrastructures stratégiques, mais aussi vieillissantes;
- Des projets fascinants axés sur l'innovation;
- Une multitude de parties impliquées;
- Montréal dans sa dimension internationale.

Avec ce bagage, j'ai donc pris mes fonctions il y a 7 mois en étant :

- Soucieux de la qualité des services aux voyageurs;
- Sensible au rayonnement international de Montréal;
- Convaincu de l'urgence de rehausser la capacité et la qualité de nos infrastructures aéroportuaires;
- Et très conscient de la nécessité de faire équipe avec les citoyens et les usagers pour traverser le mieux possible la période de chantiers très intense qui s'amorce.

\*\*\*

Pourquoi une période de chantiers intense?

Parce que nos infrastructures sont vieillissantes.

Parce qu'on a perdu deux ans à cause de la pandémie.

Et parce que le transport aérien a redécollé sur les chapeaux de roue, particulièrement à Montréal.

D'ailleurs en 2023, plusieurs records ont été battus à YUL.

21 millions de passagers.

32,3 % de plus qu'en 2022 et 4,1 % de plus qu'en 2019 qui était notre année de référence pré-pandémique.

L'été 2023 a été particulièrement achalandé : 8,4 % d'achalandage de plus comparativement à l'été 2019.

En 2023, Montréal avait une desserte de 157 destinations directes :

- 87 à l'international, dont Copenhague qui s'est ajoutée en 2023;
- 32 aux États-Unis, dont la Nouvelle-Orléans, qui s'est ajoutée;
- Et 38 ailleurs, au Canada.

YUL a enregistré en 2023 la plus forte croissance parmi les grands aéroports canadiens.

Montréal a même une desserte internationale qui fait l'envie de plusieurs grandes métropoles nord-américaines.

De nouvelles liaisons s'ajoutent en 2024, comme Séoul et Marrakech.

Montréal a deux fois plus de connexions avec l'international que Boston ou Vancouver par exemple.

- C'est un peu à cause de vous, à cause du dynamisme de notre économie.
- À cause de Montréal métropole universitaire.
- À cause de Montréal métropole diplomatique et capitale de l'aviation civile, avec ses 70 organisations internationales, dont 5 sièges de l'ONU.
- C'est à cause des touristes internationaux qui sont de retour et des touristes québécois qui repartent.
- C'est à cause aussi de notre principal partenaire, Air Canada, qui représente plus de la moitié de l'activité, et qui a fait de YUL un hub international.
- Et aussi de la forte présence d'Air Transat qui a une offre loisir qui plait aux Québécois.



On a plus de voyageurs, plus de destinations, plus de transporteurs qu'avant la pandémie. On a besoin d'ajouter de la capacité à nos infrastructures d'accueil, tant du côté ville que du côté air.

Après une pause forcée de deux ans, on est de retour sur la courbe de croissance d'avant.

Mais à cause de ce hiatus, on a moins de temps pour réaliser les travaux absolument nécessaires.

\*\*\*

Nous sommes engagés dans une course.

Nous avons 4 ans pour être capables d'accueillir 4 millions de personnes de plus qu'aujourd'hui.

Voici notre plan de vol 2028

- Ajouter des stationnements.
- Démolir le stationnement étagé actuel.

- Construire un nouveau débarcadère et aménager les accès routiers.
- Opérationnaliser la connexion avec le REM.
- Ajouter une jetée permettant de nouvelles portes d'embarquement satellite.

Je reprends ça avec quelques détails.

\*\*\*

Côté Ville d'abord.

Une première étape importante a été franchie à la fin février avec l'inauguration du nouveau stationnement P 4, situé à gauche du terminal, où les voyageurs pourront entrer à proximité de l'hôtel Marriott.

Le P4, c'est 4 étages, 2 800 places.

Un autre stationnement étagé sera construit, sur le site de l'actuel P11, côté est du terminal près de Côte-de-Liesse, qui sera accessible en 2026 et offrira 3 000 places.

Pourquoi cet empressement à construire des stationnements?

Parce que dès 2026, quand ce nouveau stationnement sera complété, nous allons démolir le stationnement étagé actuel de 5 000 places qui approche sa fin de vie utile.

La démolition du stationnement étagé va libérer de l'espace en façade et nous permettra de construire deux nouveaux débarcadères à quatre voies chacun sur deux niveaux et d'aménager les accès routiers en 2027 et 2028.

Par la suite, nous détruirons le débarcadère actuel pour en construire un nouveau, à quatre voies lui aussi. À terme, nous aurons ainsi presque triplé la capacité sur cette infrastructure.

C'est ça la solution pérenne aux enjeux de congestion sur le site aéroportuaire.

Entre-temps, la station du REM sera entrée en opération.

Montréal fera partie des grandes villes du monde qui ont un accès rapide et hors trafic entre le centre-ville et ailleurs dans la métropole et son aéroport international.

Côté Air, les travaux seront les suivants.

- Nous allons ajouter des stationnements d'avion éloignés.
- Et une jetée satellite.

Du côté de l'aérogare, nous allons également procéder à l'amélioration des installations pour le traitement des bagages

Le tout, selon un séquençement bien défini par nos équipes. Parce que c'est ça, la réalité de faire de grands projets de construction sur un site aéroportuaire ouvert 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Il n'y a pas de chemin de contournement, de voies alternatives... on doit construire, pour se donner la capacité de démolir, pour ensuite reconstruire. Ça peut avoir l'air simple, mais je vous l'assure, c'est une mécanique extrêmement complexe.

C'est beaucoup d'informations en quelques instants et j'en conviens.

Voyons en images ce que ça signifie.

(Lancement de la vidéo)

\*\*\*

Notre plan de vol 2028 comme vous avez pu le remarquer, est très exigeant.

Ses projets côté ville et côté air, permettront d'améliorer l'accès et la connexion de notre aéroport.

Parce que tous les efforts vont dans cette direction de faciliter l'accès pour ceux qui partent, ceux qui arrivent, ou ceux qui sont en transit.

Les mois à venir ne seront pas toujours faciles, j'en conviens.

Mais en 2028, je vous en donne l'assurance, nous serons dans une autre réalité.

Nous aurons fait un progrès énorme. Nous pourrons alors accueillir adéquatement les 25 millions de passagers attendus.

Pour limiter les inconvénients, et améliorer l'expérience des usagers d'ici là, nous avons mis en place plusieurs mesures d'atténuation et on continue à travailler sur cet aspect.

Une mesure importante qui va entrer en vigueur au mois de mai, c'est l'implantation d'un débarcadère express au nouveau stationnement étagé P4, puis d'un deuxième débarcadère express plus près de la Cote-de-Liesse. Ceux-ci seront desservis par des navettes ayant des temps de parcours de 5 minutes, permettant ainsi aux voitures d'éviter la circulation du débarcadère principal, et ce, pendant tout l'été.

De plus, on s'est rendu compte, après nos analyses, qu'environ 25 % des voitures qui circulaient sur le débarcadère principal, c'étaient des gens qui tournaient en rond jusqu'à l'arrivée d'un voyageur. Pour désengorger le débarcadère, nous allons offrir un accès gratuit dans tous les stationnements pour 40 minutes.

Je le répète, vous aurez accès à tous nos stationnements gratuitement cet été pour une période de 40 minutes.

Pourquoi cette mesure?

Avec un temps de stationnement gratuit, on soulage le débarcadère, on ajoute des aires d'attente, et les accompagnateurs arrêtent de tourner en rond.

Nous sommes confiants qu'avec la somme des options offertes aux usagers et aux accompagnateurs, nous serons en mesure d'alléger le temps d'attente au débarcadère principal. Nous ne voulons plus jamais voir des gens contraints de débarquer de voiture avec leur valise sur l'autoroute de crainte de manquer leur avion.

Ce n'est pas tout. Une autre mesure très intéressante de décongestion des accès à YUL se profile. La mise en service de la station des Sources du REM – qui ouvrira avant la station de notre aéroport - offrira des opportunités à saisir pour améliorer l'offre de transport collectif. Selon nos estimations, ça prendrait une dizaine de minutes pour relier cette station à notre aérogare via service de navette.

Et on continue.

Il y a toute une équipe au travail pour préparer ces mesures d'atténuation et pour élaborer les campagnes d'information, de sensibilisation et la signalisation pour bien renseigner les voyageurs afin qu'ils fassent le bon choix.

Et parce que l'innovation fait partie de notre ADN, nous travaillons même à développer un outil basé sur l'intelligence artificielle en collaboration avec IVADO, un consortium de recherche, de formation et de mobilisation des connaissances en intelligence artificielle, qui permettra éventuellement d'aiguiller les usagers afin qu'ils puissent mieux préparer leurs déplacements vers le site aéroportuaire.

\*\*\*

Notre plan de match est ambitieux, j'en conviens, mais nous savons que nous saurons réaliser ces travaux majeurs dans l'échéancier et dans le respect de notre capacité à payer.

Nous allons mettre en place des stratégies qui sauront rendre nos projets intéressants pour le marché.



Ces grands travaux seront scindés en différents projets, indépendants, et chapeautés par des bureaux de projet spécifiques.

Nous n'hésiterons pas à varier les modes de réalisation en tenant compte de la complexité des enjeux, des interdépendances avec d'autres projets et du partage de risque avec les entrepreneurs.

Nous serons toujours un donneur d'ouvrage de choix.

Les travaux prévus d'ici 2028 vont représenter des investissements de plus de 4 milliards de dollars, ce qui inclut nos projets réguliers et le maintien de nos actifs.

Et nous sommes capables de le faire dans le modèle actuel des aéroports canadiens.

Oui, la pandémie a eu un effet désastreux sur les finances d'ADM.

De la manière dont nous sommes constitués, nous devons accueillir des voyageurs et des avions pour encaisser des revenus, pour pouvoir contracter des emprunts, qui nous permettent de faire des travaux.

Cette situation n'est pas idéale, je sais que la Chambre a d'ailleurs souhaité une ouverture à du capital privé, comme les fonds de pension, par exemple, dans la construction d'infrastructure. Nous sommes d'accord et croyons que cet outil de développement sera nécessaire dans l'avenir.

Pour le moment, on n'est pas là.

Parce que la roue a recommencé à tourner et nous aurons les ressources nécessaires pour notre plan de vol 2028.

Mais 2028, ce n'est qu'une étape.

Une étape importante.

L'entrée dans l'ère d'un meilleur accès à l'aérogare et aux aéronefs.

Mais on a aussi fait l'exercice de porter notre regard à plus long terme, jusqu'en 2035.

Et là, d'autres projets de plus grande envergure se profilent.

Reconstruction du stationnement étagé P 5.

Démolition et reconstruction des débarcadères actuels dont je faisais mention plus tôt.

Prolongement de l'aérogare et ajout de portes d'embarquement.

Pour cette suite des choses, les nouveaux outils financiers seront nécessaires.

Nous aurons l'occasion d'y revenir.

\*\*\*

Je vois le temps qui file.

Je voudrais aborder quelques sujets en rafale en terminant.

D'abord Mirabel.

On est fiers de ce qu'est devenu Mirabel, on est très heureux du partenariat bâti avec la municipalité.

En 2023, nous avons eu le plaisir de participer à la construction à Mirabel du tout nouveau Centre d'excellence du A220 d'Airbus, l'avion le plus performant au monde.

C'est un projet formidable qui va ajouter des centaines de nouveaux emplois de qualité, qui vont s'ajouter aux quelque 8 000 emplois générés par l'Aérocité internationale de Mirabel.

L'avenir de Mirabel est prometteur. Notre aérocité doit devenir un véritable pôle d'innovation axé sur les matériaux innovants, la mobilité avancée, la décarbonation des activités aériennes et aéroportuaires.

Ce pôle fait partie intégrante du projet de zone d'innovation soumis au Gouvernement du Québec et piloté par AéroMontréal pour lequel une décision imminente est attendue.

Un mot maintenant sur ce projet de train moderne et rapide entre Québec et Toronto.

Évidemment, on applaudit ce projet. Et on souhaite même ardemment que le TGF s'arrête chez nous, à YUL.

Pourquoi?

Parce que l'avenir de YUL, ce n'est pas de revenir à 50 vols Montréal-Toronto par jour.

On a besoin dans ce corridor d'options de mobilité durables et efficaces.

Il faut penser les déplacements dans une vision de mobilité complète.

Le voyage est nécessaire, mais le voyage représente un défi environnemental incontournable.

Comme aéroport, on contrôle ce qui se passe au sol.

En 2023, ADM a présenté son premier plan de durabilité.

Il comporte notre feuille de route pour atteindre zéro émission nette dès 2040.

C'est une priorité pour nous.

Enfin, je voudrais terminer sur un immense merci et un immense bravo aux employés d'ADM et de toute notre communauté aéroportuaire composée de près de 40 000 personnes.

Les derniers mois ont été très chargés.

Il y a eu des imprévus, des débordements, des pannes.

Il y a eu une affluence record.

Mais il y a eu, surtout, des millions de voyageurs et de voyageuses qui vont se souvenir de Montréal et du Québec avec bonheur.

Malgré les problèmes bien réels, malgré nos infrastructures qui ne sont pas encore à la hauteur, YUL s'est encore démarqué dans le palmarès 2023 de Skytrax dans la catégorie Best Airport Staff Service.

À toutes ces femmes, tous ces hommes, présents à toutes les étapes du parcours voyageur à YUL, merci et bravo.

Ce sont des ambassadeurs extraordinaires de Montréal et du Québec.

Merci.