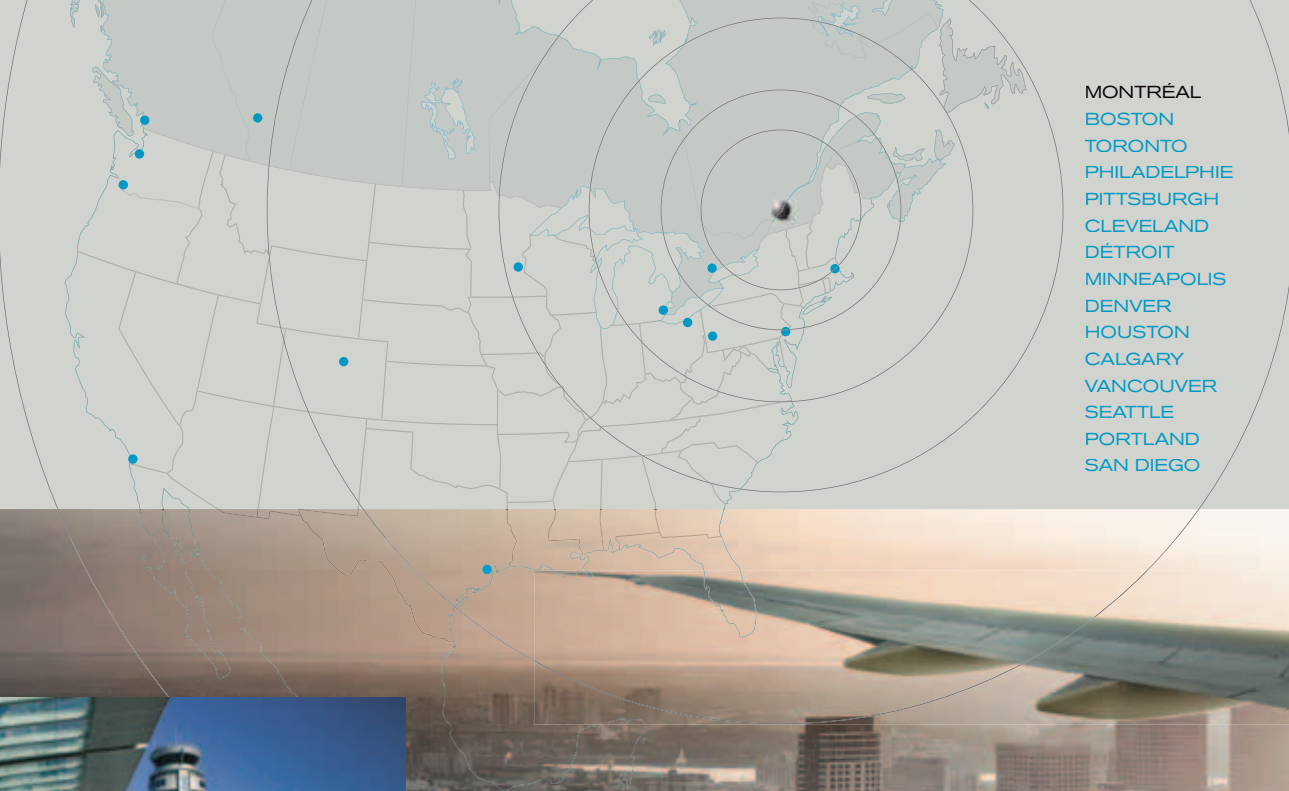




MONTREAL
BOSTON
TORONTO
PHILADELPHIE
PITTSBURGH
CLEVELAND
DETROIT
MINNEAPOLIS
DENVER
HOUSTON
CALGARY
VANCOUVER
SEATTLE
PORTLAND
SAN DIEGO



ÉTUDE DE LA QUALITÉ DE LA DESSERTE AÉRIENNE DE MONTRÉAL

AÉROPORTS DE
MONTREAL

TABLE DES MATIÈRES

2

Introduction

3

Les déterminants d'une
desserte aérienne de qualité

8

L'évaluation de la desserte aérienne
de Montréal

24

Le potentiel d'amélioration
de la desserte

33

Conclusion



INTRODUCTION

Avec la mondialisation des échanges, la qualité de la desserte aérienne d'un territoire est un moteur de plus en plus important de développement économique

- La qualité d'une desserte influence l'attractivité d'une localisation pour les **sièges sociaux** et les **entreprises à activités internationales**
- Les régions bien connectées avec le reste du monde sont souvent plus **dynamiques** et **innovantes**

Inversement, la vigueur de l'économie influence aussi la qualité de la desserte aérienne existante

- La demande de services aériens est intimement liée à la **vigueur** et la **structure de l'économie** locale
- Cette demande est aussi étroitement reliée au niveau de **richesse** d'un territoire

L'évaluation de la qualité d'une desserte aérienne est un exercice complexe

- Elle exige une compréhension des **facteurs de décision des transporteurs aériens** et de l'environnement dans lequel ils évoluent pour juger du niveau des services aériens offerts
- L'évaluation de la qualité d'une desserte doit également être mise en contexte selon les **caractéristiques socioéconomiques existantes sur un territoire**

Dans ce contexte, la présente étude comprend deux objectifs

1. Évaluer la desserte aérienne de Montréal par rapport à d'autres villes nord-américaines similaires
2. Identifier des pistes potentielles de développement pour la desserte de l'aéroport Montréal-Trudeau

LES DÉTERMINANTS D'UNE DESSERTE AÉRIENNE DE QUALITÉ

1. Les déterminants d'une desserte aérienne
2. Les paramètres d'évaluation de la qualité d'une desserte aérienne



L'OFFRE DES TRANSPORTEURS ET LA DEMANDE DE VOYAGES: LES PRINCIPAUX DÉTERMINANTS DE LA DESSERTE AÉRIENNE D'UN TERRITOIRE

La desserte aérienne d'une ville ou d'une région est avant tout une question de rentabilité pour les transporteurs, qui elle-même dépend de la demande

L'OFFRE de liaisons aériennes dépend essentiellement des intérêts financiers et stratégiques des transporteurs privés

- Avec la disparition des transporteurs publics et la concurrence au sein de l'industrie, l'établissement d'une nouvelle liaison est une décision d'affaires qui repose sur une analyse financière rigoureuse
- Règle générale, l'établissement ou le maintien d'une liaison aérienne suppose l'existence d'une demande minimale suffisante pour rentabiliser cette liaison

LA DEMANDE de base en transport aérien dans une ville dépend de plusieurs facteurs socioéconomiques ou géographiques

- La vigueur et la structure de l'économie locale, la richesse, le profil sociodémographique, ainsi que l'attractivité de la région influencent grandement la demande origine-destination d'une ville
- Une position géographique avantageuse peut favoriser le choix d'une ville en tant que «hub» par un transporteur, lui permettant ainsi d'acquérir un trafic additionnel (correspondance)

Au-delà d'un équilibre entre l'offre et de la demande, un grand nombre de conditions doivent également être réunies pour permettre l'établissement d'une nouvelle liaison

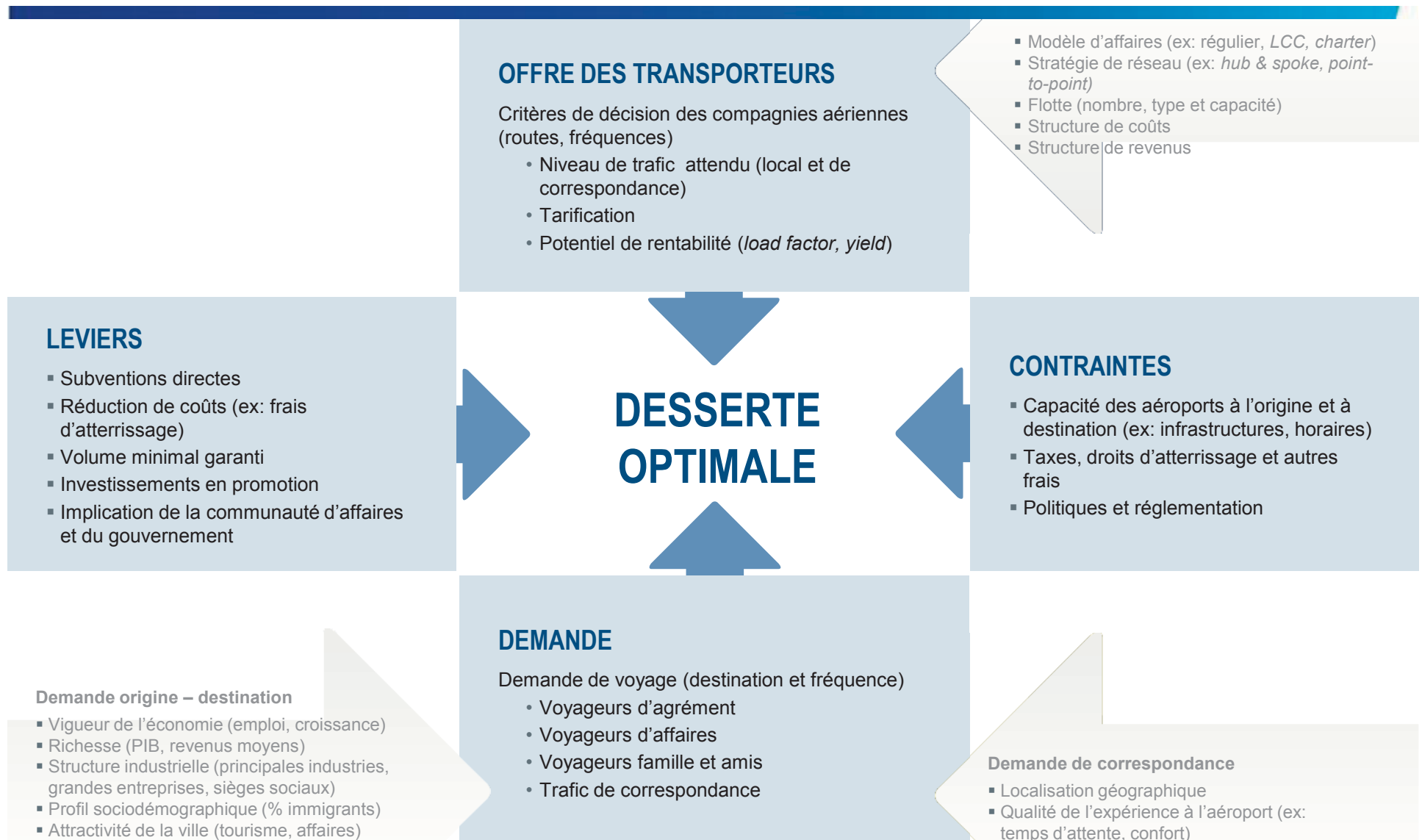
DES CONTRAINTES peuvent freiner l'établissement de liaisons directes

- Ces contraintes peuvent être liées à la capacité des aéroports d'origine et d'arrivée, à la taxation ou à la réglementation

CERTAINS LEVIERS peuvent influencer positivement le développement d'une desserte

- Ces leviers incluent entre autres les incitatifs financiers offerts par les aéroports ainsi que la mobilisation des parties prenantes

L'ANALYSE D'UNE DESSERTE AÉRIENNE: FONCTION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE, AINSI QUE DES LEVIERS ET CONTRAINTES



LES DÉTERMINANTS D'UNE DESSERTE AÉRIENNE

LA PERSPECTIVE DU TRANSPORTEUR: UNE DEMANDE MINIMALE ENTRE 10 000 ET 40 000 PASSAGERS POUR UNE LIAISON DIRECTE À PARTIR DE MONTREAL SELON LA DESTINATION

La rentabilité potentielle d'une liaison régulière pour un transporteur est évidemment liée à l'achalandage en termes de passagers. Toutefois, en sus de ce nombre, sa répartition au fil des jours et de l'année, ainsi que la distribution des tarifs payés sont également des variables clés.

- Pour considérer la mise en place d'une liaison aérienne directe, les transporteurs utilisent dès lors deux principaux paramètres pour en analyser la rentabilité potentielle :
 - le **coefficient de remplissage**, soit le rapport entre le nombre de passagers et la capacité, et ce tout au long de l'année
 - le « **yield** », soit les revenus par passager en fonction des tarifs pour chacune des classes aériennes et de la distribution des passagers selon ces différentes classes tarifaires (économie tarif réduit, économie plein tarif, classe affaires, première classe...)

Selon les hypothèses posées par KPMG-SECOR, présentées ci-dessous, le volume minimal requis de passagers pour l'établissement d'une liaison directe à partir de Montréal varie de 10 000 à 40 000 par an, dépendamment de la destination concernée et de la distance pour s'y rendre.

DISTANCE VERS LA DESTINATION	MOINS DE 1 000 MILES		1 000 À 3 000 MILES	3 000 À 5 000 MILES	5 000 MILES ET PLUS	
Destinations	Canada et États-Unis			Destinations internationales		
Fréquence/semaine min.	5			3		
Exemples de villes desservies ou potentielles à partir de Montréal	Toronto, Boston, New York	Vancouver, Los Angeles, Miami	Panama City, Mexico City, Bogota	Londres, Paris, Amsterdam	Pékin, Sao Paulo, Doha	
Exemple d'appareil adapté	Dash 8 – Q400	Airbus 319	Airbus 319	Airbus 330	B777-300ER	Dreamliner
Capacité de l'appareil	70 pax	120 pax	120 pax	265 pax	335 pax	251 pax
Coefficient de remplissage minimal visé	55 %	70 %	70 %	80 %	80 %	75 %
Volume minimal requis de passagers par an	10 000	21 800	13 100	33 100	41 800	29 400

Source : KPMG-SECOR

LA PERSPECTIVE DU PASSAGER: UNE DESSERTE DE QUALITÉ DÉPEND D'ABORD DES DESTINATIONS AINSI QUE DE LA FRÉQUENCE DES VOLS

LES PRINCIPAUX PARAMÈTRES D'ÉVALUATION DE LA QUALITÉ D'UNE DESSERTE AÉRIENNE

1

NOMBRE DE
DESTINATIONS
DESSERVIES EN VOL
DIRECT

0 – 10

10 – 20

...

Un plus grand nombre de destinations desservies en vol direct permet d'améliorer l'**accessibilité** pour les voyageurs et de réduire la **durée des déplacements**, un critère particulièrement important pour la clientèle affaires.

2

IMPORTANCE
DES
DESTINATIONS

Destinations vacances

Villes secondaires

Villes majeures (incluant les grands hubs internationaux)

Les villes desservies n'ont pas toutes la même importance sur le plan des **affaires** ou de la **connectivité**. Les villes « majeures », soit les 123 villes les plus influentes sur le plan économique ont été identifiées à l'aide du classement du réseau GaWC.

3

FRÉQUENCE DES
VOLS

Lien saisonnier

Lien annuel avec 1 à 3 vols par semaine

Lien régulier avec 3 à 7 vols par semaine

Lien régulier avec plus de 7 vols par semaine

Une desserte de qualité comprend généralement un minimum de trois vols par semaine à l'année vers les villes majeures internationales desservies et de cinq vols par semaine vers les villes majeures canadiennes et américaines. Le fait d'avoir accès à plus de vols et à différents transporteurs fournit davantage de **souplesse** et de **flexibilité** aux voyageurs.

Source: KPMG-SECOR

L'ÉVALUATION DE LA DESSERTE AÉRIENNE DE MONTRÉAL

1. Contexte: achalandage et transporteurs
2. La qualité de la desserte aérienne de Montréal
3. La desserte de Montréal dans le contexte canadien
4. Comparaison nord-américaine de la qualité de la desserte



L'ACHALANDAGE DE L'AÉROPORT DE MONTRÉAL: UNE CROISSANCE IMPORTANTE, PARTICULIÈREMENT AU NIVEAU DES PASSAGERS INTERNATIONAUX

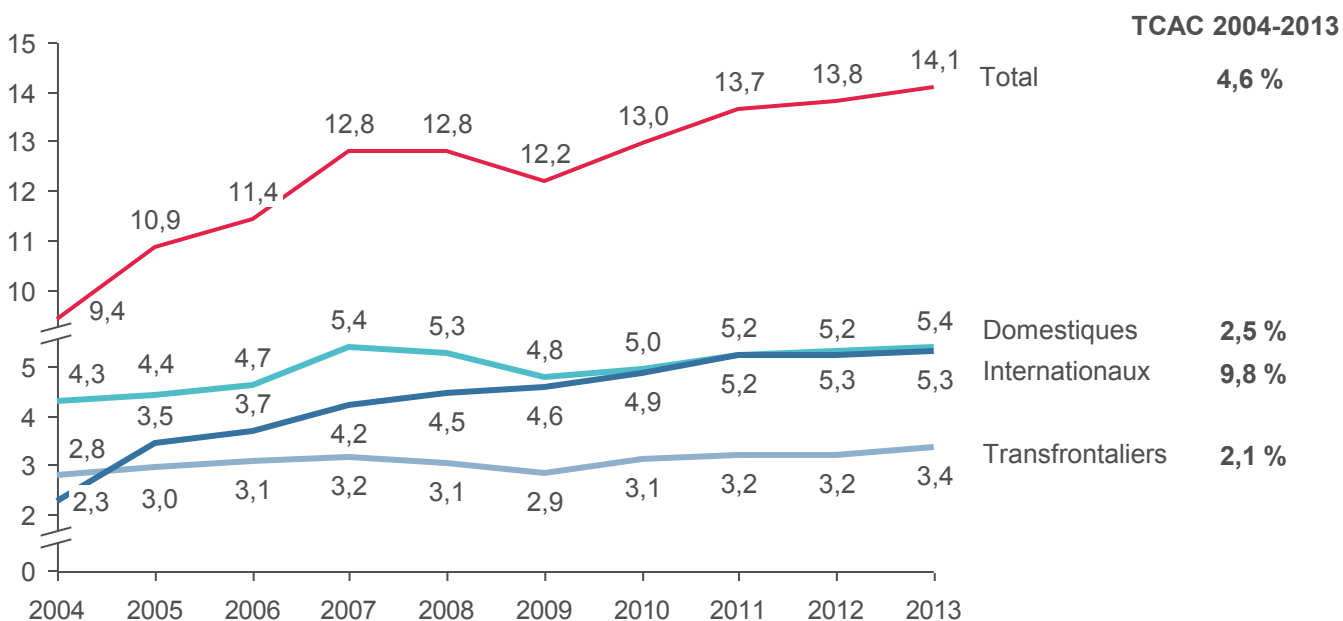
Le nombre total de passagers à Montréal-Trudeau est passé de 9,4 millions de passagers en 2004 à plus de 14 millions en 2013

- Soit une hausse annuelle moyenne de 4,6 %, plus que la croissance du PIB du Québec ou de la population

C'est le segment des passagers internationaux qui a connu la plus forte progression sur la période, avec un taux de croissance annuel moyen de 9,8 %.

NOMBRE DE PASSAGERS À MONTRÉAL-TRUDEAU

EN MILLIONS DE PASSAGERS, 2004-2013



Sources: ADM, KPMG-SECOR

UN GRANDE DIVERSITÉ DE TRANSPORTEURS AÉRIENS ACTIFS À MONTRÉAL, DONT 20 TRANSPORTEURS AVEC DES DESSERTES INTERNATIONALES

Un total de 29 transporteurs aériens sont actifs à Montréal-Trudeau en 2014

- 20 des transporteurs présents à Montréal desservent le secteur international et 15 sont affiliés à une alliance de transporteurs, ce qui permet une plus grande facilité de connexion

TRANSPORTEURS AÉRIENS PRÉSENTS À MONTRÉAL

AOÛT 2013 – JUILLET 2014

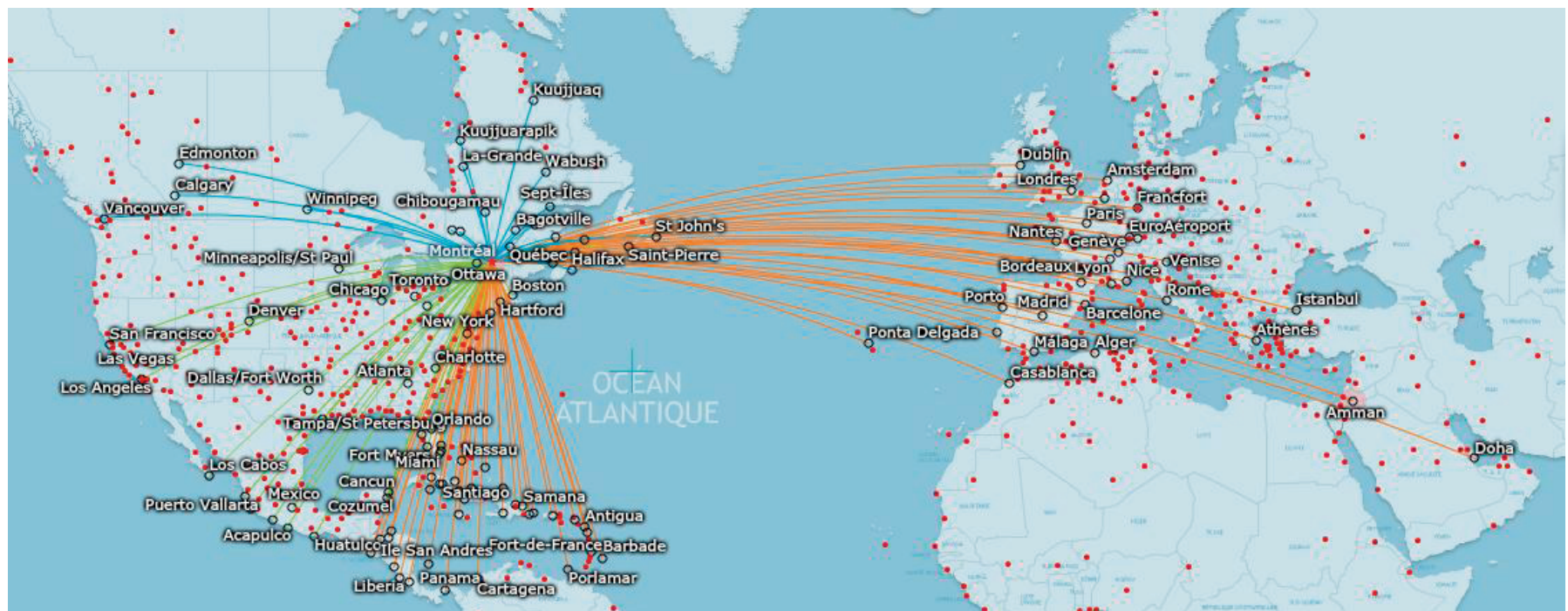
TRANSPORTEUR	AFFILIATION	DESSERTÉ INTERNATIONALE
1. Air Canada	Star Alliance	✓
2. Air Transat		✓
3. Westjet		✓
4. Porter Airlines		
5. American Airlines	OneWorld	✓
6. Delta Air Lines	SkyTeam	✓
7. Sunwing Airlines		✓
8. Air France	SkyTeam	✓
9. United Airlines	Star Alliance	✓
10. US Airways	OneWorld	✓
11. KLM	SkyTeam	✓
12. British Airways	OneWorld	✓
13. Royal Air Maroc		✓
14. Lufthansa	Star Alliance	✓
15. SWISS	Star Alliance	✓

TRANSPORTEUR	AFFILIATION	DESSERTÉ INTERNATIONALE
16. Aeromexico	SkyTeam	✓
17. Air Inuit		
18. CORSAIR		✓
19. Air Algerie		✓
20. Qatar Airways	OneWorld	✓
21. Cubana		✓
22. Royal Jordanian	OneWorld	✓
23. First Air		
24. Provincial Airlines		
25. Air Creebec		
26. Turkish Airlines	Star Alliance	✓
27. COPA	Star Alliance	✓
28. Air St. Pierre		✓
29. SATA International		✓

Sources: ADM, KPMG-SECOR

LE NOMBRE TOTAL DE DESTINATIONS DESSERVIES DIRECTEMENT: 129 LIAISONS DIRECTES DISPONIBLES À MONTRÉAL, DONT 75 INTERNATIONALES

- 75 destinations internationales, 26 aux États-Unis et 28 au Canada



11

LE NOMBRE TOTAL DE DESTINATIONS DESSERVIES DIRECTEMENT: PLUSIEURS AJOUTS DE LIAISONS IMPORTANTES DEPUIS 10 ANS

La desserte aérienne de Montréal s'est considérablement enrichie au cours des dix dernières années, le nombre de destinations directes internationales disponibles à partir de Montréal passant de 30 à 75

- En 2014, quatre nouvelles destinations directes ont été ajoutées à l'horaire, soit Istanbul, Panama City, Tunis et Prague (été)

EXEMPLES DE NOUVELLES LIAISONS DIRECTES INTERNATIONALES IMPORTANTES, À PARTIR DE MONTRÉAL

2005-2014

2005	2006	2007	2008	2009	2011	2014
Bruxelles	Madrid*	Alger	Dublin*	Genève	Istanbul*	Prague*
Rome*		Barcelone*	Basel*	Venise*	Doha	Panama city
Lisbonne*		Amman				Tunis
Toulouse*						Istanbul

**Destinations desservies principalement de façon saisonnière (été)*

Sources: ADM, KPMG-SECOR

LES DESTINATIONS IMPORTANTES ET LA FRÉQUENCE DES VOLS: UNE DESSERTE RÉGULIÈRE VERS 28 VILLES MAJEURES

En ce qui concerne les villes majeures, soit les 123 villes mondiales les plus influentes, Montréal était connectée en 2013 de façon significative avec 37 d'entre elles, à raison de 50 vols ou plus par année

- 28 villes majeures sont desservies de façon régulière, avec un minimum de trois vols par semaine à l'année

LIAISONS DIRECTES DE MONTRÉAL VERS LES 123 VILLES MONDIALES LES PLUS INFLUENTES

VILLES MAJEURES DESSERVIES AVEC 50 VOLS OU PLUS PAR ANNÉE, 2013

Destinations régulières (3 vols et plus par semaine à l'année)

- | | |
|---------------|------------------|
| 1. Amsterdam | 15. Houston |
| 2. Atlanta | 16. Londres |
| 3. Boston | 17. Los Angeles |
| 4. Bruxelles | 18. Mexico City |
| 5. Calgary | 19. Miami |
| 6. Casablanca | 20. Minneapolis |
| 7. Chicago | 21. Munich |
| 8. Cleveland | 22. New York |
| 9. Dallas | 23. Paris |
| 10. Denver | 24. Philadelphie |
| 11. Detroit | 25. Toronto |
| 12. Doha | 26. Vancouver |
| 13. Francfort | 27. Washington |
| 14. Genève | 28. Zurich |

Destinations desservies à l'année mais avec moins de 3 vols/semaine

1. Amman
2. San Francisco*

Destinations saisonnières

1. Athènes
2. Barcelone
3. Lisbonne
4. Lyon
5. Panama City*
6. Rome
7. Tampa

**Note: Lors de la période d'analyse (2013) Panama City n'était dotée que d'une liaison saisonnière, et les vols vers San Francisco n'avaient pas été maintenus à raison de 3 vols ou plus par semaine pour chaque semaine de l'année.*

Sources: ADM avec Diio, KPMG-SECOR

LES DESTINATIONS IMPORTANTES ET LA FRÉQUENCE DES VOLS: UNE DESSERTE RÉGULIÈRE VERS 17 HUBS INTERNATIONAUX MAJEURS

Montréal est reliée de façon régulière en 2014 à 17 des 25 plus grands «hubs» internationaux, avec un minimum de 3 vols par semaine à l'année

Une desserte de qualité vers les plus grands «hubs» internationaux est importante pour l'ensemble des voyageurs puisqu'elle permet une plus grande facilité de connexion

- Sur les 123 villes majeures, toutes sauf une (soit Shenzhen, en Chine) sont accessibles de Montréal par vol direct ou à l'aide d'une seule correspondance

LIAISONS DIRECTES DE MONTRÉAL VERS LES 25 PLUS GRANDS HUBS INTERNATIONAUX

2014

Hubs desservis avec 3 vols directs et plus par semaine à l'année

- | | |
|----------------|--------------------|
| 1. Amsterdam | 10. Miami |
| 2. Atlanta | 11. Munich |
| 3. Bruxelles | 12. New York |
| 4. Chicago | 13. Paris |
| 5. Dallas | 14. San Francisco* |
| 6. Francfort | 15. Toronto |
| 7. Istanbul* | 16. Washington |
| 8. Londres | 17. Zurich |
| 9. Los Angeles | |

Hubs desservis en vols directs sur une base saisonnière

1. Madrid (total annuel de 21 vols directs, tous en été)

Hubs non-desservis en vols directs

1. Dubai
2. Tokyo
3. Milan
4. Bangkok
5. Moscou
6. Hong Kong
7. Singapour

**Note: Istanbul et San Francisco ont été ajoutées aux destinations servies avec 3 vols directs et plus par semaine à l'année, par rapport à la figure précédente qui ne couvrait que l'année 2013*

Sources: ADM avec Diio, KPMG-SECOR

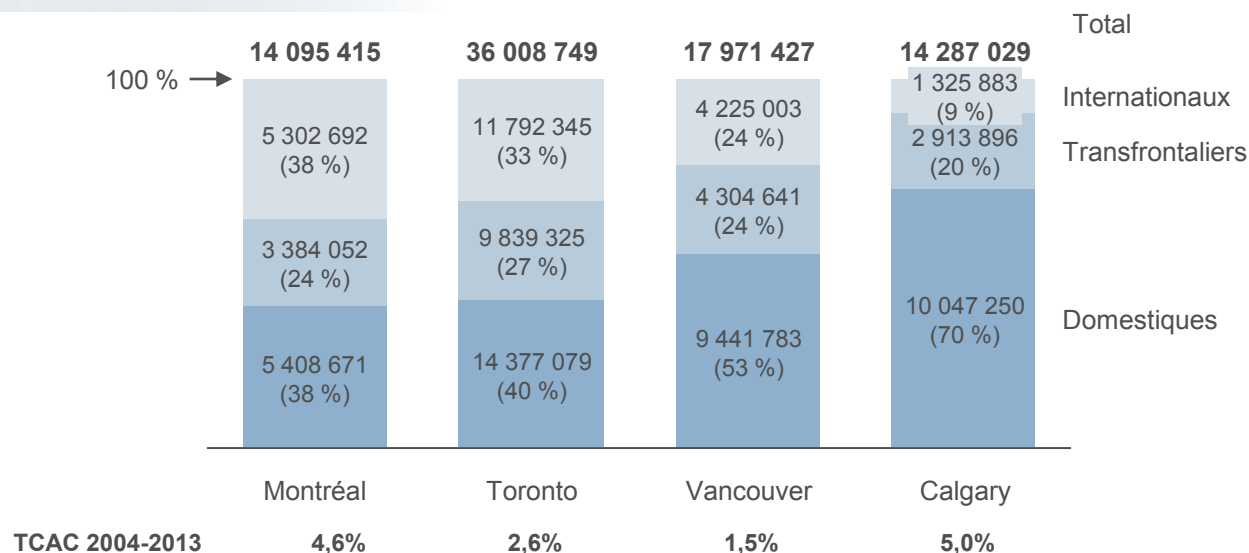
UN ACHALANDAGE SUPÉRIEUR PAR RAPPORT À VANCOUVER ET CALGARY AU NIVEAU INTERNATIONAL, MAIS INFÉRIEUR AU NIVEAU DOMESTIQUE

Tous les grands aéroports canadiens ont vu leur achalandage progresser au cours de la dernière décennie et leur positionnement spécifique se consolider

- Toronto se distingue en tant que le principal «hub» majeur situé au Canada avec plus de 60 % de son trafic qui est international ou transfrontalier, tout en étant alimenté sur le plan du trafic domestique par sa base économique
- Vancouver est une importante plaque tournante vers l'Asie, en raison de sa situation géographique, mais plus de 50 % de son trafic reste domestique
- Calgary est un important «hub» régional grâce à la vigueur de son économie et à la présence de WestJet, mais avec peu de trafic international
- Montréal se distingue par son trafic transfrontalier et international, tout en possédant une importante desserte vers l'Europe et le Moyen-Orient

NOMBRE DE PASSAGERS DES GRANDS AÉROPORTS CANADIENS

2013



Sources: ADM, KPMG-SECOR

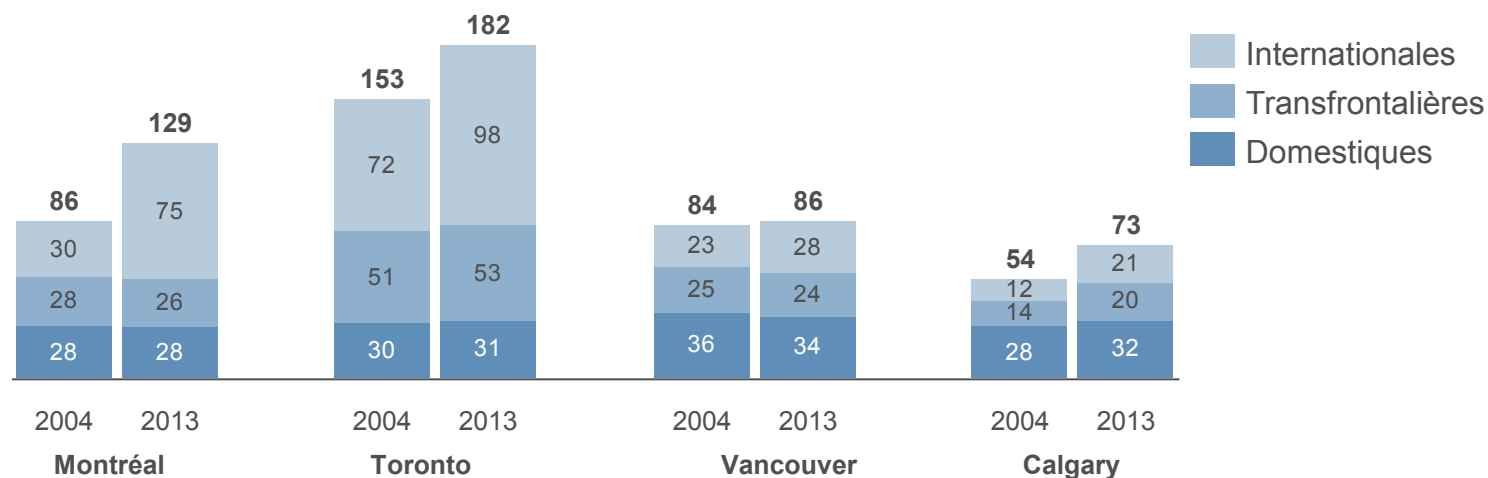
LE NOMBRE TOTAL DE DESTINATIONS DESSERVIES DIRECTEMENT : UNE PROGRESSION PLUS MARQUÉE QUE LES AUTRES AÉROPORTS CANADIENS

De 2004 à 2013, 43 nouvelles liaisons directes ont été rendues disponibles à Montréal, une progression plus marquée qu'à Toronto (29), Calgary (19) et Vancouver (2)

- 45 liaisons internationales de plus à Montréal versus 26 à Toronto, 9 à Calgary et 5 à Vancouver
- Calgary est le seul aéroport avec un accroissement significatif des destinations transfrontalières et domestiques

NOMBRE DE DESTINATIONS SERVIES EN VOLS DIRECTS

VOLS RÉGULIERS ET SAISONNIERS, 2004 ET 2013



Source: ADM

PAR RAPPORT AUX AÉROPORTS COMPARABLES, UN POSITIONNEMENT FAVORABLE AU NIVEAU DES DESTINATIONS ET MOYEN POUR LA FRÉQUENCE

Afin de positionner Montréal dans un contexte nord-américain, 14 aéroports de comparaison ont été retenus

- Il s'agit d'aéroports similaires situés dans des villes de taille et d'importance économique comparables à Montréal, à l'exception de Toronto qui se situe dans une classe à part en raison de son statut de « hub » international majeur

Montréal se compare favorablement au niveau du nombre de liaisons directes vers les villes importantes et se situe dans la moyenne au niveau du nombre de vols

VILLES NORD-AMÉRICAINES INCLUES DANS L'ÉCHANTILLON



Source: KPMG-SECOR

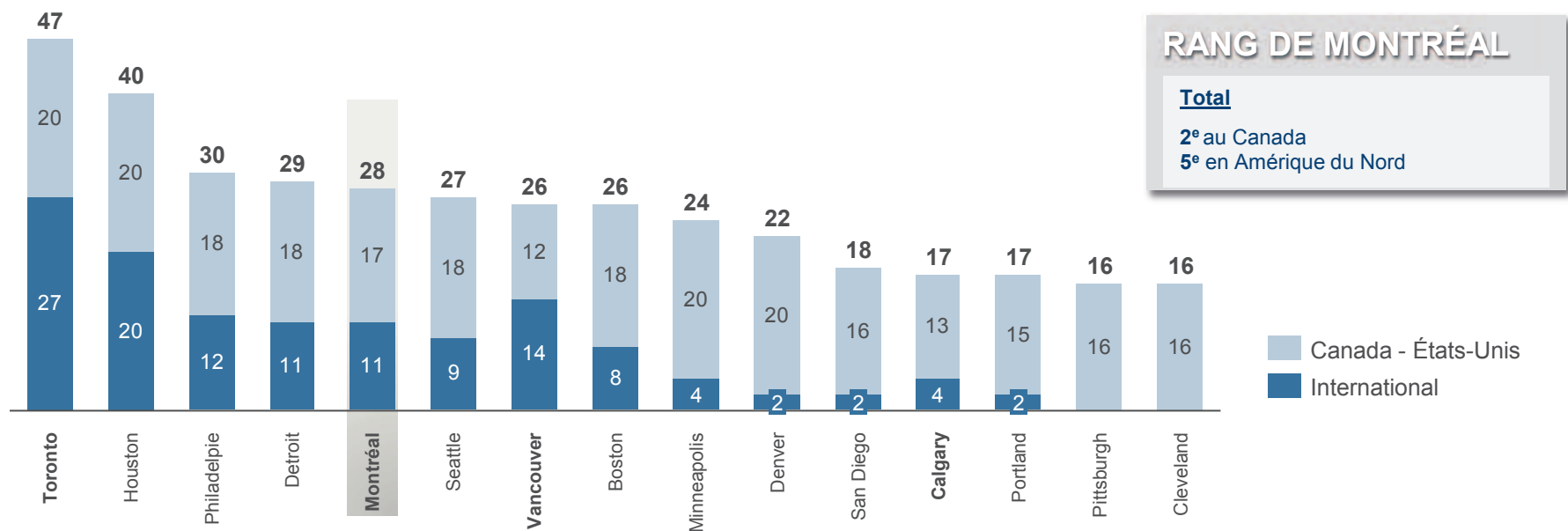
LES DESTINATIONS IMPORTANTES DESSERVIES: MONTRÉAL AU 2^E RANG AU CANADA, ET 5^E EN AMÉRIQUE DU NORD

Avec 28 destinations directes (32 en 2014) vers les 123 villes mondiales les plus influentes, Montréal arrive au 2^e rang au Canada et au 5^e rang en Amérique du Nord des aéroports de comparaison pour le nombre de destinations

- Montréal devance ainsi Boston et Seattle et se situe sensiblement sur le même pied que Philadelphie et Détroit
- Houston se détache en raison de son statut de hub vers l'Amérique du Sud
- Au Canada, seule Toronto devance Montréal avec 47 destinations; Montréal est ainsi mieux connectée aux grandes destinations mondiales que Vancouver (26) et Calgary (17)

NOMBRE DE LIAISONS DIRECTES RÉGULIÈRES VERS LES VILLES MAJEURES

LIAISONS DIRECTES VERS LES 123 VILLES MAJEURES DESSERVIES AVEC UN MINIMUM DE 3 VOLS PAR SEMAINE À L'ANNÉE, FÉVRIER 2013 – FÉVRIER 2014



Sources: ADM avec Diio, KPMG-SECOR

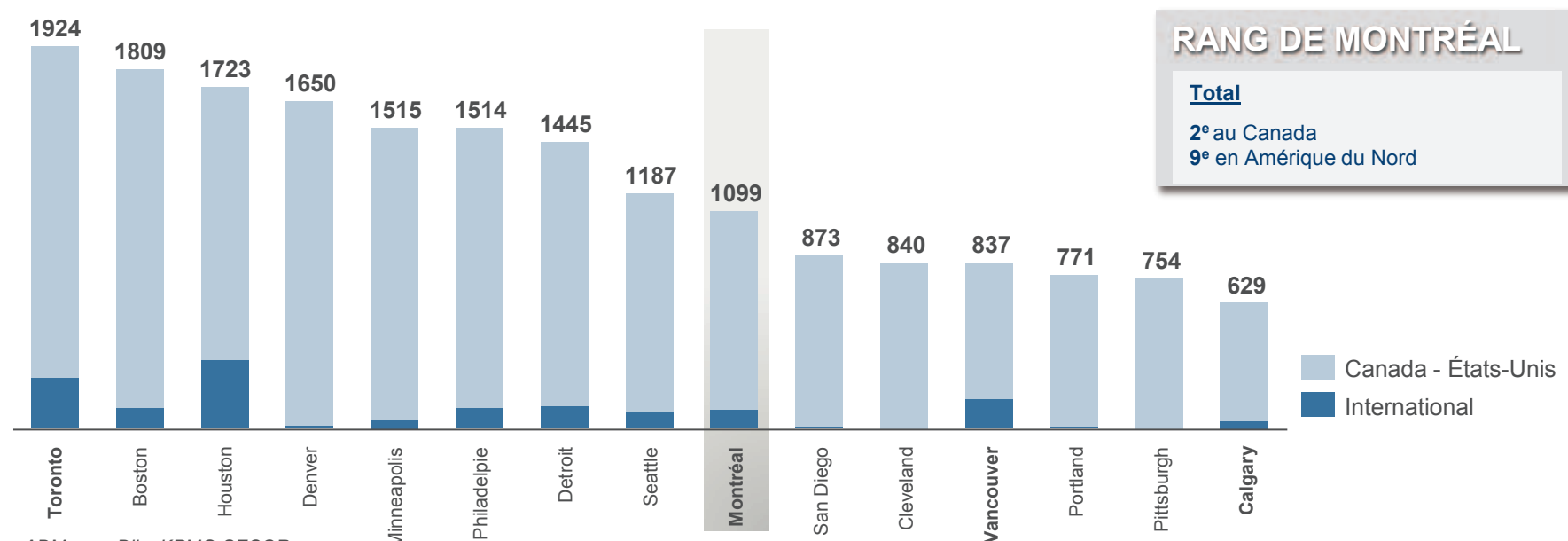
LA FRÉQUENCE DES VOLS VERS LES DESTINATIONS IMPORTANTES: MONTRÉAL AU 2^E RANG AU CANADA, ET 9^E EN AMÉRIQUE DU NORD

En ce qui concerne le nombre de vols vers les villes majeures, Toronto se situe au premier rang au Canada, avec 1 924 vols directs, devant Montréal qui compte 1 099 vols directs

- Sept grandes villes américaines devancent aussi Montréal, ce qui reflète en bonne partie leur volume important de vols intérieurs ainsi que leur contexte plus flexible en vertu des ententes bilatérales et multilatérales « Open Skies » en vigueur aux États-Unis

NOMBRE DE VOLS DIRECTS PAR SEMAINE VERS LES VILLES MAJEURES DOTÉES D'UNE LIAISON DIRECTE RÉGULIÈRE

VOLS DIRECTS VERS LES DESTINATIONS DESSERVIES AVEC UN MINIMUM DE 3 VOLS PAR SEMAINE À L'ANNÉE, FÉVRIER 2013 – FÉVRIER 2014



Sources: ADM avec Diio, KPMG-SECOR

LES DESTINATIONS IMPORTANTES ET LA FRÉQUENCE DES VOLS: UNE BONNE CONNECTIVITÉ VERS LES HUBS MAJEURS INTERNATIONAUX

Lorsque l'on concentre l'analyse sur la desserte vers les 25 « hubs » internationaux les plus importants:

- Montréal apparaît au 2^e rang au Canada et au 5^e rang en Amérique du Nord pour le nombre de hubs desservis régulièrement en 2013, soit 15 (17 en 2014)
- Montréal se trouve au 2^e rang au Canada et au 8^e rang en Amérique du Nord pour le nombre de vols vers les hubs desservis régulièrement

RANG DE MONTRÉAL

Liaisons

2^e au Canada
5^e en Amérique
du Nord

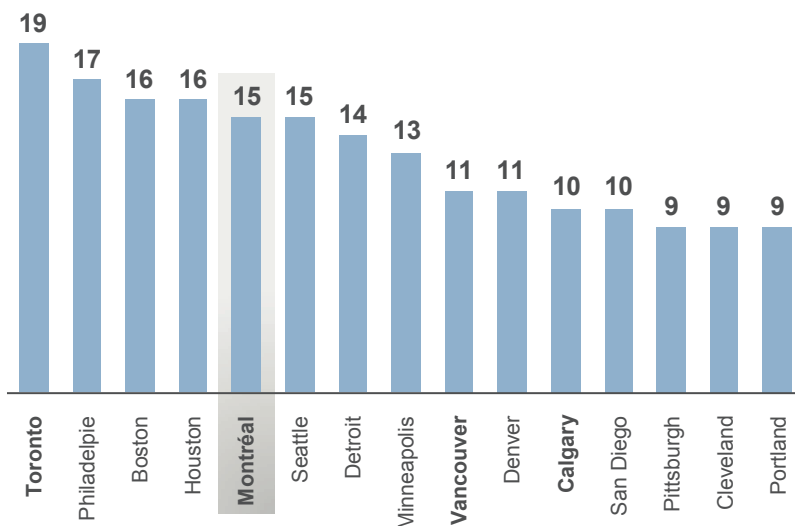
Vols

2^e au Canada
8^e en Amérique
du Nord

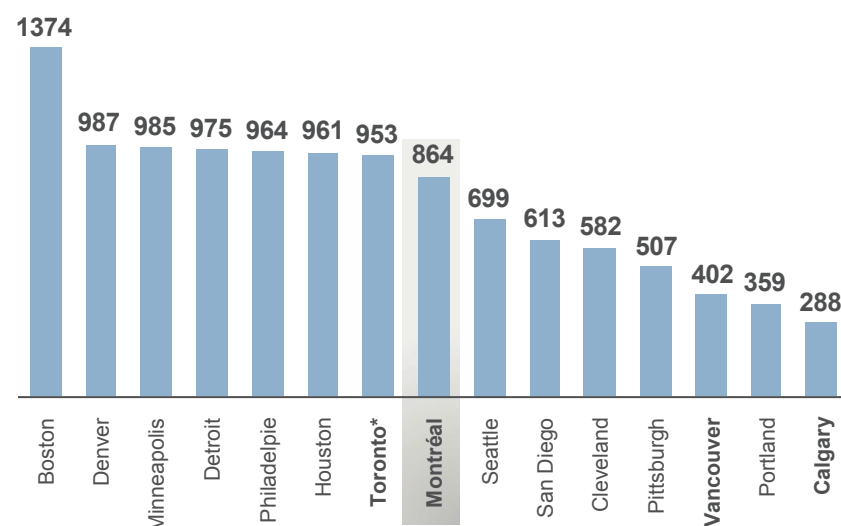
NOMBRE DE LIAISONS ET DE VOLS DIRECTS VERS LES 25 HUBS INTERNATIONAUX MAJEURS

POUR LES DESTINATIONS DESSERVIES AVEC UN MINIMUM DE 3 VOLS PAR SEMAINE À L'ANNÉE, FÉVRIER 2013 – FÉVRIER 2014

Nombre de liaisons directes régulières



Nombre de vols directs



Sources: ADM avec Diio, KPMG-SECOR

Note: Comme Toronto est la seule ville de l'échantillon à faire partie des hubs internationaux majeurs, elle se trouve désavantagée

UNE DESSERTE COHÉRENTE EN FONCTION DES VARIABLES SOCIO-ÉCONOMIQUES DE LA RÉGION DE MONTRÉAL

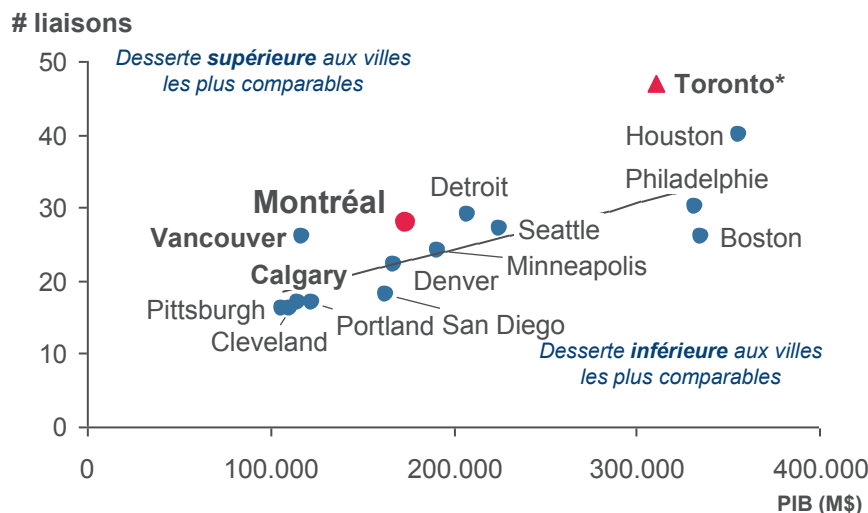
La desserte de Montréal apparaît cohérente avec le niveau de richesse de son économie

- En tenant compte de la richesse mesurée via le PIB (ou la richesse par habitant), Montréal se situe au-dessus du niveau attendu pour le nombre de destinations et sur le niveau attendu pour le nombre de vols
- Cet effet de richesse peut expliquer une partie de la différence dans la propension à voyager. On remarque moins de déplacements par tranche de 1 000 habitants à Montréal que dans les autres grandes villes canadiennes, le revenu personnel par habitant ou le PIB par habitant étant plus élevé à Calgary, à Toronto ou à Vancouver.

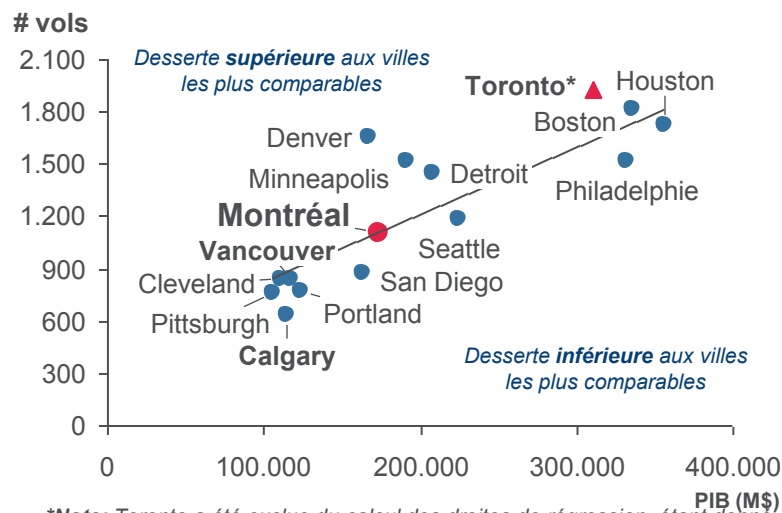
NOMBRE DE LIAISONS ET DE VOLS DIRECTS PAR RAPPORT AU PIB

VERS LES 123 VILLES MAJEURES, POUR LES DESTINATIONS DESSERVIES AVEC UN MINIMUM DE 3 VOLS PAR SEMAINE À L'ANNÉE

Nombre de liaisons directes par rapport au PIB



Nombre de vols directs par rapport au PIB



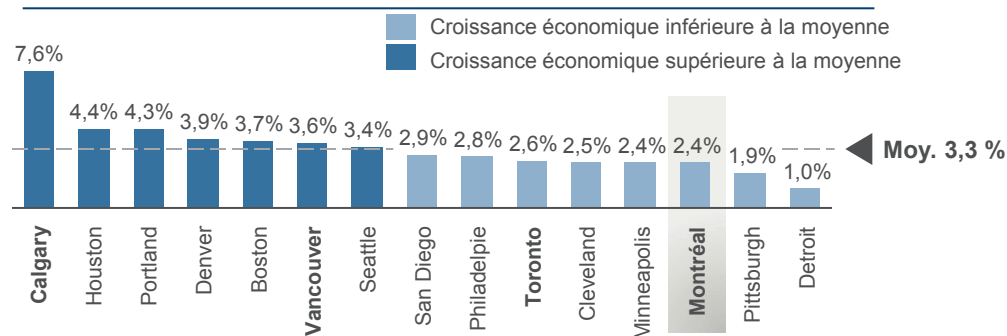
*Note: Toronto a été exclue du calcul des droites de régression, étant donné son statut de hub international majeur

Sources : Diio, Statistique Canada, U.S. Bureau of Economic Analysis, analyse KPMG-SECOR

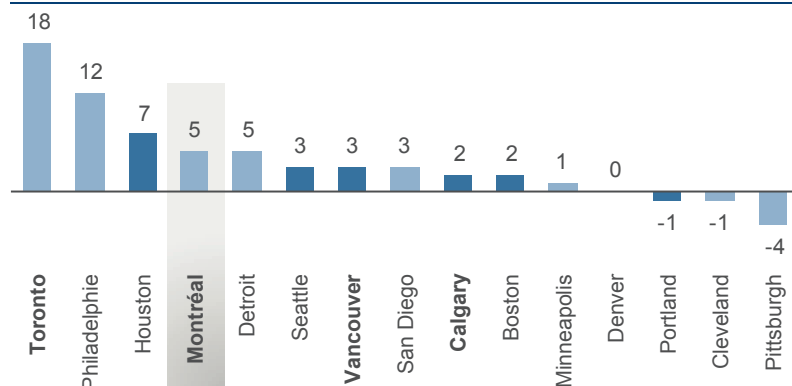
UNE AMÉLIORATION SIGNIFICATIVE DE LA DESSERTE MONTRÉLAISE, EN DÉPIT D'UNE CROISSANCE ÉCONOMIQUE SOUS LA MOYENNE

Malgré une croissance économique sous la moyenne des 15 villes étudiées, Montréal est l'une des villes dont la qualité de la desserte s'est le plus améliorée, autant au niveau du nombre de liaisons que du nombre de vols vers des villes majeures

Croissance du PIB
2002-2012

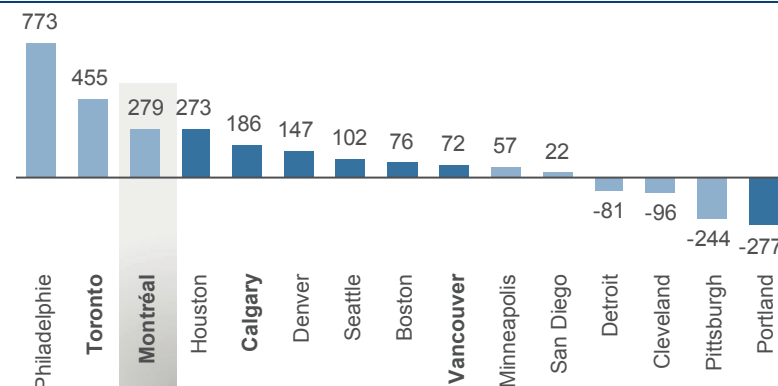


Variation nette des liaisons directes régulières
Vers les 123 villes majeures, 2003-2013



Variation nette des vols directs

Vers les 123 villes majeures desservies régulièrement, 2003-2013



Sources : ADM avec Diio, KPMG-SECOR

EN SOMME, MONTRÉAL: UNE DESSERTE ENVIABLE VERS L'EUROPE ET LE MOYEN-ORIENT, DES AMÉLIORATIONS À RECHERCHER SUR L'ASIE ET L'AMÉRIQUE DU SUD

Par rapport aux aéroports nord-américains similaires, Montréal est dotée d'une desserte enviable vers l'Europe, et de plus en plus vers le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord

- On remarque toutefois une absence de liaison directe vers l'Amérique du Sud et l'Asie. Cette situation n'est cependant pas étonnante lorsque l'on s'attarde au trafic O-D entre Montréal et ces régions du globe (voir section qui suit).

DESSERTE AÉRIENNE PAR RÉGION GÉOGRAPHIQUE (NOMBRE DE LIAISONS DIRECTES RÉGULIÈRES ET DE VOLS DIRECTS)

	Sur-performe	Moyenne	Sous-performe
Canada et États-Unis		✓	
Mexique et Amérique centrale		✓	
Amérique du Sud			✓
Europe	✓		
Moyen-Orient et Afrique	✓		
Asie et Océanie			✓

Note: Montréal obtient la mention « sur-performe » lorsqu'elle se positionne dans le premier tiers (5 premières villes sur 15), « moyenne » lorsqu'elle se trouve dans le deuxième tiers (villes 6 à 10), et « sous-performe » lorsqu'elle est dans le groupe des 5 dernières villes

Sources: ADM avec Diio, KPMG-SECOR

LE POTENTIEL D'AMÉLIORATION DE LA DESSERTE

1. La desserte par rapport au potentiel pour les transporteurs
2. Les stratégies régionales



27 VILLES MAJEURES SONT DOTÉES D'UNE DEMANDE O-D RENCONTRANT LE MINIMUM REQUIS, DONT 23 QUI SONT DÉJÀ DESSERVIES DE MONTRÉAL

L'analyse de la demande O-D entre Montréal et les 122 autres villes majeures révèle que l'offre actuelle des transporteurs est globalement adaptée au niveau d'achalandage O-D du territoire. La demande minimale requise pour offrir un potentiel de rentabilité aux transporteurs est comblée dans le cas de 27 villes.

- Parmi celles-ci, 23 sont déjà desservies directement de Montréal, dont 19 sur une base régulière
- 8 villes présentent une demande particulièrement élevée justifiant une fréquence quotidienne et/ou de plusieurs transporteurs différents (300 % et plus de trafic O-D par rapport à la demande minimale requise)

Trafic O-D observé en % de la demande minimale requise*	Répartition des 122 villes majeures selon le % de demande minimale rencontrée à Montréal	Nombre de liaisons directes observées en 2013-2014 pour ces villes	
300 % et +	8 villes	8 liaisons régulières	Demande minimale requise* atteinte
100 % - 299 %	19 villes	11 liaisons régulières 5 liaisons saisonnières	
75 % - 99 %	6 villes	4 liaisons régulières	Demande minimale requise* non atteinte
50 % - 74 %	14 villes	6 liaisons régulières 2 liaisons saisonnières	
25 % - 49 %	21 villes	2 liaisons régulières 1 liaison saisonnière	
- de 25 %	54 villes	1 liaison régulière 1 liaison saisonnière	

*Selon les destinations, la demande minimale requise équivaut entre 10 000 et 40 000 passagers (voir tableau à la page 6). Le pourcentage de demande comblé pour chacune des 122 villes majeures est disponible en annexe.

SUR LES 8 DESTINATIONS NON-DESSERVIES RÉGULIÈREMENT PRÉSENTANT LE NIVEAU DE DEMANDE REQUIS, SEULES 3 S'AVÈRENT FAISABLES À L'ANNÉE

Seules quatre destinations non encore desservies présentent un niveau de demande satisfaisant à l'année pour offrir une rentabilité minimale à une compagnie aérienne. Il s'agit de Pékin, San Diego, San Jose (Costa Rica) auxquelles s'ajoute également Beyrouth (qui ne peut présentement être desservie pour des questions de sécurité nationale).

- À moyen terme, avec l'arrivée de nouveaux appareils plus performants tels que le Dreamliner, certaines liaisons additionnelles dont Madrid, Seattle, Tel Aviv, Lima et Shanghai pourraient devenir viables

Routes non desservies avec potentiel (demande minimale O-D requise)



Sources : ADM avec Diiio, KPMG-SECOR

DEMANDE POTENTIELLE O-D VERS LES DESTINATIONS LES PLUS POPULAIRES EN AMÉRIQUE DU SUD ET EN ASIE

Pour le moment, aucune destination d'Asie et d'Amérique du Sud ne présente un niveau de demande suffisant pour justifier l'établissement d'une liaison directe rentable, à l'exception de Pékin

- Dans les autres cas, l'établissement d'une liaison directe exigerait une combinaison de destinations, une solution peu prisée par les transporteurs aériens, entre autres en raison des coûts additionnels liés à la consommation de carburant et aux frais d'atterrissage

DEMANDE POTENTIELLE O-D VERS LES DESTINATIONS LES PLUS POPULAIRES EN AMÉRIQUE DU SUD ET EN ASIE

DEMANDE POTENTIELLE DE PASSAGERS ENTRE MONTRÉAL ET LES DESTINATIONS LES PLUS POPULAIRES DES RÉGIONS CONCERNÉES, 2013

Demande minimale requise: 30 000 à 40 000 passagers par an

Amérique du Sud



Asie



Sources : ADM avec Diio, KPMG-SECOR

LES PARTIES PRENANTES MONTRÉALAISES ET QUÉBÉCOISES, GÉNÉRALEMENT SATISFAITES AVEC LA CONNECTIVITÉ DE L'AÉROPORT DE MONTRÉAL

En plus des analyses présentées précédemment, des entrevues ont aussi été effectuées afin de saisir les attentes et opinions du milieu montréalais. À cette fin, différentes parties prenantes ont été rencontrées (entreprises multinationales, organisations internationales, instances régionales et provinciales).

De façon globale, les différentes parties prenantes consultées considèrent que la desserte aérienne de Montréal est généralement satisfaisante

- La majorité des organisations consultées est d'avis qu'il existe des options simples et efficaces pour se rendre partout dans le monde, même dans les cas où une connexion s'avère nécessaire.

Les besoins prioritaires selon les parties prenantes concernent surtout:

1. L'ajout d'une liaison directe vers l'Asie
2. Une plus grande fréquence au Canada et aux États-Unis, en particulier vers les villes de l'Ouest

En ce qui concerne l'expérience du voyageur à l'aéroport Montréal-Trudeau, qui n'est pas reliée directement à la qualité de la desserte aérienne mais demeure tout de même importante, la plus grande faiblesse déplorée par les parties prenantes est l'absence de lien efficace entre l'aéroport et le centre-ville, que ce soit par un lien ferroviaire ou par un accès routier amélioré étant donné l'état actuel des routes pour se rendre à l'aéroport.

LES PRINCIPALES STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT D'UNE DESSERTE AÉRIENNE: INCITATIFS, POSITIONNEMENT ET COLLABORATION

Les villes et les aéroports se livrent une forte concurrence pour l'obtention de nouvelles liaisons aériennes. Parmi les principales stratégies privilégiées par les aéroports pour assurer le développement de la desserte on retrouve:

LES INCITATIFS FINANCIERS. Ceux-ci, bien que moins déterminants dans les décisions des transporteurs, apparaissent néanmoins essentiels afin d'être compétitifs avec les autres aéroports. Tous les aéroports étudiés offrent des incitatifs financiers pour inciter les transporteurs à implanter de nouvelles routes. L'objectif est toujours le même : réduire le risque commercial lors de la période de lancement

UNE STRATÉGIE MISANT SUR UN POSITIONNEMENT NICHÉ (FOCUS SUR UNE RÉGION DONNÉE) OU SUR UNE IMPORTANTE CONNECTIVITÉ LOCALE.

Vancouver se positionne comme la porte d'entrée de l'Asie vers les Amériques et Boston de son côté réussit de plus en plus à se positionner comme aéroport de transit sans être le hub d'un grand transporteur. Montréal se positionne, quant à elle, comme une plaque tournante entre l'Amérique du Nord et l'Europe, le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord.

UNE IMPLICATION IMPORTANTE DES PARTIES PRENANTES. Les approches gagnantes faites auprès des compagnies aériennes se caractérisent souvent par un haut niveau collaboration entre l'aéroport, la ville et la province. Par ailleurs la mobilisation de la communauté d'affaires est également souhaitable, notamment dans la démonstration de l'utilisation future de la nouvelle liaison.

Le cas Montréal-Pékin

Une telle collaboration entre parties prenantes a été mise en œuvre à l'été 2013 en vue de l'obtention d'une liaison directe Montréal-Pékin. En effet, plusieurs partenaires, dont Aéroports de Montréal, le Ministère des Finances du Québec, Tourisme Montréal et Tourisme Québec, se sont entendus sur la composition d'un programme incitatif financier pour intéresser un transporteur à offrir une telle liaison avec une fréquence minimale de 3 vols par semaine.

La problématique d'accessibilité d'un créneau d'atterrissage viable à l'aéroport de Pékin n'a toutefois pas permis au projet d'être mis en œuvre. Néanmoins, ADM poursuit ses efforts de démarchage pour relier la métropole à l'Asie.

LES INCITATIFS FINANCIERS OFFERTS AUX TRANSPORTEURS: MONTRÉAL EN BONNE POSITION

Les négociations des aéroports avec des compagnies aériennes se font au cas par cas et les offres faites aux transporteurs ne sont pas toujours connues

Selon les informations disponibles publiquement, l'offre de Montréal semble la plus intéressante au Canada

- Une **réduction des frais d'atterrissage** de 100 % à l'année 1, de 50 % à l'an 2 et de 25 % à l'an 3 pour de nouveaux vols directs dans les destinations définies comme « prioritaires »
- Des **investissements en promotion** pour la nouvelle destination selon une approche d'appariement des montants investis par le transporteur (50-50)

EXEMPLES D'INCITATIFS FINANCIERS OFFERTS AUX TRANSPORTEURS PAR LES AÉROPORTS NORD-AMÉRICAINS

Abolition ou réduction des frais d'atterrissage	• Abolition ou réduction des frais d'atterrissage (de 25 % à 100 %) offertes par tous les aéroports étudiés • Incitatifs aussi offerts par de très gros aéroports (ex. Miami et Atlanta) ainsi que pour de plus petits (ex. Syracuse, NY)
Investissements promotionnels pour la nouvelle route	• Objectif: faire la promotion de la nouvelle route (à l'origine et/ou à destination) afin d'assurer son utilisation • Approche d'appariement des montants investis par le transporteur (50-50) offerte par presque tous les aéroports étudiés. Dans certain cas, les sommes sont accordées unilatéralement, sans exigence d'appariement (ex. Portland et Houston). • Montants accordés: varient selon l'aéroport, la destination et la compagnie aérienne (entre 25 K\$ à 400 K\$ par route annuellement, sur des périodes de 1 à 2 ans)
Tarifs préférentiel de stationnement d'aéronefs	• Tarifs préférentiels ou gratuits pour le stationnement d'aéronefs, pour une durée limitée (un an ou deux)
Autres incitatifs	• Utilisation gratuite des portes communes et les services de douane gratuits pour des périodes de 1 à 2 ans (ex. Denver et Portland) • Comptoir d'enregistrement gratuit pendant un an (ex. Portland)

Source : KPMG-SECOR

UN EXEMPLE D'AÉROPORT MISANT SUR UN POSITIONNEMENT NICHÉ: VANCOUVER

Vancouver : un positionnement de plaque tournante ciblant une région internationale

FACTEURS CLÉS DE SUCCÈS	DESCRIPTION
Importance du marché	• Volume de passagers de près de 18 M par année • Marché O-D important, avec une population en croissance et une forte communauté d'origine asiatique • Proportion des passagers en transit : 28%
Stratégie de l'aéroport et des transporteurs	• Positionnement « Trans-Pacifique » distinctif et rôle de hub pour la Côte Ouest (selon le « Master Plan » de l'aéroport) • Proposition de création d'une « stop-over-zone » qui n'exige pas de passage aux douanes / visa en provenance de la Chine • Volonté d'Air Canada (qui détient 50% du marché) de développer Vancouver comme un hub entre l'Asie et les Amériques • Les ententes de WestJet avec Cathay Pacific et Taiwan's China Airlines contribuent aussi à accroître le transit international • Ouverture d'un bureau à Hong Kong pour contribuer à la réalisation du « Gateway Development Strategy »
Implication des partenaires publics et de la communauté d'affaires	• Abolition par la province de la taxe sur le carburant pour les routes internationales (impact financier pour les transporteurs estimé à 2K\$ à 3K\$ par vol long courrier) • Libéralisation des traités aériens entre le Canada et le Japon pour permettre plus de fréquences vers Tokyo • Demande au fédéral pour agrandir l'aéroport et pour la création du « stop-over-zone » de l'Asie vers les E.U. et l'Amérique du Sud (transfert sans passage aux douanes ni besoin de visa)
Nouvelles liaisons internationales récentes	• Guangzhou (China Southern Airlines) • Chengdu (Sichuan Airlines) • Londres (Virgin Atlantic) : vol saisonnier • Munich (Lufthansa) • Tokyo (ANA) • Tokyo et Beijing : ajout de fréquences
Incitatifs financiers	• Dans le cadre du « Gateway Incentive Program » les frais d'atterrissage et les « terminal fees » des transporteurs restent fixes même avec l'ajout de nouvelles routes ou fréquences (de 2010 à 2015)

Source : KPMG-SECOR

UN EXEMPLE D'AÉROPORT MISANT SUR LA MAXIMISATION DE LA CONNECTIVITÉ LOCALE ET RÉGIONALE: BOSTON

Boston : une maximisation de la connectivité locale et régionale

FACTEURS CLÉS DE SUCCÈS	DESCRIPTION
Importance du marché	- Près de 30 M de passagers par année, dont 20% de passagers sont internationaux - Marché local significatif en nombre (population de la ville et des alentours) et en profil (entreprises, universités, etc.) - Marché O-D important : Mise en valeur de l'importance de la population de travailleurs d'affaires, professionnels et étudiants dans les entreprises, hôpitaux et universités.
Stratégie de l'aéroport et des transporteurs	- Jet Blue, un « low-cost-carrier » contrôle près de 30% du marché (premier rang avant United à 14%) - JetBlue cible la communauté d'affaires en implantant de nouvelles liaisons aux destinations d'affaires avec beaucoup de fréquence. Ex : New York (JFK), Washington D.C., Charlotte, Chicago, Dallas. - JetBlue a développé de nombreuses ententes avec de grands transporteurs internationaux tels que Aer Lingus, American Airlines, Icelandair, Japan Airlines, Lufthansa, Virgin Atlantic et Emirates Airline. Les passagers peuvent ainsi faire des liaisons « faciles » comme entre transporteurs d'une alliance (codeshare).
Implication des partenaires publics et de la communauté d'affaires	- Engagements des entreprises de Boston pour assurer du volume aux nouvelles routes - Mise en place d'un "Asian Task Force", un comité de près de 100 personnes des secteurs des finances, de la technologie, de la santé, de l'éducation, etc. voyageant souvent en Asie, qui ont alimenté les prévisions d'achalandage d'un vol direct vers Tokyo et ont fait une présentation à JAL - Forte implication du gouverneur du Massachusetts dans l'attraction de transporteurs
Nouvelles liaisons internationales récentes	- Beijing (Hainan Airlines) : population étudiante chinoise importante à Boston - Tokyo (JAL) : première destination internationale du transporteur pour le Dreamliner - Istanbul (Turkish Airlines) - Panama (COPA) - Dubaï (Emirates) : combiné à l'ajout par Jet Blue d'un lien vers Detroit pour la clientèle arabe
Incitatifs financiers	- Une somme de 5,6 millions \$ sera versée au cours des 4 prochaines années pour les 5 nouvelles routes internationales - Droits d'atterrissage gratuits pour un an (ou 2 selon le cas) - Investissements promotionnels coop dont le montant varie selon le transporteur et la route (ex. 200K\$ sur 2 ans pour COPA et 350 K\$ pour Emirates)
Avantages de l'aéroport	- Temps d'attente court - Investissement de 100 M\$ annoncé pour l'amélioration du terminal international

Source : KPMG-SECOR

CONCLUSION



EN RÉSUMÉ...

La qualité d'une desserte aérienne repose avant tout sur la taille et le dynamisme du marché local. Sur cette base, force est de constater que la desserte aérienne de Montréal correspond bien à l'envergure de son marché.

- L'offre des transporteurs est globalement en ligne avec la demande des voyageurs. La quasi-totalité des destinations importantes avec une demande suffisante sont déjà desservies directement de Montréal.
- La desserte aérienne de Montréal se compare avantageusement à celles d'autres villes d'Amérique du Nord de taille similaire. Montréal se situe au 2^e rang au Canada pour le nombre total de destinations et au 5^e rang parmi 15 aéroports nord-américains de comparaison pour le nombre de liaisons vers les villes mondiales les plus influentes ainsi que vers les «hubs» internationaux majeurs.
- Si on prend en considération la richesse économique du territoire, la desserte aérienne de Montréal apparaît appréciable par rapport à celles de régions similaires.
- Enfin, la desserte de Montréal s'est améliorée au cours des dix dernières années, tant au plan du trafic de passagers qu'à celui de la qualité de la desserte aérienne (nombre de destinations et fréquence), en dépit d'une croissance économique sous la moyenne en comparaison avec les autres villes similaires.

EN RÉSUMÉ...

La qualité d'une desserte aérienne dépasse dans certains cas la force économique d'un territoire. Malgré sa proximité avec Toronto, une plaque tournante mondiale, Montréal peut capitaliser sur certaines opportunités de développement pour se distinguer:

- Montréal peut miser sur son positionnement en tant que plaque tournante entre l'Amérique du Nord et l'Europe, ainsi que de plus en plus vers le Moyen-Orient / Afrique du Nord, pour développer son trafic de correspondance
- Le déploiement d'avions tel le Dreamliner, qui abaisse le niveau d'achalandage minimal nécessaire pour certaines destinations, rendra rentables de nouvelles liaisons vers des villes majeures.
- Les grandes alliances internationales présentes à Montréal peuvent augmenter son attrait auprès des transporteurs étrangers. Par exemple, les deux derniers transporteurs internationaux à avoir retenu Montréal comme destination (Turkish et COPA) sont comme Air Canada des membres de Star Alliance.

L'implication des diverses parties prenantes, notamment ADM, le gouvernement du Québec, la Ville de Montréal ainsi que la communauté d'affaires peut s'avérer clé dans la mise en place de conditions favorables à l'implantation de nouvelles liaisons.

- À cet effet, les parties impliquées au cours des dernières années pour développer une liaison directe avec Pékin devraient poursuivre leurs efforts en ce sens afin de doter Montréal d'une première liaison directe avec l'Asie.

ANNEXE



POURCENTAGE DE LA DEMANDE MINIMALE REQUISE, ENTRE MONTRÉAL ET LES 122 AUTRES VILLES MAJEURES, QUI EST COMBLÉE PAR LA DEMANDE O-D

Destinations	% Dem. requise	Destinations	% Dem. requise	Destinations	% Dem. requise	Destinations	% Dem. requise	Destinations	% Dem. requise
Toronto	11011%	Athènes*	102%	Milan	43%	Kiev	18%	Brisbane	7%
New York	1931%	San Diego	102%	Istanbul	39%	Ho Chi Minh	18%	Kuwait City	6%
Paris	866%	Seattle	96%	Berlin	36%	Manchester	16%	Birmingham (UK)	5%
Chicago	753%	Bruxelles	95%	Manille	35%	Edinburgh	16%	Kuala Lumpur	5%
Vancouver	656%	Cleveland	90%	Bangkok	34%	Rio de Janeiro	15%	Stuttgart	4%
Calgary	539%	Detroit	88%	Tokyo	34%	Düsseldorf	14%	Chennai	4%
Washington	414%	Tunis	86%	Moscou	34%	Taipei	14%	Montevideo	4%
Miami	300%	Guatemala City	82%	New Delhi	33%	Quito	14%	Manama	4%
Boston	285%	Bogota	72%	Caire	33%	Doha	13%	Jakarta	4%
Los Angeles	265%	Genève	71%	Copenhague	33%	Singapour	12%	Karachi	4%
Mexico City	243%	Lisbonne*	67%	Sao Paulo	32%	Hambourg	12%	Lagos	3%
Atlanta	223%	Tel Aviv	67%	Vienne	32%	Johannesburg	11%	Perth	3%
Londres	213%	Denver	62%	Prague*	31%	Hanoi	11%	Almaty	2%
Casablanca	199%	Houston	60%	Dublin	30%	Helsinki	10%	Calcutta	2%
Rome*	195%	Lima	60%	Budapest	29%	Riyad	9%	Hyderabad	2%
San Francisco	189%	Shanghai	57%	Santiago	27%	Cape Town	9%	Riga	2%
Philadelphie	157%	Bucarest	55%	Monterrey	25%	Melbourne	8%	Rotterdam	0%
San Jose (CR)*	150%	Amsterdam	54%	Buenos Aires	25%	Guangzhou	8%	Shenzhen	0%
Minneapolis	133%	Francfort	52%	Stockholm	23%	Belgrade	8%	Anvers	0%
Barcelone*	125%	Caracas	51%	Séoul	21%	Nairobi	8%	Bratislava	0%
Lyon*	121%	Madrid*	50%	Varsovie	20%	Auckland	8%	Nicosie	0%
Panama City	118%	Munich	50%	Sofia	19%	Oslo	7%	Port Louis	0%
Beyrouth	114%	Hong Kong	48%	Mumbai	19%	Luxembourg	7%	Légende: Villes desservies par une liaison directe régulière à l'année *Villes desservies sur une base saisonnière ou à fréquence réduite	
Dallas	109%	Zurich	44%	Sydney	18%	Bangalore	7%		
Pékin	104%	Dubaï	43%	Amman*	18%	Abu Dhabi	7%		

L'information publiée dans le présent document est de nature générale. Elle ne vise pas à tenir compte des circonstances de quelque personne ou entité particulière. Bien que nous fassions tous les efforts nécessaires pour assurer l'exactitude de cette information et pour vous la communiquer rapidement, rien ne garantit qu'elle sera exacte à la date à laquelle vous la recevrez ni qu'elle continuera d'être exacte dans l'avenir. Vous ne devez pas y donner suite à moins d'avoir d'abord obtenu un avis professionnel se fondant sur un examen approfondi des faits et de leur contexte.

© 2014 KPMG s.r.l./S.E.N.C.R.L., société canadienne à responsabilité limitée et cabinet membre du réseau KPMG de cabinets indépendants affiliés à KPMG International Cooperative (« KPMG International »), entité suisse. Tous droits réservés. Imprimé au Canada.

KPMG, le logo de KPMG et le slogan « simplifier la complexité » sont des marques déposées ou des marques de commerce de KPMG International. SECOR et le logo de SECOR sont des marques de commerce de KPMG International.

AÉROPORTS DE
MONTREAL

800, place Leigh-Capreol, bureau 1000
Dorval (Québec) H4Y 0A5 CANADA
Tél. : 514 394-7200
Télec. : 514 394-7356

www.admtl.com

