

## Consultation publique



## Favoriser l'accroissement des vols directs internationaux, une façon de contribuer à l'essor économique de Montréal

Présentée à :

la Commission permanente sur le développement économique et urbain et l'habitation

par le Service du développement économique, septembre 2014

Montréal 

# MONTRÉAL, DEUXIÈME MÉTROPOLE DU CANADA

## POPULATION ET PIB



Canada  
35,4 millions  
PIB de 1 622 G\$



Province de  
Québec  
8,18 millions  
PIB de 300 G\$



Grand  
Montréal  
4 millions  
PIB de 161 G\$

Grand Montréal = 50 % du PIB et de la population du Québec

# LE GRAND MONTRÉAL, OUVERT SUR LE MONDE

62  
organisations  
internationales

82  
délégations  
consulaires

Plus de 2 500  
filiales étrangères



# UNE VILLE DE CONGRÈS DYNAMIQUE



1<sup>re</sup> ville d'Amérique pour l'accueil  
de congrès organisés par des  
associations internationales  
pour la 3<sup>e</sup> année consécutive



# MONTRÉAL, UNE VILLE DE TOURISME ET D'ÉVÉNEMENTS

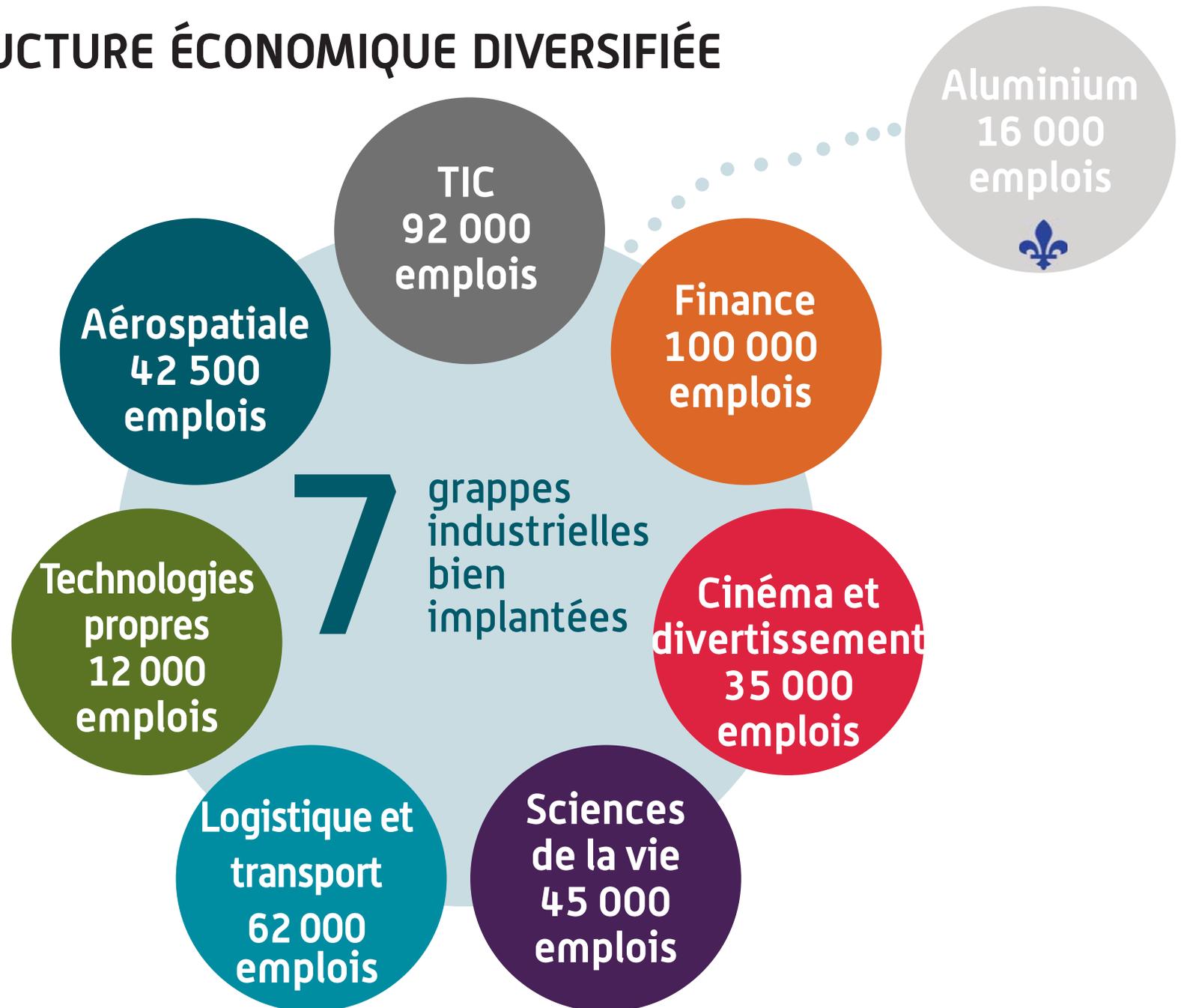


Des dizaines  
d'événements sportifs  
et culturels  
internationaux

503 hôtels et  
35 612 chambres

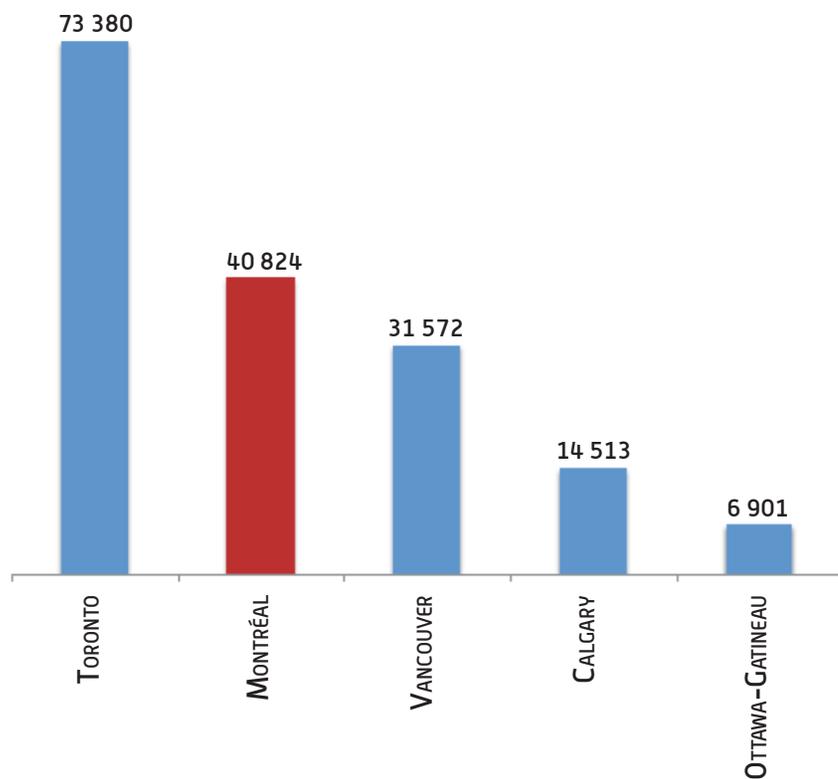
8,4 millions de touristes par an

# UNE STRUCTURE ÉCONOMIQUE DIVERSIFIÉE

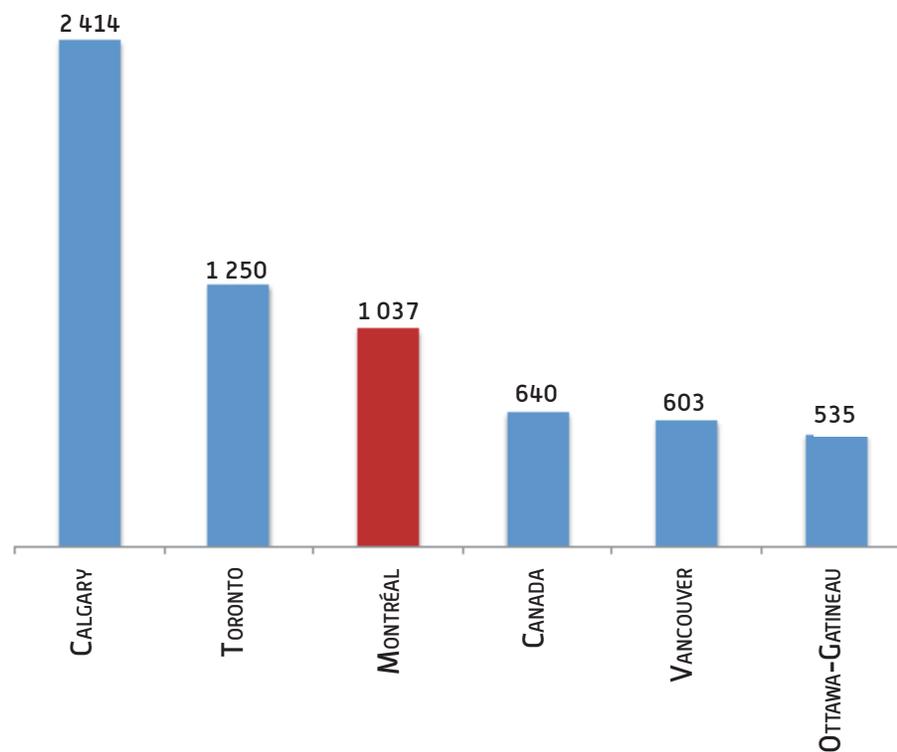


# LES SIÈGES SOCIAUX À MONTRÉAL

Nombre d'emplois dans les sièges sociaux, 5 principales métropoles du Canada, 2012



Nombre d'emplois par 100 000 habitants dans les sièges sociaux, 5 principales métropoles du Canada, 2012





# Gestion des aéroports

# GESTION DES AÉROPORTS ► FAITS SAILLANTS

Tout en restant propriétaire, le gouvernement fédéral a cédé, en 1992, les aéroports canadiens les plus achalandés à des administrations aéroportuaires privées sans but lucratif

Aéroport de Montréal (ADM) est la corporation qui gère, exploite et développe les aéroports internationaux Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel

ADM est liée au gouvernement fédéral par un bail à long terme

ADM est gouvernée par un conseil d'administration

## Mission

- Assurer la prestation de services aéroportuaires qui répondent aux besoins spécifiques de la communauté montréalaise tout en recherchant l'efficience, la sûreté et la sécurité
- Contribuer au développement économique de la grande région de Montréal
- Maintenir une cohabitation harmonieuse avec le milieu

Montréal était la plaque tournante canadienne des vols internationaux avant le rapatriement de ces vols vers l'aéroport Mirabel

# AÉROPORTS CANADIENS ► MODÈLE FINANCIER

ADM, comme les autres administrations aéroportuaires canadiennes doit :

- Financer par ses propres moyens la modernisation de ses infrastructures ainsi que les dépenses d'exploitation
- Verser un loyer équivalant à près de 12 % de ses revenus au gouvernement fédéral

ADM jouit d'une certaine autonomie financière. Ses revenus proviennent de trois sources :

- Droits d'atterrissage
- Frais d'améliorations aéroportuaires (FAA)
- Autres revenus (location d'espaces commerciaux, stationnement, etc.)

Le Canada se classe au 125<sup>e</sup> rang des 139 pays pour les taxes perçues sur les billets d'avion et les frais aéroportuaires en 2011

Plus de 14 G\$ ont été investis dans les aéroports canadiens depuis 2001. Les gouvernements et municipalités ont peu de pouvoir dans ces décisions

Source : Comité sénatorial permanent des transports et des communications

# IMPACT ÉCONOMIQUE ► AÉROPORTS DE MONTRÉAL

## FAITS SAILLANTS, 2009

250 établissements sur les sites  
Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel  
regroupés en huit secteurs d'activité

60 000 emplois dont 28 400 directs  
générés par ces établissements

Valeur ajoutée directe, indirecte et induite de  
5,5 G\$

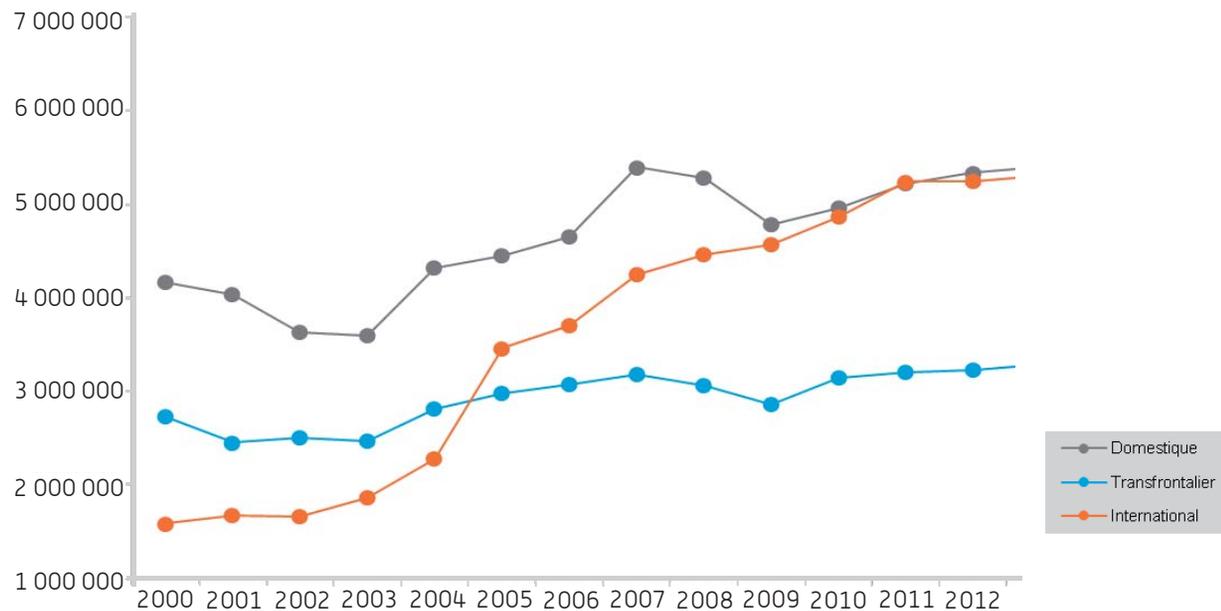
Des recettes fiscales et parafiscales totalisant près de 1 G\$ aux trois paliers  
gouvernementaux, dont 40,5 M\$ en taxes foncières et 45,6 M\$ en loyer



# Vols directs État de la situation

# ÉVOLUTION DU TRAFIC AÉROPORTUAIRE ► MONTRÉAL-TRUDEAU

## Trafic passagers 2000-2012



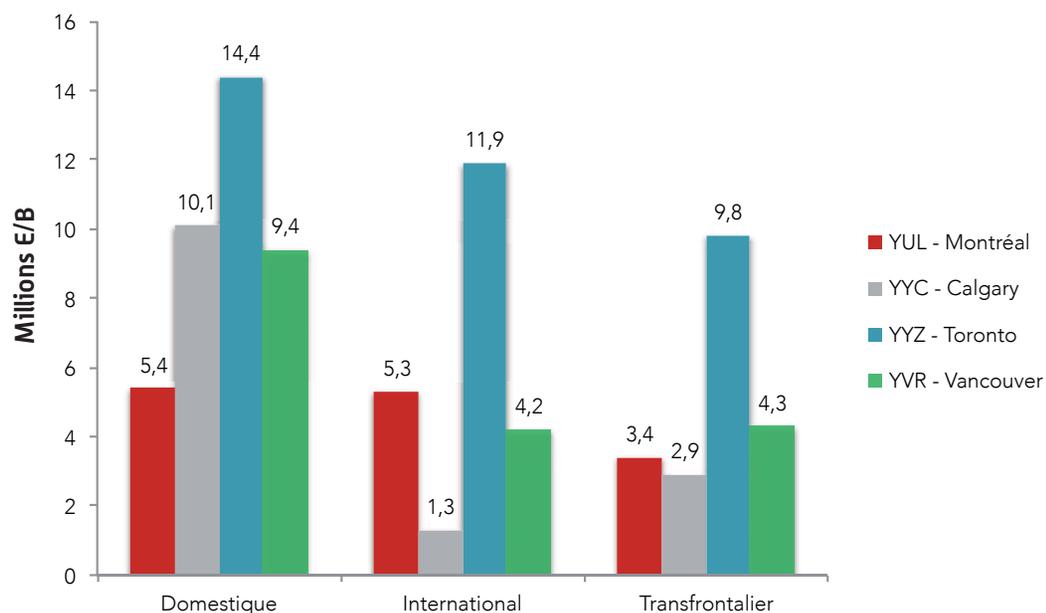
Croissance de 57,2 % du trafic à Montréal-Trudeau entre 2003 et 2013

Cette croissance a été de 46 % pour Toronto et de 25,5 % pour Vancouver

**Le trafic international a été le moteur de croissance de Montréal-Trudeau**

# COMPARAISON ► TRAFIC

## Trafic total, 2013



Montréal-Trudeau se classe 10<sup>e</sup> en Amérique du Nord pour son trafic transfrontalier et international

Calgary arrive au 17<sup>e</sup> rang

Montréal-Trudeau devrait se classer au 4<sup>e</sup> rang en Amérique du Nord pour l'été 2014 pour le nombre de destinations desservies par vol direct en Europe

## COMPARAISON ► PART DES DIFFÉRENTS MARCHÉS DESSERVIS

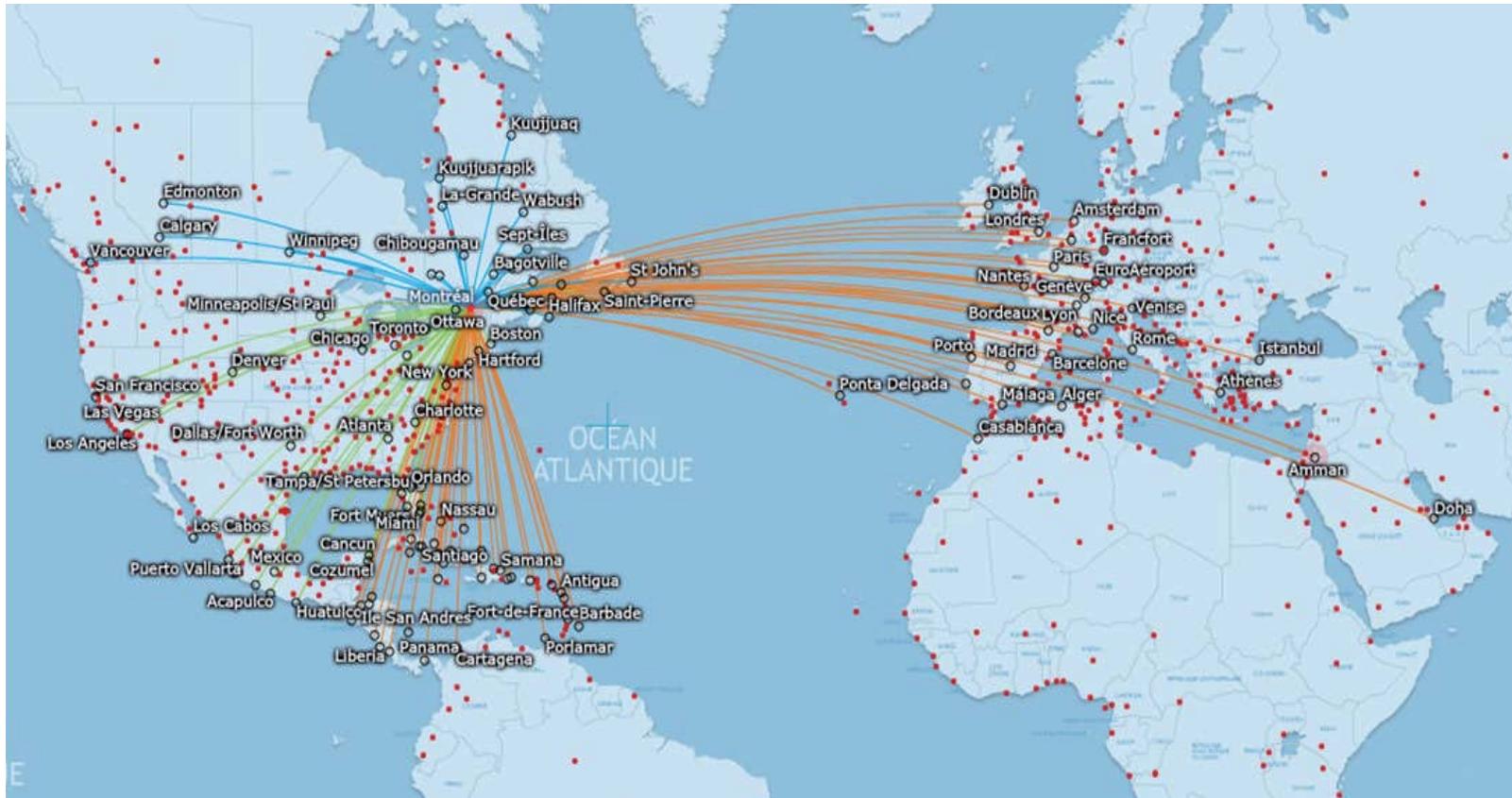
Aéroport	Domestique	International	Transfrontalier
YUL - Montréal	38,4 %	37,6 %	24,0 %
YYC - Calgary	70,3 %	9,3 %	20,4 %
YYZ -Toronto	39,8 %	32,9 %	27,3 %
YVR - Vancouver	52,5 %	23,5 %	24,0 %

Montréal-Trudeau se situe au 1<sup>er</sup> rang canadien pour la part occupée par le trafic international excluant les États-Unis

Calgary et Vancouver sont des aéroports dominés par le trafic domestique

# DESSERTE DE MONTRÉAL ► 131 DESTINATIONS DIRECTES

DONT 86 DESTINATIONS RÉGULIÈRES



- Les principaux marchés aériens desservis en liaisons directes sont : Amérique du Nord (Est), Europe (Ouest, Sud), Mexique et Caraïbes
- Déficience vers l'Amérique du Sud, l'Asie et certaines villes technologiques

# DESSERTTE DE MONTRÉAL ► COMPARAISON

## UNE POSITION ENVIABLE, MAIS DES DÉFIS À SURMONTER

Montréal-Trudeau occupe le 2<sup>e</sup> rang des aéroports canadiens pour le nombre de destinations directes

TORONTO (183)

MONTRÉAL (131)

VANCOUVER (89)

CALGARY (74)

Montréal-Trudeau occupe le 2<sup>e</sup> rang des aéroports canadiens pour le nombre de liaisons internationales

TORONTO (99)

MONTRÉAL (76)

VANCOUVER (30)

CALGARY (21)

Vols hebdomadaires vers l'Asie

TORONTO (91)

MONTRÉAL (5) (AUCUN VERS L'EXTRÊME-ORIENT)

VANCOUVER (99)

CALGARY (5)



# Perspectives de croissance, défis et opportunités

# POLITIQUE CIEL BLEU ► DES DROITS ENCORE INUTILISÉS

Depuis 2006, le Canada dispose de la politique Ciel bleu qui permet l'établissement d'accords élargis de transport aérien internationaux

Transports Canada a négocié et élargi des accords de transport aérien avec plusieurs marchés touristiques clés pour le Québec comme le Brésil, le Mexique, la Chine et l'Union européenne

Le Canada n'influe pas sur les décisions commerciales que peuvent prendre les transporteurs d'exploiter ou non une liaison

Plusieurs droits sont encore inutilisés

## NOUVELLES LIAISONS ► DES CONSTATS

- Le Grand Montréal est desservi par 28 transporteurs passagers et 23 transporteurs tout-cargo
- 3 nouveaux transporteurs en 2014
  - Syphax Airlines - Tunis
  - Turkish Airlines - Istanbul
  - Copa Airlines - Panama City
- En 2014 : 16 % plus de sièges vers l'Europe, le Moyen-Orient et l'Afrique
- ADM a une équipe qui développe les services aériens et qui offre divers incitatifs afin d'attirer de nouvelles liaisons
- Montréal-Trudeau, de plus en plus utilisé comme plaque tournante, surtout vers la Francophonie
- Certains vols directs présentent un potentiel de développement intéressant et des actions sont entreprises

## **NOUVELLES LIAISONS** ► **AUTRES CONSTATS**

La croissance du trafic international est notamment liée à l'engouement pour les destinations soleil (44 destinations)

Plusieurs liaisons directes sont saisonnières (45)

Les touristes chinois ont injecté 486 M\$ dans l'économie canadienne en 2012 dont 29,6 M\$ à Montréal

Entre 2006 et 2012, le nombre de voyageurs chinois ayant passé au moins une nuit au Québec a augmenté de 57 %

Possibilité d'obtenir une liaison directe avec Pékin

- Des lettres de soutien et des négociations sont en cours
- 300 personnes s'embarquent chaque jour à Montréal à destination de l'Asie dont le 2/3 vers la Chine
- Air Canada essaie d'obtenir un créneau d'atterrissage à Pékin afin d'offrir une liaison directe. Au moins un autre transporteur a exprimé son intérêt
- La Chine prévoit la construction de 70 nouveaux aéroports d'ici 2015 et l'agrandissement de 100 aéroports

# DÉFIS ET CONTRAINTES ► TRANSPORTEURS

## UNE QUESTION DE RENTABILITÉ

- Concurrence féroce entre les aéroports
- La marge bénéficiaire des transporteurs serait de moins de 1 %
- Les Montréalais voyagent peu en classe affaires
- Disponibilité réduite de créneaux d'atterrissage à l'aéroport d'arrivée
- Modèle d'affaires fondé sur les grands hubs, Montréal n'est pas une plateforme aéroportuaire désignée par un grand transporteur
- La rentabilité des destinations est le critère prioritaire

Une nouvelle liaison = une décision d'affaires qui relève entièrement du transporteur

# POSITIONNEMENT ÉCONOMIQUE ► EN ACTION

## ESSOR ÉCONOMIQUE ET AUGMENTATION DES VOLS DIRECTS

Toutes les sources indiquent que pour la période 2010-2025, l'augmentation du nombre de touristes internationaux sera deux fois plus importante en provenance des pays émergents

Montréal-Trudeau est tourné vers l'international et dessert très bien l'Europe, l'Amérique du Nord et les Caraïbes

L'établissement de nouveaux liens directs, notamment vers **l'Asie, l'Amérique du Sud et certaines villes « d'affaires »** favoriserait le développement économique et le rayonnement de Montréal par :

- l'attraction de touristes, notamment ceux provenant des pays émergents
- le renforcement de secteurs d'activité
- l'attraction et la rétention de sièges sociaux
- l'attraction de congrès et d'événements internationaux

**Des nouveaux liens directs = impact sur le développement économique de Montréal**

**Des questions?**