



# POUR UN AÉROPORT CONNECTÉ AVEC LE MONDE... ET SA VILLE



Consultation publique – Ville de Montréal  
Le 20 octobre



# PRÉSENTATION

- 01 INTRODUCTION - AÉROPORTS DE MONTRÉAL
- 02 ÉTUDE SECOR SUR LA QUALITÉ DE LA DESSERTE AÉRIENNE DE MONTRÉAL
- 03 ACCESSIBILITÉ ET DESSERTE FERROVIAIRE DE MONTRÉAL-TRUDEAU
- 04 COMPÉTITIVITÉ ET TAXES MUNICIPALES





INTRODUCTION  
**AÉROPORTS DE MONTRÉAL**

## MISE EN CONTEXTE

- » La privatisation des grands aéroports: une tendance mondiale
  - › 450 aéroports privés ou semi-privés dans le monde
- » Différents modèles coexistent
  - › Privatisation pure et simple : Heathrow
  - › Corporatisation : Aéroports de Paris
  - › Concession: Amérique du Sud
  - › PPP : JFK Terminal 4
- » Le modèle canadien est unique
  - › TC demeure propriétaire du terrain
  - › Exploitation + financement confiés à des AAL
  - › Corporations privées sans but lucratif
  - › Responsabilisation des collectivités locales



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

- » ADM est gérée par un CA entièrement responsable, imputable de la gérance de l'entreprise, de la gouvernance et de la reddition de comptes
- » À l'exception du pdg, tous les membres du Conseil sont indépendants de la gestion d'ADM et ont un rôle de fiduciaire.
- » Ils doivent répondre à des exigences telles que :
  - › être citoyen canadien et domicilié au Québec;
  - › ne pas être un élu actif ou un employé actif d'une municipalité, d'un organisme de mise en candidature ou d'un transporteur aérien;
  - › ne pas être actionnaire d'une société dans laquelle ADM a une participation ou avoir un intérêt qui pourrait être perçu comme nuisant à sa capacité d'agir au mieux dans les intérêts d'ADM.
- » De plus, collectivement, les membres du Conseil doivent posséder un ensemble de compétences clés dont le Conseil a besoin pour exercer ses fonctions.





**ÉTUDE SECOR SUR LA QUALITÉ  
DE LA DESSERTE AÉRIENNE DE MONTRÉAL**



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

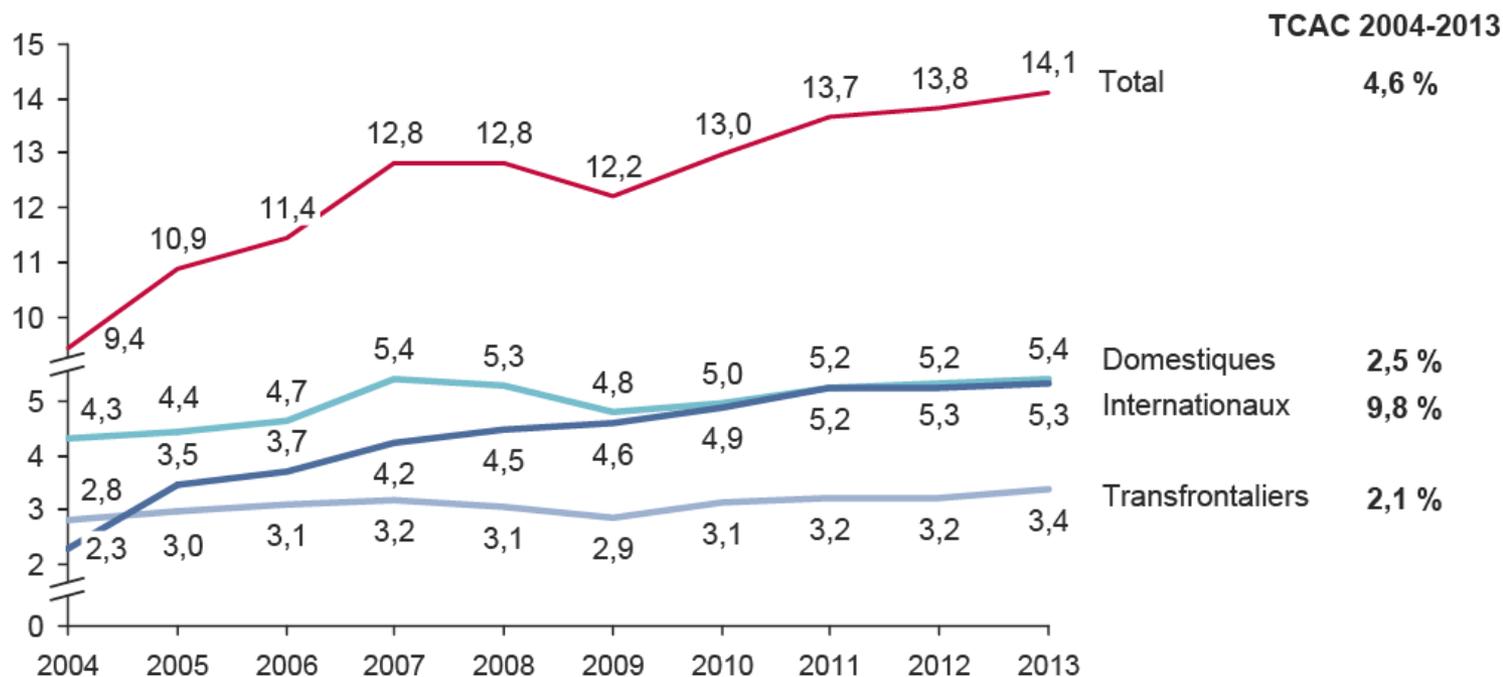
AÉROPORTS DE  
**MONTREAL**



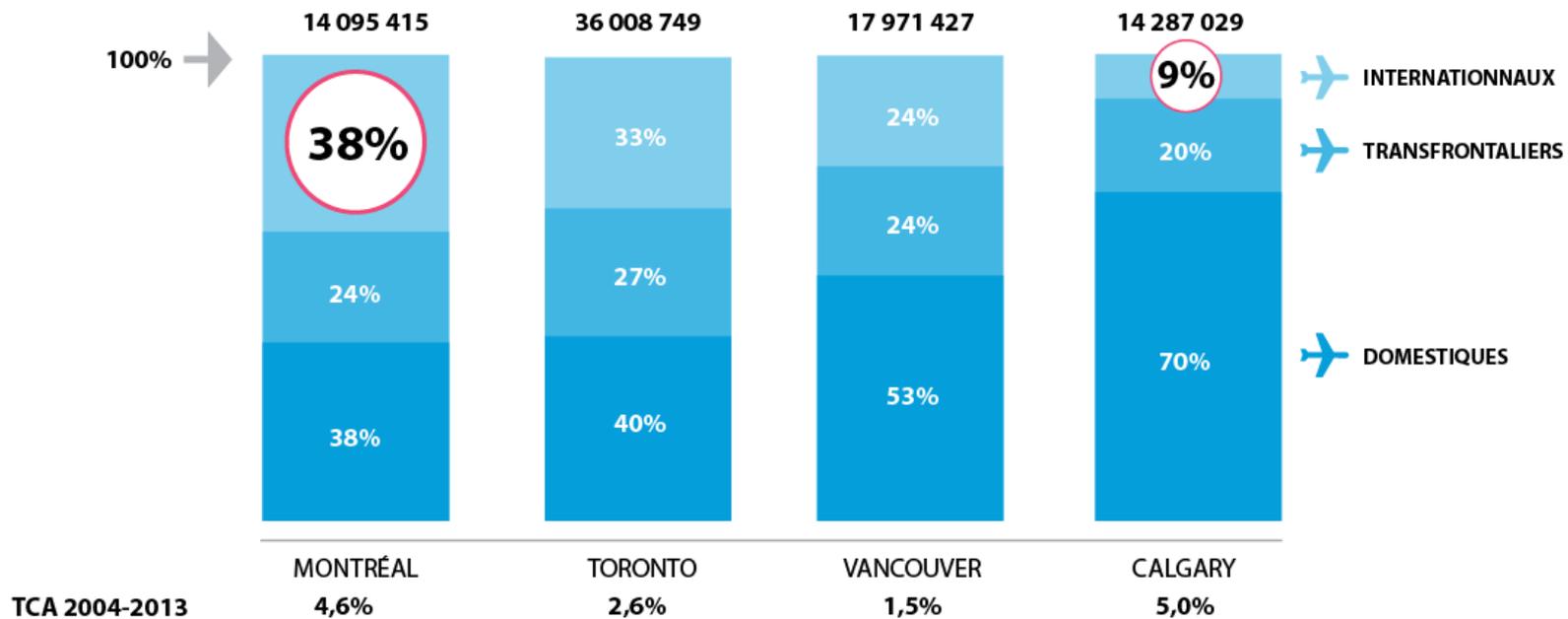
# LES PRINCIPAUX PARAMÈTRES D'ÉVALUATION DE LA QUALITÉ D'UNE DESSERTE AÉRIENNE



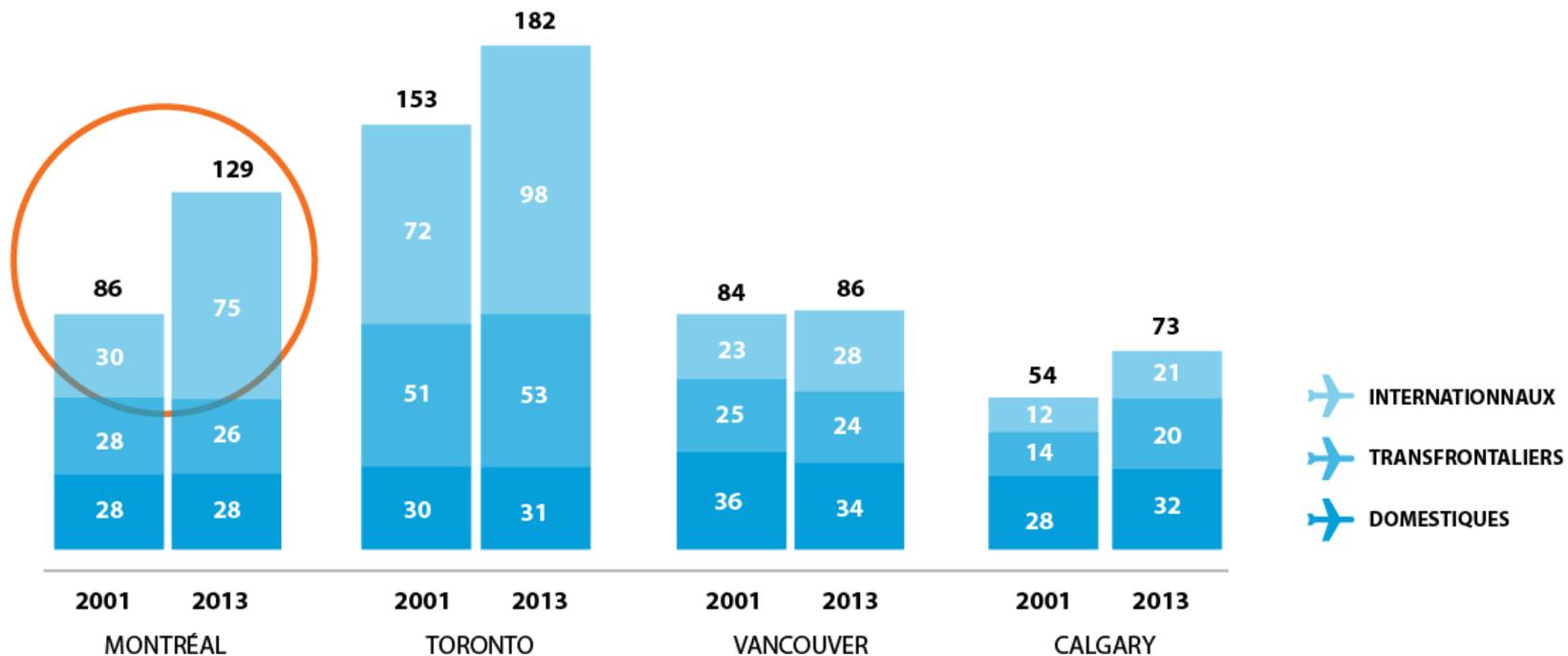
# NOMBRE DE PASSAGERS À MONTRÉAL-TRUDEAU EN MILLIONS DE PASSAGERS, 2004-2013



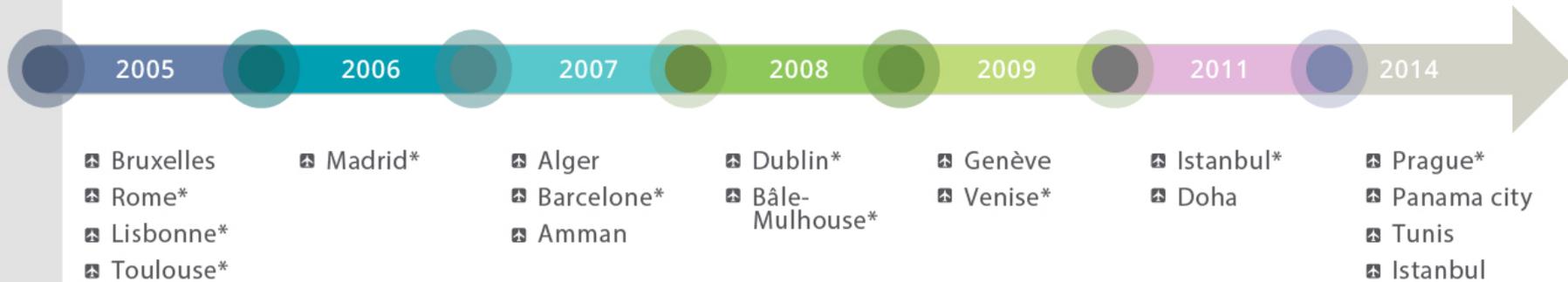
# NOMBRE DE PASSAGERS DES GRANDS AÉROPORTS CANADIENS



# NOMBRE DE DESTINATIONS SERVIES EN VOLS DIRECTS VOLS RÉGULIERS ET SAISONNIERS, 2004 ET 2013



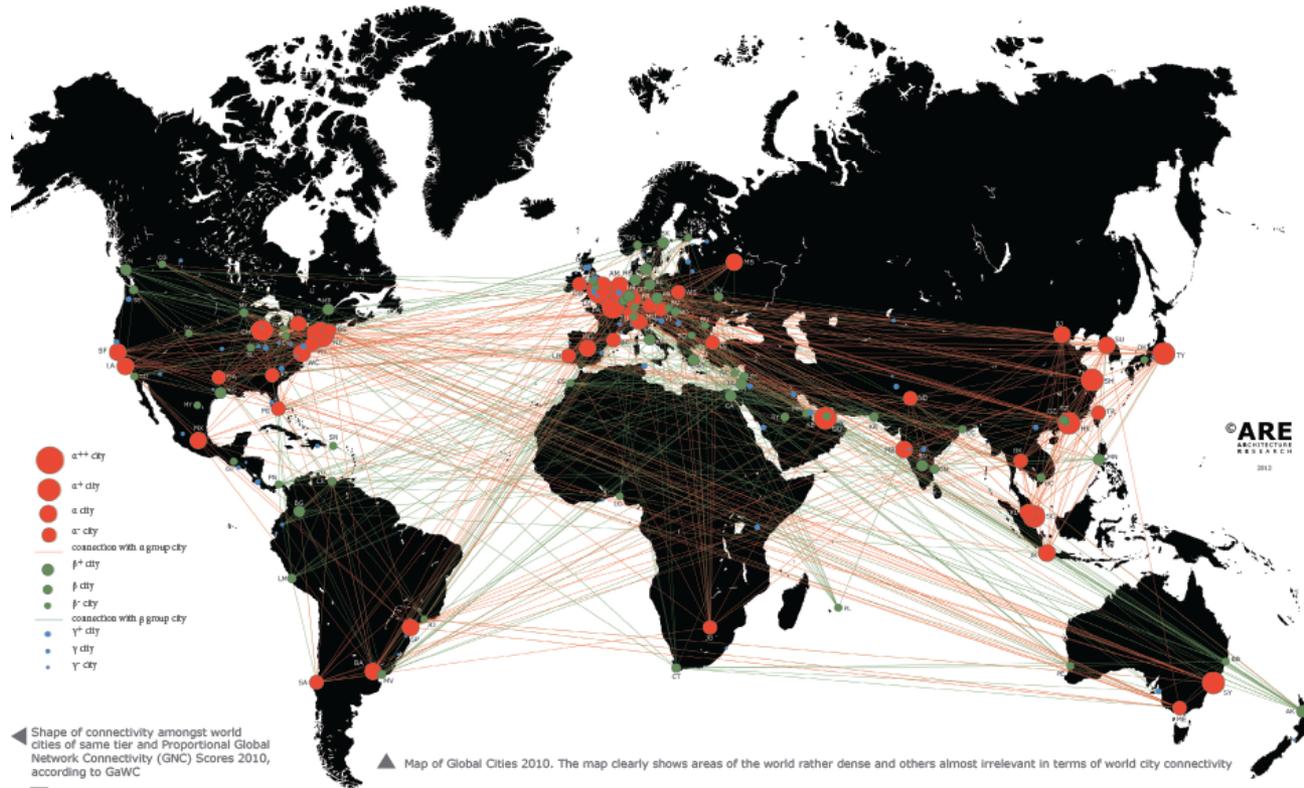
# EXEMPLES DE NOUVELLES LIAISONS DIRECTES INTERNATIONALES IMPORTANTES, À PARTIR DE MONTRÉAL, 2005-2014



\* DESTINATIONS SAISONNIÈRES



# VILLES MONDIALES LES PLUS INFLUENTES





LIAISONS DIRECTES DE MONTRÉAL VERS VILLES MAJEURES  
**AVEC 50 VOLS OU PLUS PAR ANNÉE, 2013**





# LIAISONS DIRECTES DE MONTRÉAL

32  
VILLES  
MONDIALES

17  
HUBS  
INTERNATIONAUX

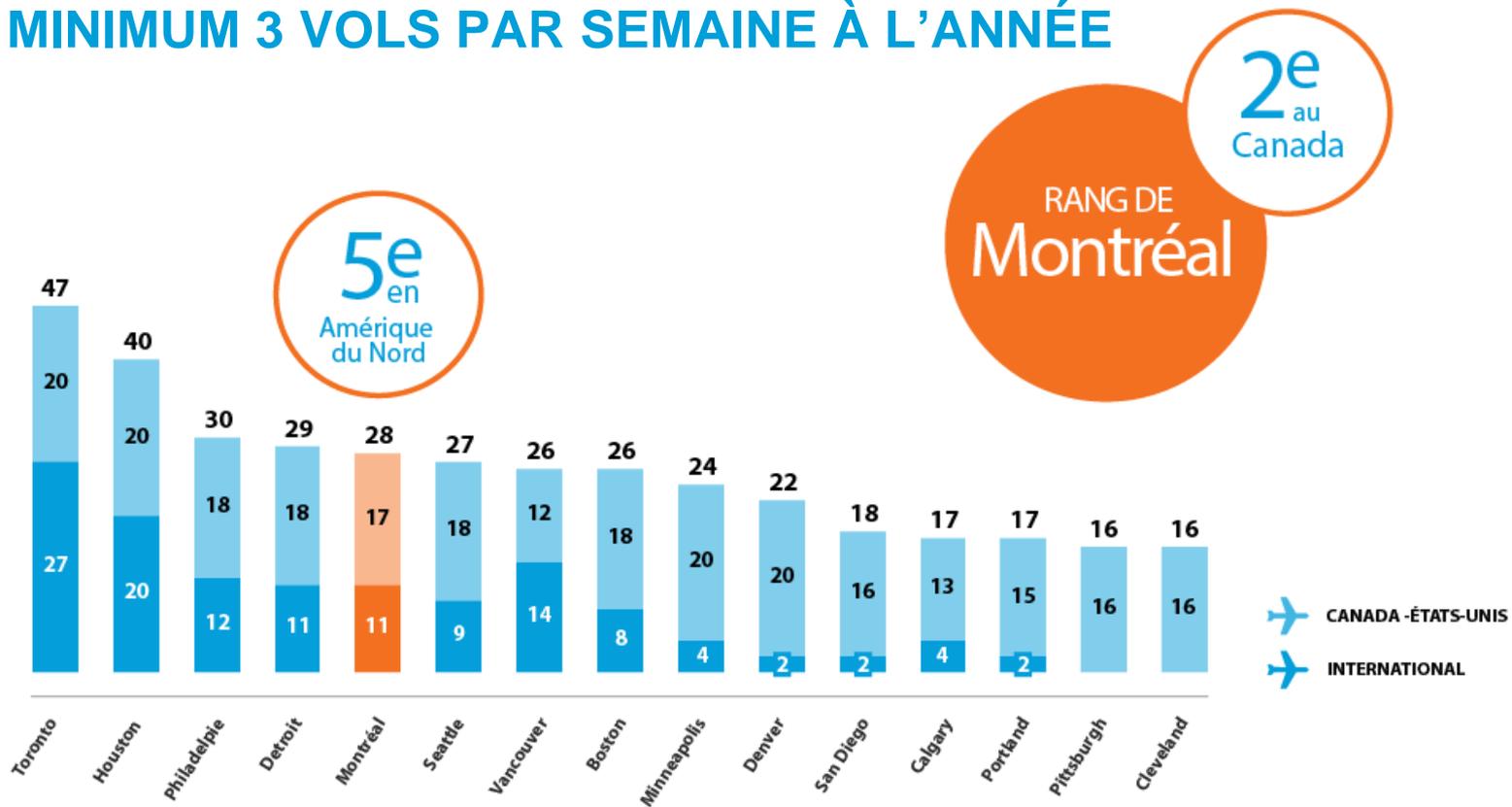




## VILLES NORD-AMÉRICAINES INCLUSES DANS L'ÉCHANTILLON



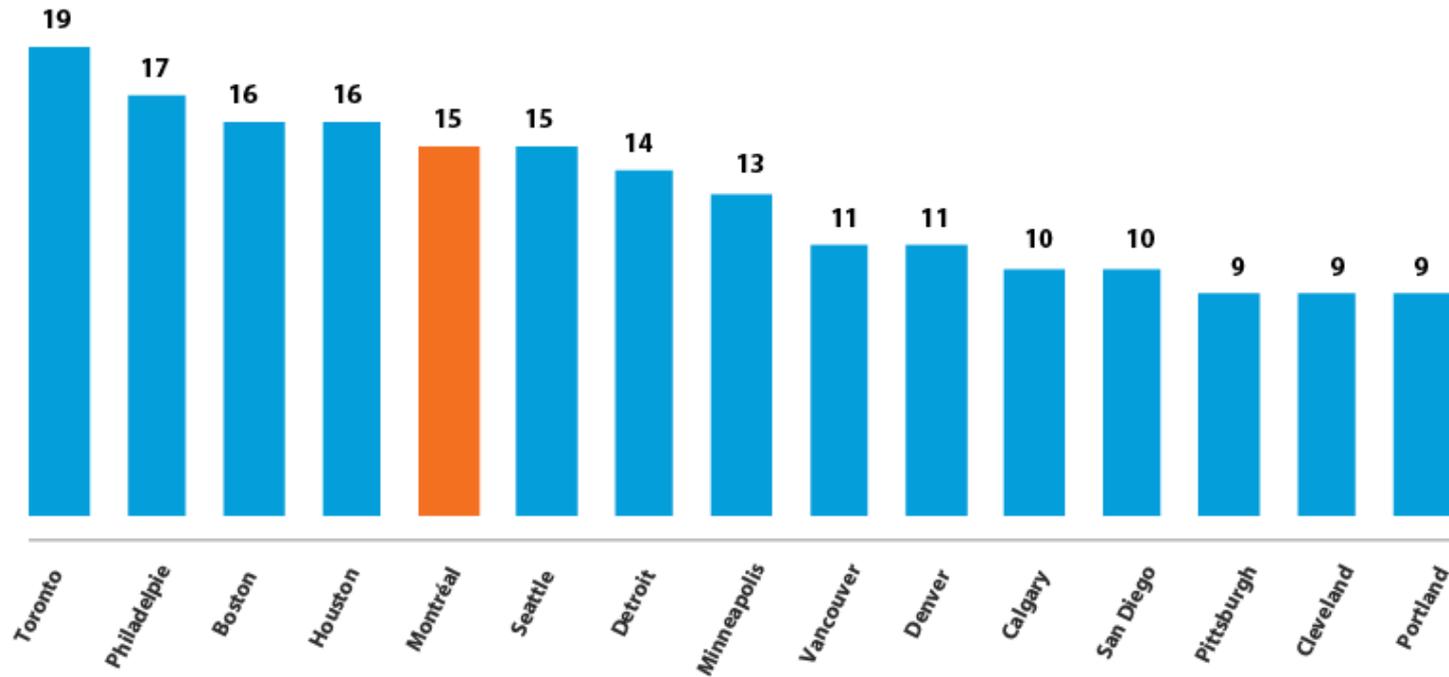
# LIAISONS DIRECTES VERS LES 123 VILLES MAJEURES MINIMUM 3 VOLS PAR SEMAINE À L'ANNÉE





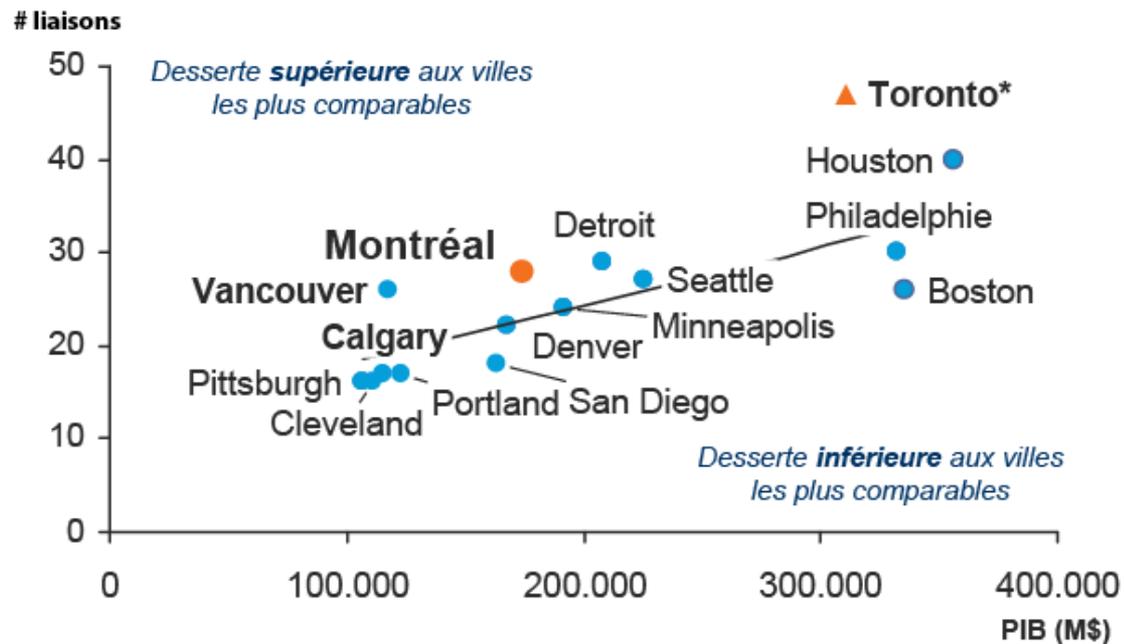
# LIAISONS ET VOLS DIRECTS VERS LES 25 HUBS MAJEURS MINIMUM 3 VOLS PAR SEMAINE À L'ANNÉE

Nombre de liaisons directes régulières



# LIAISONS DIRECTES - PIB VERS LES 123 VILLES MAJEURES MINIMUM 3 VOLS PAR SEMAINE À L'ANNÉE

## Nombre de liaisons directes par rapport au PIB





# LA DESSERTE PAR RAPPORT AU POTENTIEL POUR LES TRANSPORTEURS

## 8 VILLES

### 3 ROUTES RÉGULIÈRES «FAISABLES»

- PÉKIN
- SAN DIEGO
- SAN JOSE (CR)

### 4 ROUTES SAISONNIÈRES

- ROME
- BARCELONE
- LYON
- ATHÈNES

### 1 ROUTES ACTUELLEMENT «NON FAISABLE»

- BEYROUTH  
(SÉCURITÉ NATIONALE)





# LE CAS DES LIAISONS MONTRÉAL-PÉKIN ET VERS L'AMÉRIQUE DU SUD





## DEMANDE MINIMALE REQUISE 30 000 À 40 000 PASSAGERS PAR AN





# DEMANDE MINIMALE REQUISE 30 000 À 40 000 PASSAGERS PAR AN



## PRINCIPAUX CONSTATS

- » La quasi-totalité des destinations importantes avec une demande suffisante sont déjà desservies directement de Montréal.
- » La desserte de Montréal se compare avantageusement à celles d'autres villes nord-américaines de taille comparable.
- » En dépit d'une croissance économique sous la moyenne, Montréal est la ville dont la connectivité internationale s'est le plus améliorée depuis 2004.
- » La desserte de Montréal devrait continuer de s'améliorer dans le futur:
  - › Positionnement en tant que plaque tournante entre l'Amérique et l'Europe (développement du marché de la correspondance)
  - › Déploiement du Dreamliner
  - › Présence de grandes alliances





**ACCESSIBILITÉ ET DESSERTE FERROVIAIRE  
DE MONTRÉAL-TRUDEAU**

## NAVETTE AÉROPORTUAIRE

- » Un aéroport est un nœud intermodal entre deux types de transport : l'aérien et le terrestre
  - › Montréal-Trudeau est l'un des plus importants générateurs de déplacements sur l'île de Montréal
  - › Environ 40 000 déplacements terrestres / jour avec des pointes pouvant excéder 46 000
- » Le temps d'accès à l'aéroport est un facteur de compétitivité comme destination touristique et place d'affaires et par rapport aux autres modes de transport (ex.: train, autobus) et aux aéroports concurrents
- » Actuellement, Montréal-Trudeau n'est accessible que par la route, et les autoroutes desservant l'axe est-ouest (20, 520 et 40) sont congestionnées
  - › Échangeur Dorval actuellement en réfection
  - › Imprévisibilité de la circulation sur l'autoroute 20
  - › Impact des travaux du Pont Champlain, de l'échangeur Turcot, puis sur l'échangeur St-Pierre



## NAVETTE AÉROPORTUAIRE

- » Comme alternative à la route, il est possible et souhaitable d'établir un autre type de lien, en misant sur les avantages suivants :
  - › la rapidité
  - › l'efficacité
  - › la fiabilité en tout temps (conditions hivernales, heures de pointe, ...)
- » Une tendance mondiale : plus de 180 liens ferroviaires aéroportuaires dans le monde + plus de 300 en cours de planification / construction
- » Projets similaires à Vancouver (en opération) et à Toronto





## Métro de Montréal Réseau prévu pour 1982

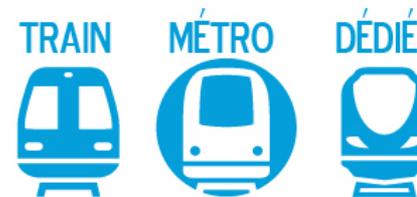
Information tirée du  
plan de transport de Montréal,







# LIENS FERROVIAIRES 35 + GRANDS AÉROPORTS (EUROPE SEULEMENT)

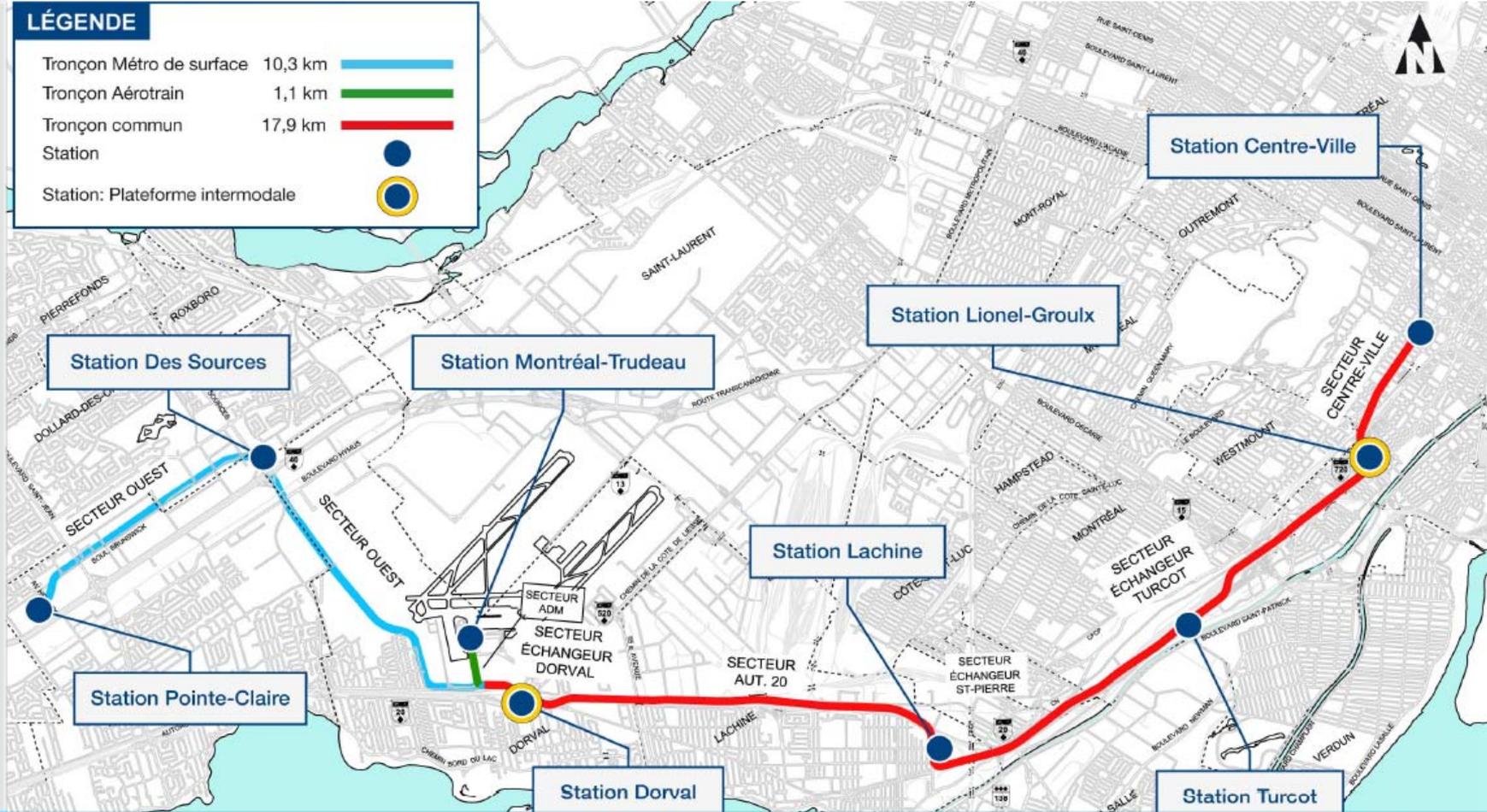


1 LONDRES HTR		11 MOSCOU DOMO		21 MANCHESTER 2	2014
2 PARIS CDG	2023	12 MOSCOU SHERE		22 STOCKHOLM	
3 FRANCFORT		13 PARIS ORLY		23 DUBLIN	PLANIF
4 AMSTERDAM		14 ANTALYA		24 BERLIN	
5 ISTANBUL		15 ZURICH		25 BRUXELLES	
6 MADRID		16 COPENHAGUE		26 ISTANBUL 2	
7 MUNICH		17 OSLO		27 MILAN	
8 ROME		18 PALMA DE MAJORQUE		28 LONDRES STANSTED	
9 LONDRES GATWICK		19 VIENNE		29 LISBONNE	
10 BARCELONE		20 DUSSELDORF		30 HELSINSKI	2015



### LÉGENDE

Tronçon Métro de surface	10,3 km	
Tronçon Aérotrain	1,1 km	
Tronçon commun	17,9 km	
Station		
Station: Plateforme intermodale		







**COMPÉTITIVITÉ ET  
TAXES MUNICIPALES**

## TAXES MUNICIPALES (EN-LIEUX)

- » Méthodes de calcul différentes selon les provinces
- » ADM défavorisée par rapport à d'autres aéroports canadiens
  - › La plus taxée par passager
  - › 40,5 M\$ en 2013, soit près de 9 % des revenus bruts – un niveau excessif pour n'importe quelle entreprise
- » Peu ou pas de services en retour
  - › Alimentation en eau potable
  - › Services d'urgence
- » ADM paie en plus 4 M\$/an pour les services du SPVM dans l'aérogare
- » La Ville profite des retombées économiques de l'aéroport
- » Un aéroport est une infrastructure unique qui appelle un traitement fiscal adapté – Le système actuel pénalise l'investissement



## TAXES MUNICIPALES (2012)

	YUL Montréal	YVR Vancouver	YYZ Toronto	YYC Calgary
<b>Taxes municipales et scolaires (en milliers de \$)</b>	<b>38 411 \$</b>	<b>22 588 \$</b>	<b>28 951 \$</b>	<b>7 841 \$</b>
YUL par rapport à (%)		+70%	+33%	+390%
YUL par rapport à (x fois)		x 1,7	x 1,3	x 4,9
Pax embarqués-débarqués	14 095	17 972	36 110	14 316
<b>Par passager (\$)</b>	<b>2,73 \$</b>	<b>1,26 \$</b>	<b>0,80 \$</b>	<b>0,55 \$</b>
YUL par rapport à (en %)		+117%	+240%	+398%

- » Aéroports de Montréal ne reçoit pas de services tel que le déneigement et l'entretien du réseau routier.



## CONCLUSION

- » ADM gère les aéroports Trudeau et Mirabel depuis 20 ans et est aujourd'hui reconnue comme un opérateur expérimenté et respecté.
- » De façon générale, les administrations aéroportuaires locales s'acquittent bien de leur mission comme en témoignent l'état enviable des aéroports canadiens et le haut degré de satisfaction des passagers.
- » Le système canadien assure en outre un traitement équitable des transporteurs aériens.



## MONTRÉAL VEUT AIDER SON AÉROPORT ?

- » Réduire le fardeau de taxes municipales
  - › Montréal-Trudeau est l'aéroport le plus taxé au Canada (40M\$)
  - › Peu de services en retour
  - › ADM doit payer 4 M\$ en plus pour les services du SPVM
- » Étudier des méthodes alternatives et novatrices d'établir le niveau de taxation : par passager, méthode de revenu, etc.
- » Accélérer le parachèvement de l'échangeur Dorval
  - › En faire une priorité de réalisation
- » Appuyer le projet de navette ferroviaire
- » Améliorer le service de l'Autobus 747
- » Continuer de travailler à revitaliser l'économie de Montréal et l'attractivité de la ville comme destination touristique et centre de décision.

