

ÉTUDE SUR LA QUALITÉ DE LA DESSERTE AÉRIENNE DE MONTRÉAL :
MONTRÉAL SE COMPARE AVANTAGEUSEMENT À L'ÉCHELLE NORD-AMÉRICAINNE
QUANT AU NOMBRE DE DESTINATIONS ET DE VOLS INTERNATIONAUX

Montréal, le 29 septembre 2014 – Aéroports de Montréal a rendu publique aujourd'hui une étude de SECOR-KPMG sur la qualité de la desserte aérienne de Montréal, qui conclut que la desserte aérienne de Montréal correspond bien à l'envergure de son marché. La quasi-totalité des destinations importantes offrant une demande suffisante sont déjà desservies directement de Montréal. L'étude peut être consultée sur le site internet d'Aéroports de Montréal.

De plus, la desserte aérienne de Montréal se compare avantageusement à celle d'autres villes d'Amérique du Nord de taille similaire. Si on prend en considération la richesse économique du territoire, la desserte aérienne de Montréal apparaît encore plus appréciable par rapport à celles de régions similaires.

En dépit d'une croissance économique sous la moyenne, la desserte de Montréal s'est grandement améliorée au cours des dix dernières années, tant au plan du trafic de passagers qu'à celui du nombre de destinations.

« Il y a des opportunités pour Montréal-Trudeau à court, moyen ou long terme, et nous faisons tout le nécessaire pour inciter les transporteurs à lancer de nouveaux services en temps opportun. Toutefois, il est important de souligner que le lancement d'une nouvelle liaison est une décision d'affaires qui appartient entièrement au transporteur concerné. C'est d'abord et avant tout une question d'offre et de demande », a déclaré M. James Cherry, président-directeur général d'Aéroports de Montréal.

Les faits

Au cours de la période 2004-2013, le nombre total de passagers à Montréal-Trudeau a connu une hausse annuelle moyenne de 4,6 %, soit plus que la croissance du PIB du Québec. Le segment des passagers internationaux a connu la plus forte progression sur la période, avec un taux de croissance annuel moyen de 9,8 %.

Montréal-Trudeau est le plus «international» des grands aéroports canadiens, avec 38 % de passagers internationaux (62 % si on inclut les passagers voyageant vers les États-Unis).

Le nombre total de destinations directes au départ de Montréal se situe autour de 130, dont plus de 75 destinations internationales comparativement à 30 il y a dix ans. En 2014 seulement, quatre nouvelles destinations se sont ajoutées à l'horaire : Istanbul, Panama City, Tunis et Prague.

Montréal est connectée directement de façon significative à 37 des 123 villes mondiales les plus influentes*, dont 32 à raison d'un minimum de 3 vols par semaine. Sur ces 32 villes, 17 comptent parmi les plus grands «hubs» internationaux. Il est ainsi possible de rejoindre toutes les 123 villes mondiales les plus influentes, sauf une (Shenzhen, en Chine), avec un vol direct ou une seule correspondance.

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** pour le nombre de liaisons vers les villes mondiales les plus influentes ainsi que vers les «hubs» internationaux majeurs.

Montréal est dotée d'une desserte enviable vers l'Europe et de plus en plus le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord, en plus de situer au 2^e rang canadien pour le nombre de destinations soleil. 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. La dernière tentative pour établir une liaison directe avec Pékin a échoué en raison de la non-disponibilité d'un créneau d'atterrissage convenable à l'aéroport de Pékin.

Pour être rentable, une liaison internationale doit présenter une demande origine-destination minimale de 40 000 passagers par année. Ce seuil est atteint dans le cas de 27 villes mondiales. Les villes qui n'atteignent pas ce seuil ont peu de chance d'être desservies, à moins d'être un «hub» stratégiquement situé comme c'est déjà le cas pour Amsterdam ou Doha. Par contre, la ville d'Helsinki, souvent citée en exemple comme ville technologique, n'a pratiquement aucun intérêt pour un transporteur, avec seulement 10 % de la demande minimale requise.

L'avenir

Selon l'étude SECOR, 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 de nouveaux avions long-courriers plus petits tel le Dreamliner, qui abaissent le niveau d'achalandage minimal nécessaire pour certaines destinations, pourra rendre rentables de nouvelles liaisons vers des villes majeures.

Enfin, les grandes alliances internationales présentes à Montréal peuvent augmenter son attrait auprès des transporteurs étrangers.

À propos d'Aéroports de Montréal

Aéroports de Montréal est l'administration aéroportuaire locale responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement des aéroports internationaux de Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel, depuis 1992. La société emploie quelque 650 personnes qui sont réparties sur les deux sites aéroportuaires.

*123 Villes mondiales les plus influentes selon le classement de la GaWC (Global World Cities Research Network)

** 15 Villes nord-américaines : Vancouver, Seattle, Portland, San Diego, Calgary, Denver, Houston, Minneapolis, Detroit, Cleveland, Toronto, Pittsburgh, Philadelphie, Boston et Montréal