



3000 Chemin de la Côte-Sainte-Catherine
Montréal (Québec)
H3T 2A7

**« PERSPECTIVES D'AVENIR DE LA GRANDE RÉGION
DE MONTRÉAL COMME PORTE D'ENTRÉE
INTERNATIONALE
ET CONTINENTALE EN FRET AÉRIEN »**

Rapport final

Présenté au ministère des Transports du Québec

Par

Jacques Roy
Robert Gagné
Simon Véronneau

Groupe CHAINE
HEC Montréal

22 septembre 2009

AVANT-PROPOS

La présente étude a été réalisée à la demande du ministère des Transports du Québec et a été financée par la Direction du développement durable, de l'environnement et de la recherche.

Équipe de recherche : HEC Montréal

- Jacques Roy, Ph.D., directeur Groupe CHAINE, chef d'équipe
- Robert Gagné, Ph.D. professeur titulaire
- Simon Véronneau, Ph.D., chercheur associé, Groupe CHAINE

Comité de suivi : ministère des Transports du Québec

- Denis Simard, chef du Service du transport aérien
- Augustin Raharolahy, chargé de projet
- Claude Trudel, membre du comité
- Nathalie Dionne, membre du comité
- Claude Sirois, membre du comité
- Caroline Chabot, membre du comité

Mise en garde : Les propos exprimés dans ce rapport sont ceux des chercheurs et ne reflètent pas nécessairement la position du ministère des Transports du Québec.

SOMMAIRE

L'objectif de cette recherche est de cerner les perspectives d'avenir de la grande région de Montréal comme porte d'entrée internationale et continentale en fret aérien et de faire des recommandations pour améliorer sa position concurrentielle. Pour ce faire, on procède tout d'abord à une description de l'offre de services de fret aérien dans la grande région de Montréal et on analyse l'évolution de la demande pour de tels services en fonction, notamment, de l'activité économique et d'autres facteurs tels le prix du carburant. Ensuite, les forces et les faiblesses du système actuel sont analysées. Au chapitre des forces, on remarque la présence dans la région de Montréal de secteurs industriels fortement utilisateurs du fret aérien et celle des principaux intervenants de l'industrie. Quant aux faiblesses, elles concernent surtout les règles d'affectation des vols tout cargo, l'absence de vols réguliers tout cargo et celle de liaisons directes avec l'Asie, ainsi que des enjeux liés à la congestion routière et aux installations physiques.

On procède également à une revue des menaces et des opportunités qui sont susceptibles d'affecter le développement de ce secteur. On examine notamment les tendances observées ailleurs en matière de stratégies de développement du fret aérien. Parmi les menaces, il faut noter le mouvement de consolidation de plus en plus important des activités de fret aérien à Toronto au détriment de Montréal. La méthode de recherche retenue comprend deux composantes principales, soit l'analyse de données secondaires et des entrevues personnelles avec 35 intervenants de l'industrie du fret aérien incluant des transporteurs aériens, des transitaires, des gestionnaires d'aéroports et des utilisateurs.

Les principales recommandations découlant de cette étude concernent 1) la mise en place d'une table de concertation visant la promotion du fret aérien comme outil de développement économique pour la grande région de Montréal, 2) la réalisation d'une étude de faisabilité pour permettre aux intégrateurs et aux vols tout cargo de desservir l'aéroport Montréal-Trudeau, 3) la mise en place d'un plan d'action pour renforcer le rôle de Montréal comme porte d'entrée continentale avec l'Europe, et 4) l'implantation d'une zone franche reliant ports et aéroports dans un contexte de pôle logistique pour la grande région montréalaise.

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction.....	9
1.1. Contexte.....	9
1.2 Objectifs.....	10
1.3 Le plan de travail.....	11
1.4 Méthodologie.....	13
1.5 L'équipe de recherche.....	14
2. Description de l'offre de services de fret aérien dans la grande région de Montréal.....	17
2.1 Les intervenants de la chaîne de fret aérien.....	17
2.2 La présence des intervenants dans la grande région de Montréal.....	23
2.3 Les installations aéroportuaires dédiées au fret aérien.....	25
2.4 Le rôle du camionnage dans les mouvements de fret aérien.....	29
3. Évolution de la demande dans la grande région de Montréal.....	31
3.1 L'activité économique et le transport de fret aérien.....	31
3.1.1 Lien entre la production et le transport de fret aérien.....	31
3.1.2 Impact des changements structurels sur la répartition modale.....	32
3.1.3 Répartition modale et évolution du fret aérien par secteurs.....	35
3.2 Les exportations et les importations par voie aérienne.....	39
3.3 Les types de marchandises utilisant davantage le transport aérien.....	46
3.4 Conclusion.....	46
4. Analyse des forces et faiblesses.....	48
4.1 Analyse des forces de la grande région de Montréal en matière de fret aérien.....	48
4.1.1. Présence de secteurs fortement utilisateurs du transport aérien.....	48
4.1.2 Présence des principaux intervenants.....	49
4.1.3 Capacité et efficacité des installations de Mirabel.....	49
4.1.4 Une nouvelle zone cargo à Montréal-Trudeau.....	49

« PERSPECTIVES D'AVENIR DE LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL COMME PORTE
D'ENTRÉE INTERNATIONALE ET CONTINENTALE EN FRET AÉRIEN »

4.2. Analyse des faiblesses de la grande région de Montréal en matière de fret aérien.....	50
4.2.1 Les règles actuelles d'affectation des vols tout cargo.....	50
4.2.2 Les difficultés propres à Mirabel	50
4.2.3 Absence de vols réguliers tout cargo	51
4.2.4 Absence de liaisons directes avec l'Asie.....	51
4.2.5 Les installations de fret aérien à Montréal-Trudeau.....	52
4.2.6 Une collaboration à renforcer entre ADM et l'industrie du fret aérien	53
4.2.7 Capacité limitée pour les avions tout cargo à Montréal-Trudeau..	53
4.2.8 Congestion routière et accessibilité.....	54
5. Analyse des tendances, opportunités et des menaces.....	55
5.1 Analyse des tendances en matière de stratégies de développement du fret aérien.....	55
5.1.1 Analyse comparative des politiques de développement du fret aérien	55
5.1.2 Les facteurs décisionnels des intervenants pour desservir un aéroport.....	56
5.1.3 La rentabilité des vols tout cargo.....	57
5.1.4 La présence des intermédiaires de fret aérien à l'aéroport et dans la région.....	58
5.1.5 Les perspectives de développement de marché dans la régions .	58
5.1.6 Les stratégies des groupes d'intermédiaires	59
5.1.7 Une vision à long terme à développer	59
5.2. Analyse des tendances positives ou opportunités pour la grande région de Montréal.....	60
5.2.1 Vers une plus grande libéralisation des marchés	60
5.2.2 L'émergence de nouveaux marchés	60
5.2.3 La localisation avantageuse de Montréal pour le marché européen	62
5.2.4 L'aménagement d'une zone franche	62

« PERSPECTIVES D'AVENIR DE LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL COMME PORTE
D'ENTRÉE INTERNATIONALE ET CONTINENTALE EN FRET AÉRIEN »

5.3. Analyse des tendances négatives ou menaces pour la grande région de Montréal	63
5.3.1 Mouvement de consolidation à Toronto	63
5.3.2 Les autres concurrents	64
5.4. Les autres facteurs affectant l'industrie dans son ensemble	64
5.4.1 L'utilisation accrue des jets régionaux.....	64
5.4.2 La volatilité du pris du carburant et le déplacement modal	65
5.4.3 Les réglementation en matière de sûreté	65
6. Axes de recommandation	67
6.1 Mettre sur pied une table de concertation afin de promouvoir le fret aérien comme outil de développement économique.....	67
6.2 Étudier la possibilité de permettre aux intégrateurs et aux vols tout cargo de desservir l'aéroport Montréal-Trudeau	67
6.3 Renforcer Montréal comme porte d'entrée continentale et internationale avec l'Europe	68
6.4 Étudier la faisabilité de développer une zone franche.....	69

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1.1 : Répartition des entrevues complétées par secteur d'activités ..	14
Tableau 2.1 : Principaux transporteurs et intégrateurs présents aux Aéroports de Montréal en 1999 et 2008	24
Tableau 2.2 : Transitaires et intégrateurs présents à Montréal et répertoriés dans Air Cargo World	25
Tableau 3.1 : Échanges commerciaux de biens, par secteur, Canada, 2004.	35
Tableau 3.2 : Flux intérieurs de transport, par secteur et mode, Canada, 2005 (millions de tonnes).....	36
Tableau 3.3 : Marchandises embarquées et débarquées par voie aérienne, Québec et Canada, 1989-2006.....	37
Tableau 3.4 : Marchandises transportées par des transporteurs aériens canadiens par secteur, 1993-2006 (tonnes).....	38
Tableau 3.5 : Recettes d'exploitation des transporteurs aériens canadiens pour le transport des marchandises, par secteur, 1993-2004.....	39
Tableau 3.6 : Exportations et importations de marchandises du Québec, en valeur, selon le mode de transport, 2007	40
Tableau 3.7 : Répartition des marchandises exportées ou importées par transport aérien, Québec, 1998-2007	41
Tableau 3.8 : Valeur des exportations québécoises par voie aérienne par destinations principales, 1998-2007 (millions de dollars constants de 2002 et %).....	42
Tableau 3.9 : Valeur des importations québécoises par voie aérienne par principaux pays d'origine, 1998-2007 (millions de dollars constants de 2002 et %).....	42

LISTE DES FIGURES

Figure 2.1: Les intervenants de la chaîne de fret aérien.....	18
Figure 2.2 : Plan de l'aéroport Montréal-Trudeau.....	26
Figure 2.3 : Image satellite de l'aéroport Montréal-Trudeau	27
Figure 2.4 : Plan de l'aéroport Montréal-Mirabel	28
Figure 3.1 : Évolution du PIB global et du PIB transport, Canada	32
Figure 3.2 : Tonnes – km transport aérien, PIB et prix de l'énergie, Canada, 1989-2007	34
Figure 3.3 : Tonnage des marchandises embarquées et débarquées aux aéroports – Marché intérieur 1996-2006	43
Figure 3.4 : Tonnage des marchandises embarquées et débarquées aux aéroports – Marché transfrontalier 1996-2006	44
Figure 3.5 : Tonnage des marchandises embarquées et débarquées aux aéroports – Marché international 1996-2006.....	44
Figure 3.6 : Tonnage des marchandises embarquées et débarquées aux aéroports – Total 1996-2006.....	45
Figure 5.1 : Prévisions de croissance du commerce international pour le Québec.....	61

1. INTRODUCTION

1.1. CONTEXTE

Le transport aérien des marchandises dans la grande région de Montréal connaît une croissance annuelle limitée, soit de l'ordre de 4,1 % entre 2001 et 2006¹, alors que ce secteur connaît généralement une croissance plus rapide que le trafic de passagers en raison de son rôle stratégique dans le commerce mondial. En 2006, le trafic de fret entre le continent nord-américain et l'Europe a crû de 13,7 %. Cette croissance limitée du trafic de fret aérien à Montréal peut s'expliquer par plusieurs facteurs dont la déviation du trafic en provenance et à destination du Québec vers d'autres plaques tournantes concurrentielles.

Une telle situation risquerait d'affaiblir à long terme la position de la grande région de Montréal comme porte d'entrée internationale et continentale pour le fret aérien et d'entraîner éventuellement un manque à gagner en termes d'emplois. Or, les aéroports tendent à favoriser la mise en place de réseaux intégrés de transport et d'échanges économiques susceptibles de favoriser la localisation et le développement de grappes industrielles dans leurs régions environnantes. Une déviation du trafic vers d'autres installations et des obstacles à l'utilisation du système de transport intermodal et aérien pourraient être un frein au développement économique régional.

La présente recherche a pour but de mieux cerner les perspectives d'avenir de la grande région de Montréal comme porte d'entrée internationale et continentale en fret aérien et de faire des recommandations pour améliorer sa position concurrentielle et ce, après avoir analysé les forces et les faiblesses du système actuel ainsi que les menaces et les opportunités qui sont susceptibles d'affecter son développement. Il est à noter que les travaux de recherche considéreront de façon distincte les caractéristiques et les enjeux des deux aéroports (Aéroport international Montréal-Trudeau et Aéroport international Montréal-Mirabel) dans une perspective de développement de la porte d'entrée internationale et continentale en fret aérien de la grande région de Montréal. Il est également important de noter que cette recherche se distingue de celle réalisée en 2001 par Roy et Bigras en ce sens qu'il s'agit cette-fois de mettre l'accent sur les perspectives d'avenir et les stratégies de développement du secteur de fret aérien dans la grande région de Montréal dans un contexte de porte d'entrée internationale et de corridors de commerce. Les informations recueillies en 2001 seront utilisées et mises à jour au besoin.

¹ADM, Rapports annuels

1.2. OBJECTIFS

Les objectifs de la recherche sont :

1. Faire ressortir les caractéristiques de l'offre de transport aérien et intermodal à Montréal :
 - a) Évolution des fonctions respectives des acteurs (compagnies aériennes, intégrateurs, transitaires, aéroports, camionnage, entreprises de logistique, etc.) depuis l'étude de 2001.
 - b) Relations actuelles et prévisibles entre ces acteurs dans la chaîne de transport aérien et intermodal de marchandises.
 - c) Stratégies de ces différents acteurs à l'égard de la grande région de Montréal.
2. Analyser les caractéristiques de la demande de transport aérien et intermodal (type, taille et croissance de trafic, origine et destination selon les pays concernés par le commerce extérieur, exigences logistiques, déviation du trafic vers d'autres installations concurrentes), notamment en comparant cette demande avec celle d'autres aéroports canadiens.
3. Analyser les opportunités (tendances du commerce extérieur et impact sur les services aériens, etc.) et les menaces éventuelles (concurrence d'autres plaques tournantes; coûts et niveaux de qualité logistiques pour les expéditeurs; contraintes liées aux exigences de sûreté; délocalisation des activités industrielles ou de services; manque à gagner à l'égard des activités économiques liées au développement d'un aéroport), ainsi que les forces et les faiblesses de la porte d'entrée internationale et continentale de Montréal.
4. Déterminer le rôle et l'importance de la chaîne de transport aérien et intermodal de marchandises desservant la grande région de Montréal par rapport au développement des corridors de commerce.
5. Proposer des recommandations aux différents intervenants concernés, en vue de consolider le rôle de la grande région de Montréal comme porte d'entrée internationale et continentale en fret aérien, dans un contexte de corridors de commerce.

1.3. LE PLAN DE TRAVAIL

Pour atteindre ces objectifs, le plan de travail suivant a été adopté.

Étape 1: Description de l'offre des services de fret aérien dans la grande région de Montréal

- A. À partir de l'étude de Roy et Bigras (2001), identifier et décrire les fonctions des différents intervenants de l'industrie du fret aérien opérant dans la grande région de Montréal (transitaires, compagnies aériennes, consolidation de fret, compagnies de logistique, intégrateurs, compagnies de manutention, autres) avec diagramme des opérations de fret aérien international.
- B. Décrire les caractéristiques des facilités aéroportuaires assignées aux opérations de fret aérien.
- C. Détailler le système intermodal relié aux opérations de fret aérien (accès à l'aéroport ; liens avec les autres modes de transport; rôle du camionnage dans les mouvements intermodaux de fret aérien international impliquant deux aéroports).

Étape 2: Analyse de l'évolution de la demande dans la grande région de Montréal

- A. Identifier les caractéristiques de la demande (type de marchandises et d'entreprises concernées, origine/destination, taille et croissance des différents marchés, exigences logistiques pour certains biens).
- B. Examiner le rapport entre le développement du commerce extérieur du Québec et l'évolution du transport aérien, en tenant compte des exigences de service.
- C. Évaluer l'importance de la diversion du trafic vers d'autres plates-formes aéroportuaires concurrentes et ses raisons.

Étape 3: Analyse des forces et des faiblesses de la grande région de Montréal comme porte d'entrée internationale et continentale en fret aérien, selon les paramètres suivants :

- A. Évaluer la position concurrentielle de la grande région de Montréal comme porte d'entrée internationale et continentale en fret aérien dans l'Est du Canada et par rapport à d'autres plaques tournantes nord-américaines. L'étude sur le fret aérien dans la grande région de Montréal réalisée en 2001 a permis d'identifier les principales forces et faiblesses de l'industrie du fret aux aéroports de Montréal. En particulier, cette étude faisait ressortir à la fois l'importance relative de l'offre de transport aérien (transporteurs réguliers et intégrateurs) et la prédominance de la région de

Montréal comme marché d'importation et d'exportation. La présente recherche examinera si ces forces et faiblesses existent toujours, identifiera de nouvelles forces et faiblesses, s'il y a lieu, et leur impact sur la vocation de Montréal comme porte d'entrée continentale.

- B. Analyser le fonctionnement des opérations de transport aérien et intermodal de marchandises (accès rapide ou non aux marchés globaux avec services porte à porte; qualité de service; rôle de la technologie de l'information pour le support de la logistique internationale; consolidation ou non des flux de trafic de la part des intermédiaires; efficacité ou non du système supportant la sécurité et la sûreté; barrières techniques, économiques, institutionnelles ou réglementaires, etc.).
- C. Pour les deux aéroports (Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel), examiner les impacts du développement du fret aérien dans la grande région de Montréal en termes de localisation industrielle de certaines activités connexes.
- D. Identifier les autres forces ou faiblesses.

Étape 4: Analyse des opportunités et des menaces pour la grande région de Montréal comme porte d'entrée internationale et continentale en fret aérien et intermodal

- A. Décrire le rôle du transport aérien dans le transport du commerce extérieur du Québec pour les années à venir, en raison de la globalisation des marchés (exemple : opportunités de nouveaux marchés tels que les routes polaires).
- B. Examiner le développement et localisation des industries usagères de l'avion (exemple : économie nouvelle) dans la grande région de Montréal et impact sur le fret.
- C. Identifier les stratégies de l'offre de transport aérien à l'égard de la grande région de Montréal :
 - Procéder à une analyse comparative (« benchmarking ») des politiques de la porte d'entrée internationale et continentale en fret aérien dans d'autres régions, notamment en Europe et aux États-Unis.
 - Identifier les facteurs sur lesquels reposent les décisions des compagnies aériennes et des intermédiaires pour desservir ou non un aéroport, à savoir :
 - la rentabilité pour les vols tout cargo;
 - les facilités physiques dédiées au fret aérien à l'aéroport;

« PERSPECTIVES D'AVENIR DE LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL COMME PORTE D'ENTRÉE INTERNATIONALE ET CONTINENTALE EN FRET AÉRIEN »

- la qualité de service (congestion et délais), les avantages de coût d'exploitation au sol, l'efficacité de l'intermodalité;
 - la présence des partenaires ou des intermédiaires à l'aéroport ou dans la région aéroportuaire pour promouvoir le développement du marché local de fret aérien;
 - les perspectives de développement du marché dans les régions environnantes, grâce à la croissance économique de celles-ci et aux réseaux de transport de surface les reliant à l'aéroport.
- Identifier les stratégies des groupes d'intermédiaires (transitaires ou autres) et d'entreprises logistiques;
 - Examiner les stratégies de l'administration aéroportuaire pour le développement du fret;
 - Analyser les conséquences de l'évolution du trafic mixte passagers/cargo sur l'avenir de la porte d'entrée internationale et continentale.
- D. Tenir compte de la concurrence d'autres plaques tournantes.
- E. Considérer la taille des marchés origine/destination et leur impact sur la rentabilité des opérations.
- F. Identifier les autres facteurs d'influence (technologie, réglementation, etc.)

Étape 5: Élaboration du rapport final avec conclusions et recommandations sur les perspectives d'avenir de la région de Montréal comme porte d'entrée internationale et continentale en fret aérien

1.4. METHODOLOGIE

La méthode de recherche retenue comprend deux composantes principales : 1) l'analyse de données secondaires et 2) des entrevues personnelles avec 35 intervenants de l'industrie du fret aérien œuvrant dans la grande région de Montréal, dans le corridor de commerce Québec-Ontario et ailleurs dans le monde. L'analyse des données secondaires est faite à partir de rapports d'études et de recherches antérieures ainsi que de diverses données statistiques sur l'industrie du fret aérien.

Les étapes 1 et 2 sont réalisées surtout à partir de l'analyse de données secondaires. Les autres étapes s'appuient davantage sur les entrevues réalisées auprès des principaux intervenants de l'industrie. Au total, 35 entrevues ont été complétées. Le tableau suivant précise le nombre d'entrevues complétées par secteur d'activité.

Tableau 1.1 : Répartition des entrevues complétées par secteur d'activités

Secteur d'activités	Nombre d'entrevues complétées
Les transporteurs aériens desservant Montréal	8
Les principaux transitaires	7
Les intégrateurs desservant Montréal et Toronto	4
Les aéroports canadiens et internationaux	6
Les industries ayant le plus fort potentiel d'utilisation du fret aérien à Montréal (Aéronautique, pharmaceutique, etc.).	8
Autres (Transports Canada, Statistique Canada)	2

1.5. L'ÉQUIPE DE RECHERCHE

Notre équipe de recherche se compose de deux chercheurs principaux : Jacques Roy, Ph.D. et Robert Gagné, Ph.D., tous les deux professeurs titulaires à HEC Montréal. Jacques Roy est un expert reconnu en gestion de la chaîne logistique et du transport. Il est directeur du groupe de recherche Chaîne sur l'intégration de la chaîne logistique ainsi que directeur du Carrefour logistique, un forum regroupant des cadres supérieurs de l'industrie et des spécialistes de la logistique à HEC Montréal. Robert Gagné est un spécialiste renommé en économie des transports, professeur à l'Institut d'économie appliquée de HEC Montréal et Fellow au Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations (CIRANO). C'est Jacques Roy qui assume la coordination du projet.

Les deux membres de l'équipe sont des chercheurs expérimentés et les résultats de leurs travaux ont été largement diffusés. Ils sont également membres associés du Centre Interuniversitaire de Recherche sur les Réseaux d'Entreprise, la Logistique et le Transport (CIRRELT). Ils ont agi comme experts-conseils auprès de nombreuses entreprises et organisations dans les secteurs privé et public. Ils ont réalisé plusieurs études conjointement dans le domaine du transport. Jacques Roy connaît bien l'industrie du fret aérien puisqu'il a notamment dirigé l'étude de 2001 sur l'analyse stratégique de l'industrie du fret aérien dans la région métropolitaine de Montréal (Roy et Bigras, 2001).

Un chercheur associé, Simon Véronneau, Ph.D., participe activement au projet pour effectuer des recherches documentaires, des analyses de données et des entrevues dans le cadre de cette recherche. M. Véronneau a complété un doctorat en gestion des opérations et logistique à HEC Montréal sous la direction de Jacques Roy. Il détient aussi une M.Sc. en gestion du transport de

« PERSPECTIVES D'AVENIR DE LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL COMME PORTE
D'ENTRÉE INTERNATIONALE ET CONTINENTALE EN FRET AÉRIEN »

l'Universiteit Antwerpen ainsi qu'un baccalauréat en études maritimes (B.M.S.) de Memorial University of Newfoundland. Ses recherches portent principalement sur les chaînes logistiques mondiales et complexes, la gestion des opérations critiques ainsi que la gestion du transport. D'autres assistants de recherche pourraient se joindre à l'équipe au besoin.

2. DESCRIPTION DE L'OFFRE DE SERVICES DE FRET AÉRIEN DANS LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL

2.1. LES INTERVENANTS DE LA CHAÎNE DE FRET AÉRIEN

Il existe deux chaînes de fret aérien. La première est constituée des intégrateurs, c'est-à-dire les entreprises comme Fedex, UPS et DHL qui, comme leur nom indique, offrent un service intégré à leur clientèle depuis l'origine de la marchandise jusqu'à sa destination finale. Ce service inclut le ramassage, l'entreposage temporaire, la manutention, le transport aérien, le dédouanement et la livraison des marchandises à destination. Les intégrateurs effectuent la majorité de ces activités avec leurs propres ressources, incluant le transport aérien, ce qui leur permet d'exercer un contrôle direct sur la marchandise de leurs clients. Ils utilisent aussi leurs propres camions pour transporter le fret moins urgent vers leurs plaques tournantes. Grâce à leurs systèmes d'information intégrés, ils peuvent notamment informer leurs clients du positionnement exact de leurs marchandises dans la chaîne de transport aérien. Cette capacité de repérage des produits est une dimension de service très recherchée par les expéditeurs qui peuvent ainsi être informés d'éventuels retards dans l'acheminement de leurs marchandises.

La deuxième chaîne de transport aérien est composée de nombreux intervenants : transitaires, transporteurs aériens, courtiers en douanes, entreposeurs, manutentionnaires et transporteurs routiers. C'est aux transitaires que revient souvent la tâche de coordonner les activités de tous ces intermédiaires, tel qu'illustré à la figure 2.1 (Roy et Bigras, 2001). Les transporteurs aériens utilisent trois types d'appareils pour le fret aérien : 1) les avions mixtes transportant des passagers sur le pont supérieur et du fret dans les soutes, 2) les avions combi transportant à la fois des passagers et du fret sur le pont supérieur et du fret dans les soutes, et 3) les avions tout-cargo dédiés exclusivement au fret aérien. Cette capacité cargo des transporteurs aériens est remplie par les transitaires qui se chargent de la vendre à leurs clients. Les transitaires agissent donc comme des intermédiaires entre les expéditeurs et les transporteurs aériens, un peu à la façon des agences de voyage pour les passagers.

« PERSPECTIVES D'AVENIR DE LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL COMME PORTE D'ENTRÉE INTERNATIONALE ET CONTINENTALE EN FRET AÉRIEN »

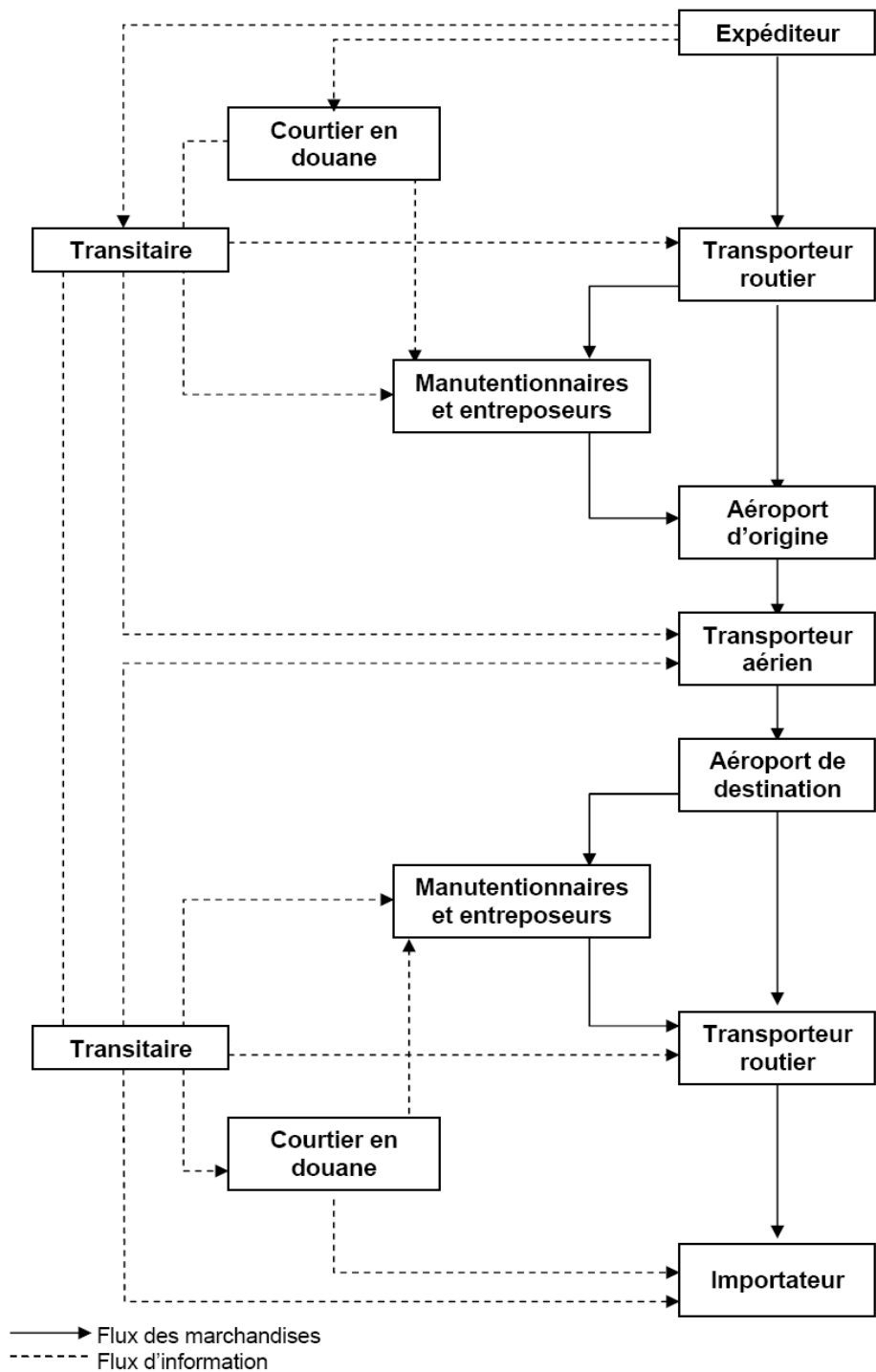


Figure 2.1: Les intervenants de la chaîne de fret aérien

Pour mieux comprendre le fonctionnement de cette deuxième chaîne de fret aérien, nous décrivons maintenant le rôle et les principales caractéristiques des intermédiaires la composant².

Les transitaires

Avec la mondialisation et la libéralisation des marchés, les entreprises québécoises sont de plus en plus actives dans les échanges commerciaux, autant à l'exportation qu'à l'importation. Ceci a donc pour effet de nécessiter l'utilisation d'experts ayant pour mandat de gérer l'ensemble des opérations reliées au commerce international. Ces experts, communément appelés transitaires, fournissent généralement des services de transport et de circulation des biens (plus souvent qu'autrement effectués par des transporteurs à sous-contrat) ainsi que des services connexes comme l'emballage, l'entreposage, la manutention, les crédits à l'exportation, les assurances, la documentation et le dédouanement liés à la livraison des biens transportés par leur intermédiaire. Les économies d'échelle que réalisent les transitaires en groupant un grand nombre d'expéditions leur permettent de fournir aux expéditeurs (les propriétaires des biens expédiés) des services de transport à un coût généralement moindre que celui que leurs clients obtiendraient isolément des transporteurs.

Lorsqu'un expéditeur n'a pas suffisamment de marchandises à expédier, le transitaire est en mesure de regrouper les envois de plusieurs clients en une seule expédition plus volumineuse de manière à pouvoir profiter de tarifs plus avantageux de ses transporteurs. Le coût peut ainsi être considérablement réduit pour les expéditeurs de petits envois. Pour ce qui est des expéditeurs détenant un trafic important, le transitaire peut négocier pour eux des escomptes de volume auprès des transporteurs.

À l'exportation, le transitaire est le coordonnateur de l'expédition en ce sens qu'il doit respecter les délais qui lui sont imposés par l'expéditeur tout en acheminant les marchandises au meilleur coût possible. Il doit déterminer le rapport poids/volume, évaluer les besoins d'emballage et l'étiquetage requis (produits dangereux, fragiles, etc.), planifier la prise en charge ponctuelle de l'expédition en vue du départ prévu, voir à l'inspection des marchandises par une société reconnue par le pays de destination lorsque requise, préparer la documentation requise par Douanes Canada, s'il y a lieu, rédiger la lettre de transport aérien en respectant les termes négociés entre le vendeur et le destinataire (Incoterms), assurer les marchandises et, afin de protéger son client, donner des instructions à son agent/correspondant pour le ramassage de l'expédition sous certaines conditions.

À l'importation, un transitaire mandaté par l'importateur peut informer son agent/correspondant d'une expédition prochaine et celui-ci remplira sensiblement les mêmes fonctions en vue de l'acheminement à meilleur coût

² Cette partie est inspirée et adaptée de Roy et Bigras (2001).

et dans les délais de transit stipulés. Sur réception, le transitaire fera le dépotage du conteneur ou le dégroupage, s'il y a lieu, et remettra les documents de l'expédition au courtier en douanes désigné en vue du dédouanement, si évidemment il n'offre pas également ce service.

Les transitaires peuvent agir pour le compte d'expéditeurs en qualité de simples agents, ou en tant que commissionnaires de transport. Dans le premier cas, ils fournissent les services décrits ci-dessus moyennant une somme qui comprend le prix de transport payé au nom du client, plus un supplément qui représente leurs honoraires. Lorsqu'ils organisent le transport de marchandises, par exemple, ce supplément peut être la différence entre le prix payé aux transporteurs et le montant facturé au client.

Lorsqu'il agit à titre d'agent, le transitaire ne paie aux transporteurs que le prix du transport des marchandises expédiées. Lorsqu'il agit en qualité de commissionnaire de transport, le transitaire loue pour lui-même, d'un transporteur, de l'espace de chargement à un prix fixe et pour un itinéraire particulier. Il revend ensuite cet espace à ses clients. Comme il a conclu un contrat avec le transporteur, le transitaire est tenu de payer le prix convenu pour l'espace loué, qu'il ait ou non suffisamment de marchandises pour remplir cet espace. En tant que commissionnaire de transport, le transitaire peut également faire office de courtier; il reçoit alors des transporteurs une commission ou un pourcentage du prix du transport des marchandises expédiées, pour avoir trouvé des clients. Dans de nombreux cas, afin d'offrir à leur clientèle des services à bas prix, les transitaires jouent les deux rôles, soit celui d'agent et celui de commissionnaire de transport.

Un bon nombre de sociétés, ou leurs filiales, offrent des services complémentaires tels que le courtage en douanes, les services de transport, l'affrètement aérien et maritime, le camionnage, l'emballage et l'entreposage. Une grande partie des revenus des transitaires canadiens et montréalais provient de ces services complémentaires, en particulier du courtage en douanes et de l'entreposage. En effet, il semble quelque peu difficile de dissocier actuellement les transitaires des courtiers en douane puisque la grande majorité des transitaires montréalais offrent des services de courtage en douanes.

Les courtiers en douanes

Le courtier en douanes est l'agent mandaté par l'importateur ou l'exportateur pour toute question ayant trait aux douanes et, de ce fait, est le prolongement du personnel de leur bureau car il agit pour eux et en leur nom. On pourrait considérer le courtier en douanes comme celui qui s'assure de la validation de la documentation soumise par l'importateur ou l'exportateur avant la déclaration de douane. Pour ce faire, il se doit de bien connaître les lois votées par le Parlement et qui sont administrées par d'autres ministères mais que Douanes Canada a la responsabilité de surveiller en sa qualité de première barrière de protection. Le courtier en douanes voit à l'élaboration du dossier

pour fins de présentation à Douanes Canada, ainsi qu'à la classification, au traitement tarifaire, à la mainlevée, à l'acquiescement des droits et taxes et à la livraison des marchandises.

Le courtier en douanes peut agir aussi à titre de consultant pour l'exportateur et l'importateur. Comme personne-ressource il pourra donner des conseils en matière de drawback, d'entreposage, de demandes de remboursement, de décisions tarifaires à portée nationale, de taux de droits, de traitement tarifaire, de permis d'importation et d'exportation, de valeur imposable, et de recours en appel des décisions rendues par les différents paliers gouvernementaux. Un courtier en douanes peut également être représenté par un de ses collègues pour dédouaner la marchandise et obtenir une mainlevée partout au pays, même si celui-ci n'est pas présent sur les lieux, et finaliser par la suite les formalités à son bureau.

Les entreposeurs

Les entreposeurs ont grandement évolué au fil des ans. De simples fournisseurs d'espace de rangement, les entreposeurs doivent maintenant s'adapter à un tout nouveau contexte économique qui les force à fournir à leur clientèle un large éventail de services. Les principaux facteurs qui expliquent ce changement sont l'augmentation des taux de rotation et la réduction des stocks, conséquence entre autres de nouvelles méthodes de production comme le juste à temps.

Les entreprises demandent à leurs entreposeurs d'être de plus en plus polyvalents et de réaliser des activités qu'elles exécutaient elles-mêmes auparavant. Ces activités, qui ont comme but premier d'accélérer la vente du produit aux consommateurs, peuvent être l'emballage, l'étiquetage des prix, la distribution, l'impression d'un code à barre, le dégroupage et même l'assemblage des produits. Les entreposeurs doivent désormais devenir des entreprises logistiques. Les dirigeants d'entrepôts se doivent d'être plus efficaces, d'être plus créatifs et de n'accepter aucune limite à la façon de réinventer l'entreposage. Il en va de leur survie. En effet, la tendance actuelle que prend la logistique fera en sorte que toutes entreprises qui ne prennent pas les devants en s'efforçant d'offrir des services de plus en plus variés à leur clientèle se verront éliminées, à court ou à moyen terme.

Les manufacturiers sont conscients que l'utilisation des entreposeurs peut leur sauver temps et argent parce que ceux-ci sont au cœur même des services à valeur ajoutée puisqu'ils possèdent l'espace et les employés requis. Les fabricants d'aujourd'hui utilisent les entreposeurs afin de faire mieux avec moins. Un exemple pertinent de ce que peut faire une collaboration efficace entre une entreprise manufacturière et un entreposeur est illustré par ce qui suit. Une compagnie de fabrication d'équipements athlétiques cherchait une façon de réduire le coût de transport de ses ballons de football. Leur entreposeur leur suggéra de dégonfler les ballons lors de l'expédition et de les regonfler lui-même à destination. Cette solution, pourtant toute simple, est ce

qui fera la différence dans le futur entre le choix d'un entreposeur ou d'un autre.

Une autre tendance au niveau de l'entreposage semble être l'ajout de cette dernière activité dans le marché du transport routier. De plus en plus, les transporteurs routiers doivent offrir des services à valeur ajoutée pour satisfaire leur clientèle et l'entreposage semble être un bon moyen pour y arriver.

La raison principale derrière cette tendance est le retrait généralisé des entreprises manufacturières du secteur d'activités du transport et de l'entreposage. Ces activités ne sont pas des centres de profit et coûtent cher aux entreprises n'ayant pas d'expertise dans ces domaines. Les transporteurs routiers ont donc une opportunité intéressante de faire fructifier leur entreprise en devenant entreposeurs et en jumelant les deux services pour offrir un guichet unique. Cette solution semble aller de soit puisque l'ajout de l'entreposage pour les transporteurs n'a que de faibles répercussions sur la structure de l'entreprise. Lorsqu'une aire de transbordement existe déjà, il est facile d'ajouter de l'espace d'entreposage.

Comme nous pouvons le constater, les entreposeurs se définissent de plusieurs façons. L'entreposeur public ou contractuel qui offre des services complémentaires tels l'assemblage, l'emballage, l'étiquetage et une multitude d'autres services à valeur ajoutée. L'entreposeur qui est principalement un transporteur routier et qui offre lui aussi des services à valeur ajoutée. L'entreposeur qui est principalement un transitaire et qui offre des services de transport en plus des services complémentaires. La nature de l'entreposage est en constante mutation et s'adapte à la nouvelle économie globale.

Les manutentionnaires

Les manutentionnaires de fret aérien sont des sous-traitants cargo pour le compte de transporteurs aériens. Ils offrent d'autres services que la manutention à proprement parler. La première activité que doit effectuer un manutentionnaire est de faire une réservation pour le compte de son client auprès du transporteur et évidemment de vérifier la capacité avec celui-ci. Les principaux clients des manutentionnaires de fret aérien sont les transitaires, les entreprises manufacturières et les transporteurs aériens. La restructuration des compagnies aériennes au cours des dernières années et l'impartition des opérations de cargo ont profité aux entreprises de manutention.

Après avoir reçu l'expédition via un camion à l'entrepôt, le manutentionnaire vérifie les différents documents selon la réservation en vigueur. Les marchandises sont ensuite pesées et mesurées pour déterminer le poids volumétrique. Ensuite le manutentionnaire positionne l'expédition soit sur une palette d'avion, soit dans un conteneur selon les indications du transporteur aérien.

Une fois ces opérations effectuées, le manutentionnaire fournit les données de poids des palettes d'avion et des conteneurs au transporteur aérien. Ces informations sont nécessaires à ce dernier pour déterminer la masse totale à ne pas dépasser et pour l'équilibrage de l'avion. Une fois les informations retransmises au manutentionnaire, celui-ci prépare la palette ou le conteneur, selon le cas, et attend le ramassage par la compagnie de transport. Entre-temps, au bureau du manutentionnaire, les informations ont été enregistrées dans le système informatique, la vérification des documents et des matières dangereuses, s'il y a lieu, a été effectuée et les documents ont été préparés pour l'expédition des marchandises par avion.

Les manutentionnaires ne sont pas exclus de la globalisation de l'industrie et se doivent eux aussi d'offrir des services de plus en plus variés pour satisfaire leur clientèle. Cette tendance est bien réelle puisque les manutentionnaires interrogés dans le cadre de l'enquête de Roy et Bigras (2001) se définissaient aussi comme entreposeurs et entreprises de groupage.

Les transporteurs routiers

Certains transitaires utilisent leurs propres camions pour effectuer le ramassage et la livraison du fret aérien chez leurs clients (expéditeurs ou destinataires). Néanmoins, la plupart des intervenants ont recours à des compagnies de camionnage pour assurer l'acheminement du fret aérien entre Montréal et les aéroports de plus grande envergure comme Toronto, New-York ou Chicago qui offrent davantage de capacité cargo, notamment en termes de vols tout-cargo.

2.2. LA PRÉSENCE DES INTERVENANTS DANS LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL

Le tableau 2.1 identifie les principaux transporteurs aériens ainsi que les intégrateurs qui étaient présents aux aéroports de Montréal en 1999 et en 2008. On indique également le rang qu'ils occupaient sur 100 au niveau mondial en 2007 en fonction du volume de fret (RTK) transporté. On peut constater un certain nombre de départs et d'arrivées entre 1999 et 2008 mais, de façon générale, l'offre de service est demeurée relativement stable durant la dernière décennie. Le principal transporteur aérien ayant cessé de desservir Montréal est Lufthansa mais son partenaire de Star Alliance, Air Canada, a pris la relève. Au niveau international, ce sont les transporteurs réguliers comme Air Canada, Air France et KLM qui dominent mais il ne faudrait pas sous-estimer la place occupée par Air Transat qui a vu croître ses activités cargo au cours des dernières années.

Sur le marché nord-américain, ce sont les intégrateurs qui dominent toujours. Par ailleurs, parmi les dix principaux transporteurs de fret aérien au monde, les sept suivants n'atterrissent pas à Montréal : Korean Air (4^e), Lufthansa (5^e), Singapore Airlines (6^e), Cathay Pacific (7^e), China Airlines (8^e), Cargolux (9^e) et

« PERSPECTIVES D'AVENIR DE LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL COMME PORTE D'ENTRÉE INTERNATIONALE ET CONTINENTALE EN FRET AÉRIEN »

EVA Air (10^e), confirmant ainsi l'absence de liens directs avec l'Asie. Parmi ces absents, seuls China Airlines et Cargolux n'atterrissent pas à Toronto.

Tableau 2.1 : Principaux transporteurs et intégrateurs présents aux Aéroports de Montréal en 1999 et 2008

Transporteurs	Rang mondial	Aéroport de présence	1999	2008
Air Canada	37 ^e	Dorval	X	X
Air France- KLM	2e	Dorval	X	X
Air Transat	N.D.	Dorval	X	X
Alitalia	32e	Dorval	X	X
Aeroflot	46e	Dorval	X	
American Airlines	17e	Dorval	X	X
British Airways	13 ^e	Dorval	X	X
Cargojet	N.D.	Dorval et Mirabel	X	X
Cubana	N.D.	Dorval		X
Czech Airlines	N.D.	Dorval	X	
Delta Airlines	28 ^e	Dorval	X	X
Egyptair	N.D.	Dorval		X
Korean	4 ^e	Toronto*		X
Lufthansa	5e	Dorval	X	
Mexicana	N.D.	Dorval	X	X
Malev Hungarian	N.D.	Toronto *	X	
Northwest	15e	Dorval		X
Olympic Airways	N.D.	Dorval		X
Royal Air Maroc	N.D.	Dorval	X	X
Royal Jordanian	80e	New-York (JFK)*	X	X
Saudia	42e	New-York (JFK)*	X	
Sabena	N.D.	Dorval	X	
Swissair / Swiss	43e	Dorval	X	X
Tarom	N.D.	Dorval	X	
US Airways	62 ^e	Dorval	X	
WestJet	N.D.	Dorval		X
Intégrateurs				
BAX Global Logistics	N.D.	Dorval	X	X
DHL	N.D.	Dorval	X	X
FedEx	1 ^{er}	Mirabel	X	X
Purolator	N.D.	Mirabel	X	X
UPS / UPSSCS	3e	Mirabel/Dorval	X	X

* Pas de vols réguliers aux aéroports de Montréal, camionnage plusieurs fois par semaine de Dorval.

Sources: Roy et Bigras (2001), Airline Business (Novembre, 2007) et site Internet d'ADM.

« PERSPECTIVES D'AVENIR DE LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL COMME PORTE
D'ENTRÉE INTERNATIONALE ET CONTINENTALE EN FRET AÉRIEN »

Le tableau 2.2 établit la liste des transitaires et intégrateurs agissant également comme transitaires répertoriés dans l'édition 2006 du magazine Air Cargo World et qui sont également présents dans la grande région de Montréal. On constate que l'offre de service de transitaires internationaux est importante dans la région de Montréal.

Tableau 2.2 : Transitaires et intégrateurs présents à Montréal et répertoriés dans Air Cargo World

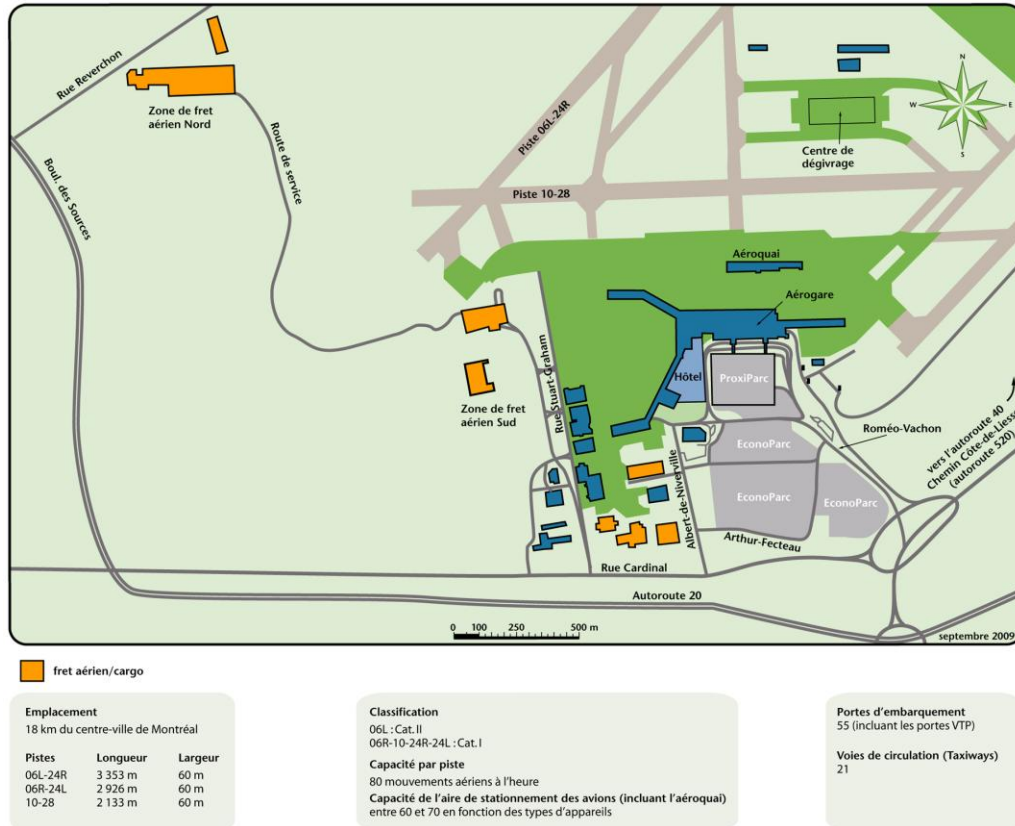
Transitaires	Intégrateurs
ABX Logistics Canada inc.	DHL-Exel
DFDS Transport Canada inc.	FedEx Express/FedEx Ground
Eagle Global Logistics (Canada) Corp	UPS Supply Chain Solutions
Hellmann Transitaires Internationaux inc.	
Kuehne & Nagel International Ltd	
Panalpina Inc.	
Phoenix Bathurst Freight	
Schenker Canada	
SDV Logistiques (Canada) Inc.	
TNT Freight Management Canada Ltée	
Total Logistics Partner	
Yusen Air & Sea Service Canada Inc.	

Sources : Amiel (2008, p.214), Air Cargo World 2006, sites Internet des firmes logistiques, 2007

2.3. LES INSTALLATIONS AÉROPORTUAIRES DÉDIÉES AU FRET AÉRIEN

La figure 2.2 illustre le plan d'aménagement de l'aéroport Montréal-Trudeau. La zone cargo y est clairement indiquée par les bâtiments qui longent la rue Stuart-Graham en bas à gauche sur le plan. ADM prévoit démolir tous les bâtiments à l'est de la rue Stuart-Graham afin de faciliter le mouvement des avions qui doivent accéder à la jetée transfrontalière située à l'extrémité sud-ouest de l'aérogare. La première phase de démolition a déjà été complétée en 2009, soit celle concernant l'extrémité nord de cette rangée de hangars. De plus, il est prévu de prolonger les jetées transfrontalières et internationales, soient celles qui pointent en direction de la rue Stuart-Graham, lorsque viendra le temps d'augmenter leur capacité. En effet, la capacité actuelle de l'aérogare est d'environ 15 millions de passagers avec les travaux d'agrandissements qui s'achèvent alors que le volume de passagers observé en 2007 était de 12,4 millions. Il a donc été nécessaire de créer une nouvelle zone cargo au nord-ouest du plan d'aménagement, tout près de l'entrée actuelle du golf de Dorval.

« PERSPECTIVES D'AVENIR DE LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL COMME PORTE D'ENTRÉE INTERNATIONALE ET CONTINENTALE EN FRET AÉRIEN »



Source : ADM (2009)

Figure 2.2 : Plan de l'aéroport Montréal-Trudeau

Cette nouvelle zone cargo est illustrée sur la figure 2.3. On y accède par le boulevard des Sources et la rue Reverchon qui mène au golf de Dorval. ADM a effectué le réaménagement de la partie de la rue Reverchon qui est située sur son territoire mais la section municipale devra l'être elle aussi afin de pouvoir mieux recevoir un trafic lourd associé à des installations de fret aérien. Comme on peut le voir sur l'image, cette nouvelle zone cargo est maintenant plus éloignée des aires de stationnement des avions, ce qui signifie que les employés chargés d'effectuer la navette entre les hangars et les avions devront prévoir plus de temps pour leurs déplacements.

« PERSPECTIVES D'AVENIR DE LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL COMME PORTE D'ENTRÉE INTERNATIONALE ET CONTINENTALE EN FRET AÉRIEN »

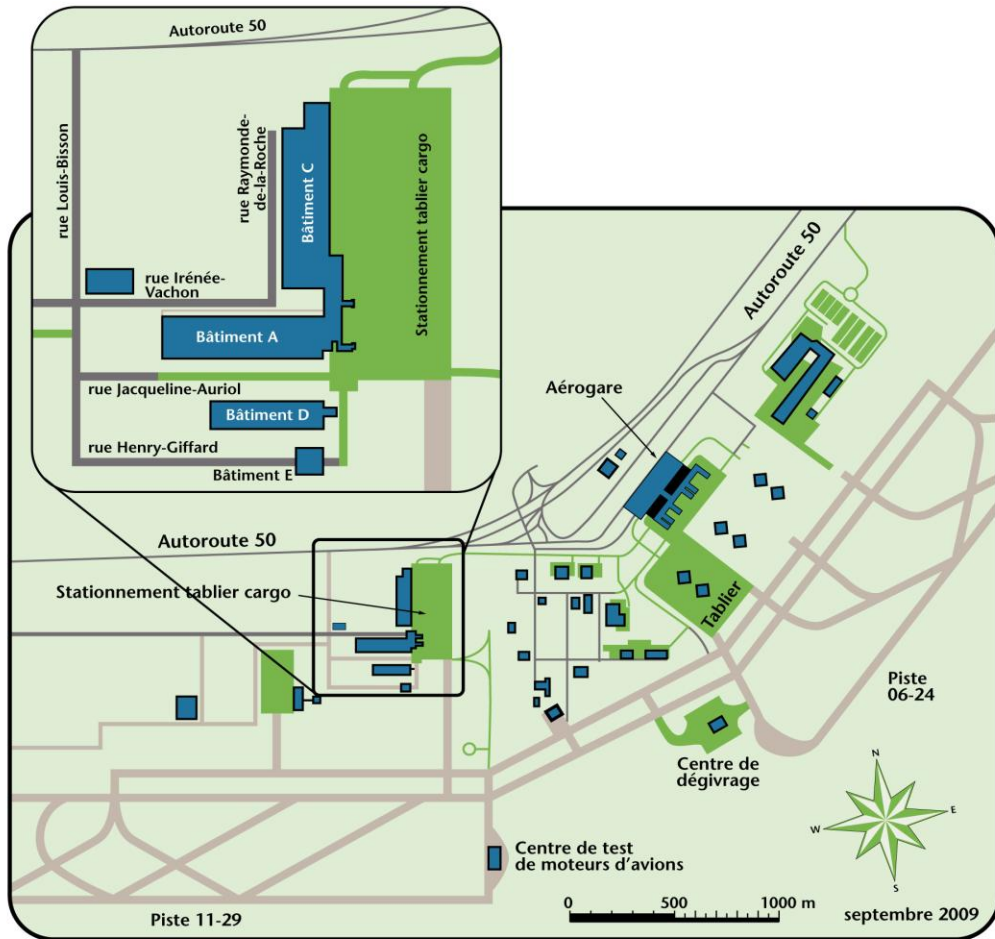


Source : Google Earth, 2009

Figure 2.3 : Image satellite de l'aéroport Montréal-Trudeau

Selon nos observations et des rencontres avec des employés chargés d'effectuer la navette entre les nouvelles installations cargo et les avions, la distance additionnelle à parcourir est de 2,2 km dans chaque direction. Cela ajoute environ 10 minutes au trajet et signifie qu'il sera désormais plus difficile d'accommoder des expéditions urgentes de dernière minute. Ceci pourrait également ajouter des délais supplémentaires pouvant aller jusqu'à 24 heures pour des transactions entre partenaires. Pour certains intervenants, le temps de cycle est passé de quelques heures (trois) à une journée entière (24) pour les transferts de fret entre les organisations à l'aéroport. Ces délais sont dus à la division des opérations entre les deux côtés opposés de l'aéroport. Par contre, il est important de noter que les opérations cargo profitaient d'une situation exceptionnelle auparavant, avec des installations situées à quelques centaines de pieds des jetées d'aéronefs. Les investissements qu'ADM a effectués dans cette première phase de développement de la nouvelle zone cargo, ont permis le déploiement d'installations modernes, efficaces et de qualité, situées à une distance comparable à ce qu'on retrouve ailleurs dans l'industrie.

« PERSPECTIVES D'AVENIR DE LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL COMME PORTE D'ENTRÉE INTERNATIONALE ET CONTINENTALE EN FRET AÉRIEN »



Emplacement

55 km NO du centre-ville de Montréal
47 km NO de l'aéroport
Montréal-Trudeau

Pistes	Longueur	Largeur
06-24	3 658 m	60 m
11-29	2 682 m	60 m

Classification

06 : ILS Cat. II
24 : ILS Cat. I
11* : piste de non précision (VFR)
29* : piste de non précision (VFR)

Capacité par piste
40 mouvements aériens à l'heure

**Capacité de stationnement
des avions**
20 positions

Aire de cargo

18 hectares

**Aire de
stationnement
pour cargo**
88 000 m²

* de jour seulement, sous conditions VMC (visual meteorological conditions). Ouverte du 15 mai au 15 octobre ou jusqu'à la première tempête de neige.

Ce plan est fourni par Aéroports de Montréal (ADM) à titre indicatif seulement. ADM ne garantit pas sa mise à jour ni son exactitude de sorte que l'utilisateur doit l'utiliser avec ces réserves.

Source : Site Internet d'ADM

Figure 2.4 : Plan de l'aéroport Montréal-Mirabel

La figure 2.4 illustre le plan d'aménagement de l'aéroport Montréal-Mirabel. Depuis le 23 juillet 2009, la piste 11-29, d'une longueur de 8800 pieds, a été réaménagée et remise en service. On retrouve la zone cargo dans l'encadré élargi. On peut constater qu'il n'y a pas de contraintes de capacité pour le traitement du fret aérien à cet aéroport d'autant plus que la vaste majorité des intervenants sont localisés à Montréal-Trudeau.

2.4. LE RÔLE DU CAMIONNAGE DANS LES MOUVEMENTS DE FRET AÉRIEN

Le camionnage est omniprésent dans l'acheminement du fret aérien dans la grande région de Montréal. Tout d'abord, tout le fret aérien atterrissant ou décollant de Mirabel en provenance ou à destination de Montréal, est acheminé à Dorval par camion car les intégrateurs et transitaires ont établi leurs principales installations dans ce secteur. Selon nos entrevues, certains intervenants de l'industrie se déplacent en dehors des aéroports pour réaliser des économies. Les inefficiences reliées au site de Dorval ainsi que le coût élevé du loyer sont les principales raisons invoquées. De plus, les intégrateurs se plaignent de perdre beaucoup de temps le matin dans les embouteillages, notamment sur l'autoroute 13 reliant Mirabel à Dorval. Si le problème de congestion continue de s'aggraver, certains intervenants consultés pensent qu'un scénario éventuel pour les entreprises de fret aérien serait de se relocaliser à l'aéroport d'Ottawa. En effet, plusieurs clients sont situés dans l'ouest de l'île et cela leur permettrait d'éviter le trafic du matin.

Par ailleurs, un fort pourcentage du fret aérien expédié ou provenant de l'extérieur de Montréal est en fait acheminé par camion vers des aéroports de plus grande envergure comme Toronto, New York ou Chicago car ces derniers offrent davantage de destinations et de services comme des vols tout cargo réguliers. En 2001, on estimait que 50% du fret aérien traité par les transitaires était acheminé par camion vers d'autres aéroports (Roy et Bigras, 2001). Les résultats des entrevues réalisées dans le cadre de cette étude indiquent que certains expéditeurs, notamment ceux des secteurs de l'aéronautique et du pharmaceutique, estiment que 65% à 70% du fret aérien part actuellement de Montréal par camion. Pour les transporteurs consultés, ce pourcentage varie de 30% pour ceux exploitant des vols à Montréal, jusqu'à 100% dans le cas de ceux qui desservent Montréal à partir de Toronto, par exemple. Plusieurs raisons peuvent expliquer ce fait. D'abord, il n'existe pas de route directe vers l'Amérique du Sud ou l'Asie. Ensuite, les transporteurs ont tendance à consolider le fret aérien sur des plaques tournantes afin de profiter d'économies de densité et ainsi obtenir la masse critique de fret leur permettant de réduire leurs frais. Ce dernier phénomène est le plus important facteur explicatif et est appelé à prendre de l'importance dans l'avenir.

Ce phénomène de cannibalisation n'est pas unique à Montréal. Même l'aéroport Pearson de Toronto aurait vu sa part de marché amputée de 60% à 65% en 2006 au profit d'autres aéroports selon Jacobs (2008). Selon la même

« PERSPECTIVES D'AVENIR DE LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL COMME PORTE
D'ENTRÉE INTERNATIONALE ET CONTINENTALE EN FRET AÉRIEN »

étude, les provinces atlantiques verraient une part importante de leur fret aérien, composé surtout de poissons et fruits de mer, détourné vers des aéroports américains. Ainsi, on estime ces pertes de marché à 33% pour la Nouvelle-Écosse et à 15% pour le Nouveau-Brunswick. Globalement, l'étude de Jacobs (2008) estime que la part de marché du fret aérien canadien détournée vers des aéroports américains s'élèverait à environ 15% à 25%, soit de 280 000 à 480 000 tonnes en 2006. Ce fret aérien serait presque entièrement destiné à l'Europe et à l'Asie.

3. ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DANS LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL³

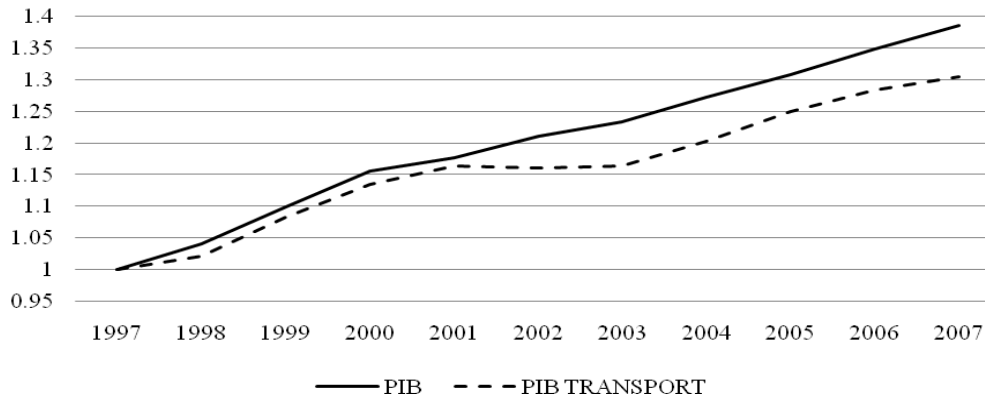
3.1. L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET LE TRANSPORT DE FRET AÉRIEN

3.1.1. Lien entre la production et le transport de fret aérien

Les transports sont évidemment un reflet de l'économie. La croissance économique et la croissance des échanges commerciaux induisent une demande accrue pour le transport de marchandises. Comme toutes les autres activités de transport, le transport aérien est fortement tributaire de l'activité économique. Il est donc certain qu'une forte croissance de la production dans un pays stimule la demande pour des services de transport de fret, notamment ceux par la voie des airs. On peut constater cette évolution relativement parallèle dans la figure 3.1 qui présente l'évolution du PIB du secteur du transport et du PIB de l'ensemble de l'économie canadienne entre 1997 et 2007. Par contre, si on avait regardé l'évolution des transports depuis le début des années 1960 on aurait constaté que la part du transport dans le PIB a reculé, en particulier à cause de la tertiarisation accrue de l'économie et de l'augmentation de la productivité dans le secteur du transport. Il faut aussi ajouter que la relation entre le transport et l'économie est également vraie dans l'autre sens puisque la révolution des transports est en bonne partie à l'origine de cette croissance économique et de l'explosion des échanges commerciaux internationaux.

³ Cette section est une adaptation et une mise à jour la section 2.1 de l'étude de Roy et Bigras (2001)

Figure 3.1
Évolution du PIB global et du PIB transport, Canada
1997-2007 (1997=100)



Source : Statistique Canada : Tableau CANSIM 380-0017 et 379-0027

Figure 3.1 Évolution du PIB global et du PIB transport, Canada

Dans le cas spécifique du transport aérien, la récession de 1990-1991 a ainsi marqué un recul important de ces activités au Canada. Pour le Québec, Ferland (1998) montre même que sur la période 1984 à 1993, l'industrie des services de transport aérien au Québec a reculé de 42,8% en dollars constants, alors que le PIB de l'ensemble des industries progressait de 20,2% pendant la même période. Or, l'essentiel de ce recul se situe entre 1990 et 1993, alors que les transporteurs aériens canadiens enregistraient d'importants déficits d'exploitation, à cause des conditions économiques difficiles et de l'effet de la Guerre du Golfe qui a entraîné une baisse significative du trafic aérien. C'est également durant cette période qu'Air Canada a décidé de se départir de sa flotte de DC-8 tout cargo. La fin des années 90 semble cependant marquer un retour en force du transport aérien canadien qui connaît alors un pourcentage de croissance annuelle moyen de 5,2% entre 1994 et 1999. Ce pourcentage peut être comparé à une progression moyenne de 3,9% de l'industrie des transports et de 3,0% du PIB total sur la même période. Il semblerait donc que les variables macroéconomiques jouent un rôle fondamental dans la demande de fret aérien au niveau canadien.

3.1.2. Impact de changements structurels sur la répartition modale

Cette évolution du transport de marchandises, qui suit jusqu'à un certain point l'activité économique, cache de grandes variations entre les différents modes de transport. Ainsi, il faut comprendre qu'il y a d'autres facteurs que la conjoncture qui entrent en compte lorsque vient le temps d'expliquer l'évolution du transport aérien. Pour comprendre cette croissance différenciée entre les modes de transport, il faut alors se référer à certains facteurs structurels qui

changent les conditions économiques externes au transport et qui auront un effet déterminant au cours des prochaines années. On peut citer les facteurs suivants :

L'internationalisation de l'économie : les économies sont de plus en plus intégrées au niveau mondial, tant au niveau de la commercialisation et de la consommation des produits qu'au niveau de leur production. La distance moyenne des expéditions a donc tendance à augmenter et de nouvelles destinations prennent de l'importance. Le transport aérien devient alors de plus en plus intéressant pour certains mouvements de marchandises. Le volume des échanges internationaux augmente d'ailleurs de façon soutenue depuis une quarantaine d'années. Cela a un impact certain, car on sait que la plus grande part du trafic aérien québécois de marchandises est de nature internationale. Selon un rapport du MTQ (1999), la répartition du trafic aérien manutentionné au Québec est de 82,2% (194 000 tonnes) à l'international, de 13,1% (31 000 tonnes) à l'interprovincial et de 4,7% (11 000 tonnes) à l'intraprovincial.

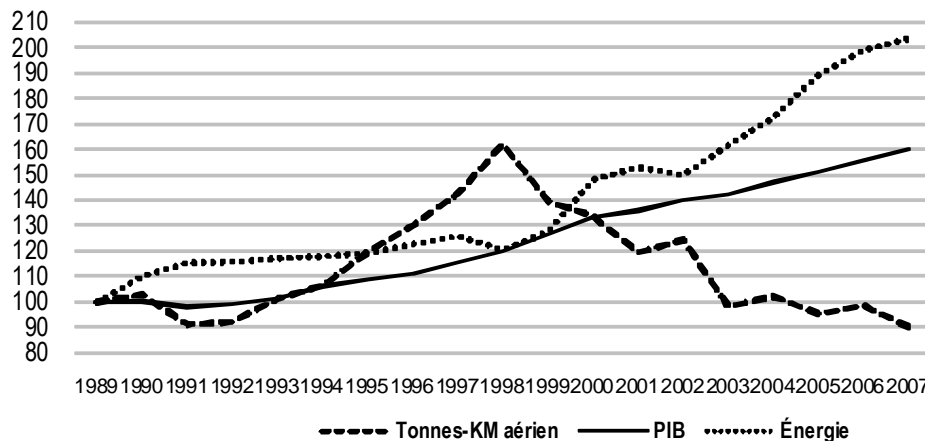
Les changements structurels de l'économie : la production est de plus en plus caractérisée par des produits plus légers et plus sophistiqués, dont la valeur moyenne par unité de poids est de plus en plus élevée et qui demandent une qualité de services de transport accrue. Ces produits sont plus susceptibles d'utiliser le transport aérien que les produits plus pondéreux de l'ancienne économie. Au Québec, cela se traduit, par exemple, par une croissance de la part relative des industries de haute technologie à plus haute valeur (aérospatiale, matériel électronique et de communication, ordinateurs et produits pharmaceutiques) dont la part dans la production manufacturière est passée de 4,4% en 1976 à 11,8% en 1992 (MTQ, 1999).

Les nouvelles pratiques logistiques dans les entreprises : les pressions de la concurrence amènent les entreprises à remettre en question leur chaîne logistique. Par des stratégies de juste-à-temps, de *make-to-order*, de *quick response*, etc., elles tentent de réduire leur temps de cycle et d'augmenter leur capacité de répondre aux besoins de consommateurs de plus en plus exigeants et impatientes. Les réapprovisionnements sont de plus en plus fréquents et la taille des lots diminue. Cette tendance favorise également le transport aérien qui permet de raccourcir les délais entre la production d'un bien et sa consommation par les consommateurs, que ce soit comme bien de consommation ou comme pièces d'un autre bien. Le transport n'est plus considéré isolément, mais il est maintenant une partie intégrante d'une chaîne d'approvisionnement allant des matières premières jusqu'aux utilisateurs finaux.

Les fluctuations des prix du carburant : le prix du carburant qui est un coût important du secteur des transports, est un déterminant fondamental dans le choix du mode de transport utilisé. Le transport aérien, qui engrange à la base des coûts d'infrastructures exorbitants, est d'ailleurs très vulnérable aux fluctuations des cours du pétrole. Cela peut expliquer, en partie, la chute

importante du volume de transport aérien depuis 1998 alors que le prix de l'énergie et particulièrement du pétrole s'est fortement accru (+68,8%). De plus, le prix d'achat du carburant des entreprises aériennes canadiennes étant fixé en dollar américain, la faiblesse du huard est donc venue amplifier les conséquences de l'augmentation du prix du carburant sur le fret aérien. La figure 3.2 illustre le lien plus spécifique entre le cargo aérien et l'évolution de la situation économique en mettant en parallèle l'évolution des tonnes-km transportées par voie aérienne, le PIB canadien et le prix de l'énergie, en basant la comparaison sur un indice de 100 en 1989. On constate dans cette figure, que le transport de fret par avion a été fortement affecté par la récession en 1991 et 1992, mais que par la suite sa progression a été plus forte que pour le PIB. Cependant, au début du 21e siècle cet engouement pour le transport aérien s'estompe rapidement suite à l'augmentation marquée des cours du pétrole ramenant le niveau de marchandises transportées par la voie des airs à son niveau de 1991-1992, et ce, malgré une croissance économique forte.

Figure 3.2
Tonnes-km transport aérien, PIB et prix de l'énergie,
Canada,
1989-2007 (1989=100)



Source : Statistique Canada : Tableau CANSIM 380-0017, 401-0001, 326-0021

Figure 3.2 Tonnes – km transport aérien, PIB et prix de l'énergie, Canada, 1989-2007

3.1.3. Répartition modale et évolution du fret aérien par secteurs⁴

On distingue trois secteurs de marché dans le transport des marchandises : le secteur intérieur, qu'on peut aussi subdiviser en intraprovincial et interprovincial, le secteur transfrontalier (avec les États-Unis) et le secteur autre international. On peut d'abord regarder l'importance relative de ces secteurs dans l'économie canadienne dans le tableau 3.1. Il s'agit ici des échanges de biens uniquement, ce qui explique la part importante des secteurs internationaux qui représentent 53,4 % de l'ensemble des flux mesurés selon la valeur des produits transportés. En fait, les flux commerciaux intérieurs sont dominés par les échanges de services qui représentent 56,4% des échanges interprovinciaux, alors que la part des services dans les flux internationaux n'est que de 15,6%. À partir des chiffres du tableau, on peut également calculer que 72,7% des flux internationaux sont composés de flux en provenance ou à destination des États-Unis, soit 38,8 % sur un total de 53,4 % de flux internationaux.

**Tableau 3.1 Échanges commerciaux de biens, par secteur, Canada, 2004
(milliards de dollars et %)**

	Milliards de \$	%
Intraprovincial	516,8	36,0
Interprovincial	151,2	10,5
Transfrontalier	556,5	38,8
Autre international	209,9	14,6
Total	1 434,4	100,0

Source : Transports Canada. *Les transports au Canada 2007 : Addenda*, p. A6, A8, A10.

Au niveau de la répartition modale, il est certain que l'utilisation du transport aérien est très marginale dans les flux intérieurs. Le tableau 3.2 illustre cette situation. Il ressort ainsi que sur l'ensemble des flux intérieurs de transport, cette fois-ci mesurée en millions de tonnes, la part du transport aérien est d'environ 0,1%, soit environ 500 000 tonnes.

⁴ Dans cette section, l'emphase est mise sur les données canadiennes en raison de la disponibilité limitée des données provinciales. Lorsqu'il est possible de le faire, des données sur le Québec sont également présentées. La section 3.2 s'attardera plus en détails au contexte québécois en ce qui concerne le fret aérien.

**Tableau 3.2 Flux intérieurs de transport, par secteur et mode, Canada, 2005
(millions de tonnes)**

	Rail	Eau	Camion	Air	Total
Intraprovincial	56,1	49,6	441,8	n.d.	547,5
Interprovincial	121,1	20,0	75,1	n.d.	216,2
Total	177,1	69,6	516,9	0,5	764,1
%	23,2	9,1	67,6	0,1	100,0

Source : Transports Canada. *Les transports au Canada 2007 : Addenda*, p. A90.

On peut maintenant regarder l'évolution du transport aérien de fret au cours des dernières années. Voyons d'abord dans le tableau 3.3, l'évolution des tonnes de marchandises embarquées et débarquées au Québec et au Canada par les transporteurs aériens canadiens déclarants⁵. Si on compare le tonnage en début et en fin de période, on constate que le tonnage au Québec est sous son niveau de 1989 (-10,9%). Pour l'ensemble du Canada, il y a eu une hausse du tonnage entre 1989 et 2006, ce qui résulte en un recul de la part du Québec dans le Canada qui est passée de 18,1% à 15,6%.

⁵ « Cette enquête porte sur les services d'affrètement offerts par les transporteurs aériens canadiens au Canada ou par des transporteurs aériens canadiens ou étrangers entre le Canada et les pays étrangers autres que les États-Unis, grâce à des aéronefs dont le poids maximal au décollage est supérieur à 15 900 kg. De la même façon, tous les services d'affrètement commerciaux offerts entre le Canada et les États-Unis au moyen d'aéronefs dont le poids maximal au décollage est supérieur à 8 200 kg sont également déclarés. » (Statistique Canada, 2009)

**Tableau 3.3 Marchandises embarquées et débarquées par voie aérienne, Québec
et Canada, 1989-2006
(tonnes)**

	Québec	Canada	Québec/Canada
1989	137 270	756 700	0,181
1990	123 913	753 093	0,165
1991	114 856	712 150	0,161
1992	116 144	687 742	0,169
1993	116 918	712 524	0,164
1994	110 163	717 451	0,154
1995	107 609	726 300	0,148
1996	105 960	761 420	0,139
1997	125 841	853 018	0,151
1998	138 430	844 613	0,164
1999	138 992	883 267	0,157
2000	145 026	843 688	0,172
2001	133 836	740 171	0,181
2002	126 868	724 921	0,175
2003	114 945	652 295	0,176
2004	115 276	651 139	0,177
2005	121 528	716 106	0,170
2006	122 342	786 437	0,156

Source: Statistique Canada, Catalogue no 51-203.

Si on s'intéresse maintenant à l'évolution des différents secteurs du transport, mesurée par les tonnes transportées par les transporteurs canadiens déclarants, on constate au tableau 3.4 que le secteur transfrontalier a eu l'évolution la moins favorable, alors que le secteur international a progressé le plus, soit de 39,6% entre 1993 et 2001. On constate cependant que pour ces transporteurs, le secteur intérieur est le plus important et qu'il représentait en 2001, 62,3% du total des tonnes transportées. Par ailleurs, les recettes d'exploitation pour le transport de fret issu du marché intérieur (tableau 3.5) représentent près des deux tiers des recettes totales des transporteurs canadiens. Au niveau de l'évolution des recettes des deux marchés, il n'y a pas de différence très significative, malgré une certaine augmentation de la part du marché internationale. Globalement, les recettes pour le transport de marchandises ont progressé de 30,2% entre 1993 et 2004.

« PERSPECTIVES D'AVENIR DE LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL COMME PORTE D'ENTRÉE INTERNATIONALE ET CONTINENTALE EN FRET AÉRIEN »

Tableau 3.4 Marchandises transportées par des transporteurs aériens canadiens par secteur, 1993-2006 (tonnes)

	Intérieur	Transfrontalier	Autre international	Total
1993	401 430	68 617	154 514	624 561
1994	424 585	59 758	169 102	653 444
1995	427 652	81 203	183 724	692 579
1996	445 288	80 293	195 737	721 318
1997	489 430	77 387	222 452	789 269
1998	496 075	94 176	233 911	824 162
1999	505 681	93 261	234 547	833 489
2000	510 756	100 481	234 521	845 757
2001	492 667	82 201	215 661	790 529
2002	C ⁶⁷	C	C	822 770
2003	C	C	C	662 612
2004	C	C	C	694 458
2005	C	C	C	779 930
2006	C	C	C	795 709
Variation ⁸	22,7%	19,8%	39,6%	27,4%

Source : Transports Canada. *Les transports au Canada 2007 : Addenda*, p. A121.

⁶ C = données confidentielles

⁷ Les données sur les marchandises transportées sont devenues confidentielles suite à la fusion/acquisition de Canadian Airlines et d'Air Canada en 2001. Précédemment,

⁸ Variation entre 1993 et 2001

Tableau 3.5 Recettes d'exploitation des transporteurs aériens canadiens pour le transport des marchandises, par secteur, 1993-2004

(milliers de dollars et %)

	Intérieur		International	
	\$	%	\$	%
1993	562,9	70,9	231,1	29,1
1994	552,0	65,8	286,3	34,2
1995	707,4	70,4	297,7	29,6
1996	694,4	66,2	354,9	33,8
1997	712,0	66,4	359,6	33,6
1998	757,1	66,9	374,	33,1
1999	840,0	67,8	399,7	32,2
2000	694,9	63,9	391,9	36,1
2001	655,2	62,7	390,0	37,3
2002	627,0	63,1	366,7	36,9
2003	644,6	64,7	351,2	35,3
2004	664,5	64,3	369,1	35,7
Variation	18,0%		59,7%	

Source : Statistique Canada, no 51-206 et Transports Canada, *Les transports au Canada 2007 : Addenda*, p. A121.

3.2. LES EXPORTATIONS ET LES IMPORTATIONS PAR VOIE AÉRIENNE

Dans le cadre de cette étude portant sur les possibilités de développement du cargo aérien à Montréal et considérant la mondialisation accrue des marchés, il est particulièrement pertinent de caractériser le fret aérien international au Québec et de suivre son évolution au cours des dernières années.

Le tableau 3.6 présente la répartition modale des exportations et des importations au Québec en 2007. On constate d'abord que le camion domine tous les autres modes au niveau de l'exportation à l'international, mais que le transport aérien accapare tout de même 18,0% de la valeur des exportations internationales du Québec. Du côté des importations internationales, le bateau s'avère le moyen de transport le plus utilisé (37,9%), tandis que le fret aérien transporte près de 20% de la valeur totale des marchandises importées au Québec. Au niveau des échanges avec les États-Unis, le camion représente le moyen de transport privilégié autant pour les importations que les exportations. L'avion, quant à lui, joue un rôle important dans le transport

⁹ À partir de 2005, les données sur les recettes d'exploitation des transporteurs aériens canadiens pour le transport de marchandises sont devenues confidentielles.

« PERSPECTIVES D'AVENIR DE LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL COMME PORTE
D'ENTRÉE INTERNATIONALE ET CONTINENTALE EN FRET AÉRIEN »

transfrontalier en s'accaparant respectivement de 11,7 % et 28,3 % de la valeur des exportations et des importations. Ensuite, les États-Unis représentent la destination de 48,5% des exportations faites par avion pour le Québec. C'est donc dire que la proportion d'exportations transigée par avion à destination des États-Unis est inférieure à la proportion totale des exportations vers ce même pays dans le commerce extérieur québécois (74,7%). Pour ce qui est des importations de biens par voie aérienne, elles proviennent à 42,2% des États-Unis.

Tableau 3.6 Exportations et importations de marchandises du Québec, en valeur, selon le mode de transport, 2007

	Total International (millions de dollars)	Répartition selon le mode (en %)	Total États-Unis (millions de dollars)	Répartition selon le mode (%)	Part des États-Unis (%)
Exportations	69 923	100,0	52 197	100,0	74,7
Camion	33 073	47,3	31 991	61,3	96,7
Train	10 815	15,5	10 503	20,1	97,1
Bateau	11 176	16,0	1 359	2,6	12,2
Avion	12 606	18,0	6 118	11,7	48,5
Autre	2 253	3,2	2 227	4,3	98,9
Importations	71 073	100,0	21 055	100,0	29,6
Camion	18 361	25,8	11 334	53,3	61,7
Train	2 581	3,7	1 795	8,5	69,6
Bateau	26 952	37,9	986	4,7	3,7
Avion	14 167	19,9	5 963	28,3	42,1
Autre	9 011	12,7	977	4,6	10,8

Source : Statistique Canada, compilation spéciale de la Division du Commerce International.

Le tableau 3.7 nous permet de voir l'évolution de l'importance relative des importations et des exportations vers les États-Unis et les autres pays au niveau des échanges se faisant par voie aérienne entre 1998 et 2007. Alors qu'en 1998, les importations représentaient une plus grande part des échanges internationaux par voie des airs (60,2% vs 39,8%), aujourd'hui les exportations occupent une place quasi identique (52,9% vs 47,8%). De plus, notons que les exportations par avion vers les autres pays que les États-Unis ont connu une augmentation marquée passant de 2 668 à 5 820 M\$ (14,2% à 24,2%).

Tableau 3.7 Répartition des marchandises exportées ou importées par transport aérien, Québec, 1998-2007

(millions de dollars constants de 2002 et %)

	1998		2007	
	Millions de \$	%	Millions de \$	%
Exportations É-U	4 807	25,6	5 486	22,8
Exportations autres pays	2 668	14,2	5 820	24,2
Total exportations	7 475	39,8	11 306	47,8
Importations É-U	5 389	28,7	5 348	22,3
Importations autres pays	5 926	31,5	7 358	30,6
Total importations	11 314	60,2	12 706	52,9
Total échanges internationaux par voie aérienne	18 790	100,0	24 012	100,0

Source : Statistique Canada, compilation spéciale de la Division du Commerce International

Finalement, on peut regarder de façon plus détaillée l'évolution des principales destinations et origines pour les échanges internationaux du Québec par voie aérienne. Dans le tableau 3.8, on retrouve les pays de destination, au premier rang desquels on retrouve évidemment les États-Unis, qui comptent pour 48,5% des exportations en 2007 en chute des 64,4% qu'ils représentaient en 1998. Par la suite, on retrouve dans l'ordre le Royaume-Uni et l'Allemagne, avec 7,2% et 4,8%. Au niveau des importations (tableau 3.9), la part des États-Unis était de 42,1% en 2007. Loin derrière, la France avec 6,2%, le Royaume-Uni, avec 6,1%, et la Chine, avec 6,0%, suivent. Cette forte prépondérance du trafic aérien avec les États-Unis est en partie la résultante du développement des compagnies de messagerie (intégrateurs) qui, par leur volume de trafic, gonflent la valeur transportée par avion entre le Canada et les États-Unis. Malgré le fait que la majeure partie du transport aérien se dirige encore vers les États-Unis, il semble y avoir une tendance vers l'internationalisation du transport aérien de marchandises. En fait, la part des États-Unis dans le transport aérien total a chuté de 12,3% pour les importations et de 28,7% pour les exportations entre 1998 et 2007. Remarquons de plus que la Chine prend une place de plus en plus importante dans les importations aériennes à destination du Québec (passant de 1,4% à 6,0% entre 1998 et 2007).

« PERSPECTIVES D'AVENIR DE LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL COMME PORTE D'ENTRÉE INTERNATIONALE ET CONTINENTALE EN FRET AÉRIEN »

Tableau 3.8 Valeur des exportations québécoises par voie aérienne par destinations principales, 1998-2007
(millions de dollars constants de 2002 et %)

Pays d'origine	1998		2007	
	Millions de \$	%	Millions de \$	%
États-Unis	4 806,7	64,4	5 486,3	48,5
Royaume-Uni	482,6	6,5	818,7	7,2
Allemagne	333,1	4,5	538,1	4,8
Italie	108,7	1,5	434,7	3,8
France	376,6	5,0	433,0	3,9
Suisse	178,1	2,4	232,8	2,1
Rép. Pop. de Chine	166,8	2,2	170,2	1,5
Afrique du Sud	86,3	1,2	50,6	0,4
Slovénie	72,3	1,0	47,3	0,4
Arabie Saoudite	77,3	1,0	18,5	0,2
Autres pays	776,0	10,4	3 075,8	27,2
Total	7 464,4	100,0	11 306,0	100,0

Source : Statistique Canada, compilation spéciale de la Division du Commerce International

Tableau 3.9 Valeur des importations québécoises par voie aérienne par principaux pays d'origine, 1998-2007
(millions de dollars constants de 2002 et %)

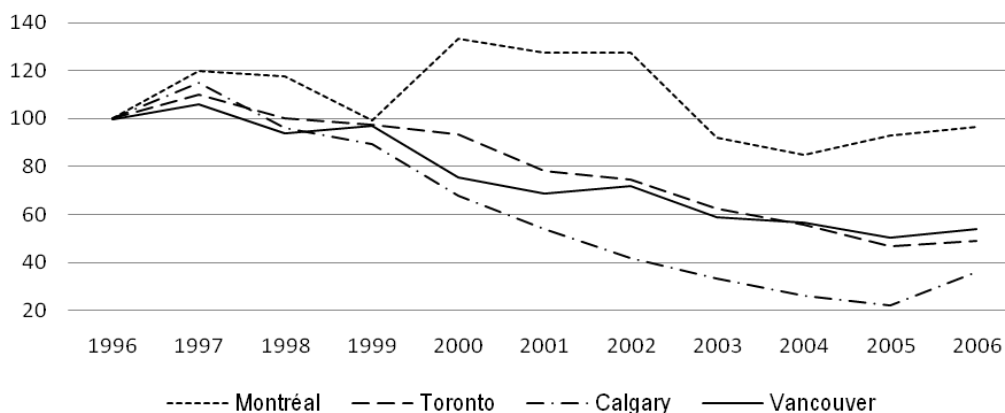
Destinations	1998		2007	
	Millions de \$	%	Millions de \$	%
États-Unis	5388,7	47,6	5347,0	42,1
France	988,3	8,7	793,7	6,2
Royaume-Uni	1041,2	9,2	776,6	6,1
Rép. Pop. de Chine	160,4	1,4	760,8	6,0
Allemagne	432,1	3,8	617,3	4,9
Japon	361,4	3,2	381,3	3,0
Italie	279,2	2,5	293,3	2,3
Taiwan	156,0	1,4	158,8	1,3
Irlande	386,6	3,4	158,0	1,2
Belgique	154,7	1,4	86,7	0,7
Autres pays	1 965,9	17,4	3 332,3	26,2
Total	11 314,5	100,0	12 705,6	100,0

Source : Statistique Canada, compilation spéciale de la Division du Commerce International

En s'intéressant aux transbordements de marchandises dans les différents aéroports canadiens, il est possible de tirer quelques conclusions sur les tendances du fret aérien des dernières années et potentiellement sur celles à venir¹⁰. La figure 3.5 nous présente l'évolution du tonnage de marchandises aux principaux aéroports canadiens pour le marché intérieur. Exception faite des aéroports de Montréal (Mirabel et Trudeau), il semble y avoir eu une baisse importante de l'utilisation du cargo aérien entre 1996 et 2005 suivie d'une légère reprise entre 2005 et 2006. Il est possible que cette chute majeure dans le transport aérien de marchandises à l'intérieur du Canada ait été contrebalancée par une hausse dans les autres moyens de transport, la hausse significative du prix du carburant rendant le fret aérien trop dispendieux. Cette substitution serait facilitée par des distances moins longues que pour le transport transfrontalier ou international ainsi que l'absence d'obstacles maritimes.

À l'opposé, pour le marché transfrontalier (figure 3.6), la tendance semble être à la hausse, particulièrement pour Montréal et Calgary.

Figure 3.5
Tonnage des marchandises embarquées et débarquées aux aéroports - Marché intérieur 1996-2006 (1996 = 100)



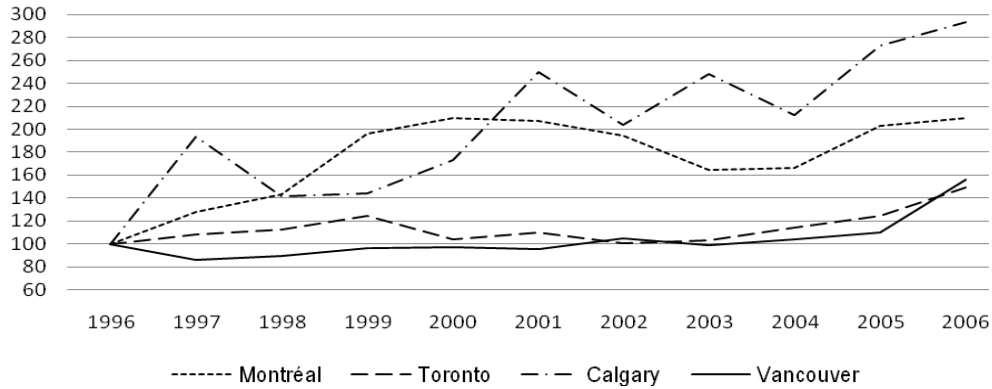
Source: Statistique Canada, catalogue no 51-203

Figure 3.3 Tonnage des marchandises embarquées et débarquées aux aéroports – Marché intérieur 1996-2006

¹⁰ Au moment d'écrire ce rapport les données les plus récentes sur les transbordements aux aéroports canadiens s'arrêtent en 2006.

« PERSPECTIVES D'AVENIR DE LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL COMME PORTE D'ENTRÉE INTERNATIONALE ET CONTINENTALE EN FRET AÉRIEN »

Figure 3.6
Tonnage des marchandises embarquées et débarquées aux aéroports - Marché transfrontalier 1996-2006 (1996 = 100)

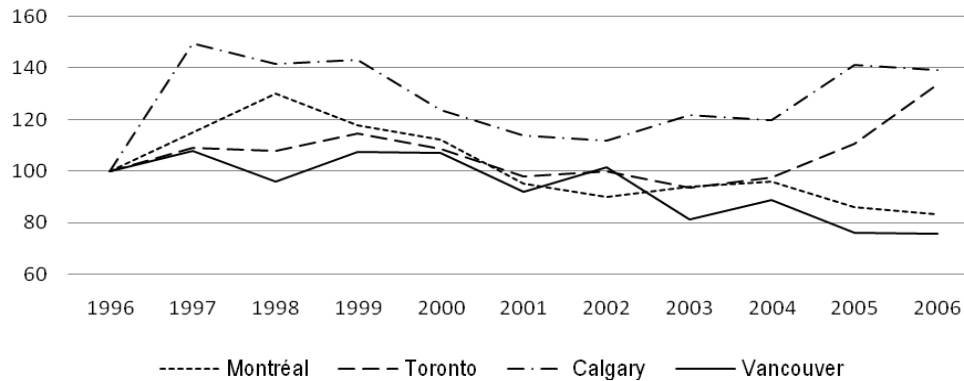


Source: Statistique Canada, catalogue no 51-203

Figure 3.4 Tonnage des marchandises embarquées et débarquées aux aéroports – Marché transfrontalier 1996-2006

Au niveau international, le tonnage semble relativement stable entre 1996 et 2006 quoique récemment en hausse pour la ville de Calgary et plus fortement pour celle de Toronto (voir la figure 3.7).

Figure 3.7
Tonnage des marchandises embarquées et débarquées aux aéroports - Marché international 1996-2006 (1996 = 100)



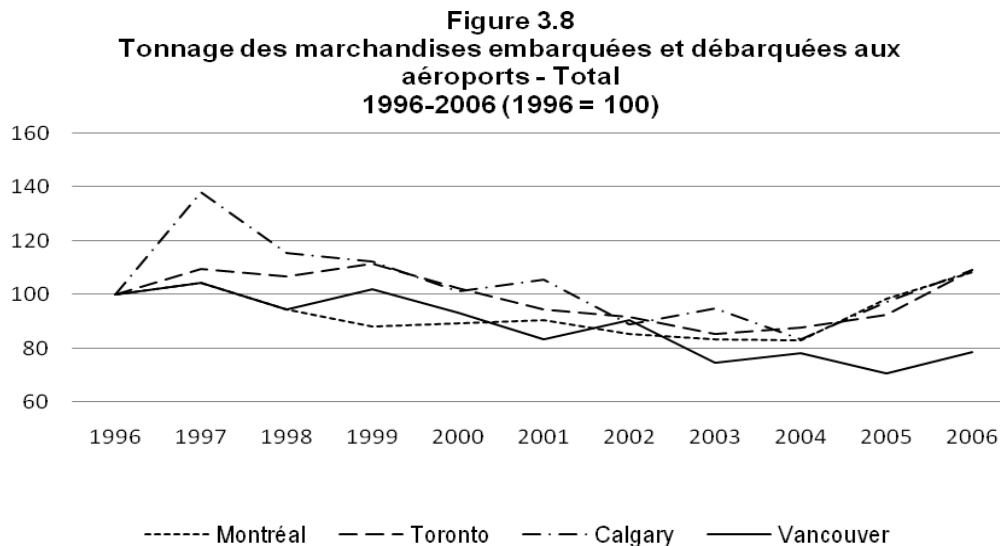
Source: Statistique Canada, catalogue no 51-203

Figure 3.5 Tonnage des marchandises embarquées et débarquées aux aéroports – Marché international 1996-2006

« PERSPECTIVES D'AVENIR DE LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL COMME PORTE D'ENTRÉE INTERNATIONALE ET CONTINENTALE EN FRET AÉRIEN »

Si l'on s'intéresse à la tendance des dix dernières années, la quantité de marchandises totales transportée par la voie des airs est plutôt stagnante depuis 1996 (voir figure 3.8), bien que certaines villes comme Montréal, Toronto et Calgary aient montré au cours des trois dernières années des augmentations significatives du tonnage. Pour Montréal, l'augmentation est de l'ordre de 29,8% depuis 2003, pour Toronto de 27,5% et de 15,1% pour Calgary.

Ainsi, d'un point de vue de long terme, le tonnage de marchandises total transportées par avion, que ce soit pour le marché intérieur ou le marché international, n'a pas connu une croissance significative depuis les dix dernières années. Cependant, depuis 2003, la tendance semble être légèrement à la hausse, et ce, principalement en raison des déplacements internationaux et transfrontaliers qui se sont accrus dans trois des quatre grands aéroports canadiens¹¹.



Source: Statistique Canada, catalogue no 51-203

Figure 3.6 Tonnage des marchandises embarquées et débarquées aux aéroports – Total 1996-2006

¹¹ Les données préliminaires de 2007 semblent vouloir confirmer cette tendance. Toutefois, on devrait s'attendre à ce que les données pour 2008 soient affectées négativement par l'instabilité de l'environnement économique mondial.

3.3. LES TYPES DE MARCHANDISES UTILISANT DAVANTAGE LE TRANSPORT AÉRIEN

Les secteurs industriels suivants sont les plus susceptibles d'utiliser le transport aérien selon Roy et Bigras (2001) ainsi que les entrevues réalisées auprès des principaux intervenants de l'industrie en 2008 et 2009.

- produits pharmaceutiques
- vêtements haut de gamme
- bijouterie
- ouvrage en fonte, fer ou acier (pièces mécano-soudées, pièces de rechange)
- appareils et engins mécaniques
- aérospatiale
- imprimerie commerciale
- films et produits cinématographiques
- poissons et animaux vivants
- produits de haute technologie

3.4. CONCLUSION

Comme nous l'avons vu, bien que le transport de marchandises en général soit fortement lié à l'activité économique, des facteurs spécifiques influencent la demande de tel ou tel types de transport. Ainsi, au courant des dernières années, la transformation de l'économie, notamment à travers la mondialisation, a fortement alimenté le besoin de moyens de transport plus rapides et à plus grande portée, ce qui a accru la demande pour le transport par avion. Cependant, la sensibilité des coûts au prix du carburant fait en sorte que la demande pour le fret aérien est réduite lorsque le prix du pétrole augmente, comme ce fut le cas entre 2000 et 2007. Dans cette optique, il est difficile de prédire l'avenir de la demande de ce mode de transport considérant le lien qui unit le prix du pétrole et la santé de l'activité économique mondiale.

Conséquemment, il faut alors se rabattre sur les données réelles observées aux aéroports pour extraire des tendances dans la demande de transport aérien et ainsi prévoir ce à quoi devrait ressembler le marché du fret aérien dans les prochaines années.

Pour le Québec, les données récentes (2003-2006) sur les transbordements aux aéroports de Montréal laissent croire que le transport par avion est en croissance, particulièrement pour les marchés international et transfrontalier.

« PERSPECTIVES D'AVENIR DE LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL COMME PORTE
D'ENTRÉE INTERNATIONALE ET CONTINENTALE EN FRET AÉRIEN »

En supposant que l'internationalisation des marchés ainsi que la spécialisation du Québec dans la fabrication de biens à haute valeur (aéronautique par exemple) continue, il est raisonnable de croire que la demande de fret aérien devrait continuer de s'accroître au cours des prochaines années.

4. ANALYSE DES FORCES ET FAIBLESSES

4.1. ANALYSE DES FORCES DE LA GRANDE RÉGION DE MONTREAL EN MATIÈRE DE FRET AÉRIEN

4.1.1. Présence de secteurs fortement utilisateurs du transport aérien

Si l'on se réfère à la liste des produits les plus susceptibles d'utiliser le transport aérien, lesquels sont énumérés à la section précédente, on constate que la grande région de Montréal peut compter sur la présence d'un certain nombre d'entreprises majeures dans des secteurs qui utilisent de façon intensive le transport aérien. On pense évidemment en premier lieu à l'industrie aérospatiale, où Montréal occupe l'une des positions dominantes dans le monde. L'industrie des produits pharmaceutiques, le vêtement, l'imprimerie commerciale, les films et les produits cinématographiques sont également du nombre des secteurs qui sont à la fois très présents à Montréal et fortement utilisateurs du transport aérien. Ce constat n'est pas nouveau; il avait également été fait dans l'étude de Roy et Bigras en 2001.

Ce qui est nouveau cependant, c'est que plusieurs intervenants de ces secteurs, notamment l'aéronautique et la pharmaceutique, ont réduit leurs dépenses en matière de transport aérien depuis quelques années. Ainsi, plusieurs intervenants du secteur aéronautique ont modifié leurs plans d'approvisionnement afin de s'accorder plus de temps pour le transport des pièces en amont, ce qui se traduit par le déplacement vers d'autres modes de transport comme le camion ou le maritime, et le recours à des services de transport aérien moins urgents. On assiste donc à une diminution du nombre d'envois urgents (service du lendemain), à une plus grande consolidation et au recours accru à des services à tarifs réguliers. D'autres intervenants ont choisi de consolider leurs activités de distribution à Toronto afin de profiter d'économies d'échelle de transport et d'une meilleure offre de services.

Dans le secteur pharmaceutique, certains intervenants se plaignent que leurs transporteurs et transitaires n'arrivent pas à garantir l'intégrité de leurs expéditions en termes de contrôle de la température. On souhaiterait que ces intervenants comprennent mieux les besoins spécifiques de l'industrie pharmaceutique et qu'ils mettent en place des processus rigoureux pour assurer l'intégrité des expéditions. On constate que la marchandise est souvent laissée à l'extérieur, ce qui risque de mettre en péril le maintien de la température exigée. Cette situation est aggravée par les nombreux transbordements requis, faute de liaisons directes. On assiste là aussi à un mouvement de consolidation à Toronto. Bref, la présence de ces secteurs industriels (aéronautique et pharmaceutique) n'est plus nécessairement un facteur de croissance pour le fret aérien dans la grande région de Montréal.

4.1.2. Présence des principaux intervenants

Comme nous l'avons vu à la section 2.2 de ce rapport, Montréal peut compter sur la présence des principaux intervenants de la chaîne de transport aérien. Ceci est particulièrement vrai au niveau des transporteurs aériens et des grands transitaires internationaux qui ont maintenu leur présence à Montréal depuis une dizaine d'années. Par contre, Montréal n'attire que trois des dix principaux transporteurs de fret aérien au monde, soit FedEx, Air France-KLM et UPS ; les sept suivants n'atterrissent pas à Montréal : Korean Air (4^e), Lufthansa (5^e), Singapore Airlines (6^e), Cathay Pacific (7^e), China Airlines (8^e), Cargolux (9^e) et EVA Air (10^e). Comme on l'a constaté plus tôt, ceci confirme l'absence de liens directs avec l'Asie.

4.1.3. Capacité et efficacité des installations de Mirabel

L'aéroport de Mirabel est ouvert 24 heures par jour et dispose de beaucoup de capacité en plus d'offrir énormément de flexibilité à ses utilisateurs. Les installations de traitement de fret aérien de l'aéroport de Mirabel sont efficaces. On doit par contre noter la fermeture de la tour de contrôle et l'absence de transport en commun pour les employés.

4.1.4. Une nouvelle zone cargo à Montréal-Trudeau

Aéroports de Montréal et la société Aeroterm ont conclu une entente de location à long terme pour un terrain d'une superficie de près de 1 200 000 pieds carrés au nord-ouest de la zone aéroportuaire. Air Canada Cargo, Schenker et Excel Cargo, clients d'Aeroterm, y ont déjà relocalisé l'ensemble de leurs activités de fret aérien anciennement réalisées sur le boulevard Stuart Graham. La Phase I, d'une superficie d'environ 800 000 pieds carrés, a été complétée en 2008. Toujours avec Aeroterm, une phase II pour un terrain d'une superficie d'environ 135 000 pieds carrés a débuté en septembre 2009. Cette phase permettra la relocalisation de l'agence canadienne des services frontaliers du Canada dans de nouvelles installations modernes au cœur de la nouvelle zone cargo. L'aménagement de cette nouvelle zone cargo permet aux intervenants du milieu de moderniser leurs installations et, par conséquent, de profiter de gains de productivité selon les investissements consentis. Néanmoins, cette nouvelle zone est plus éloignée des aires de chargement des avions, ce qui demande du temps additionnel pour le transport des marchandises.

4.2. ANALYSE DES FAIBLESSES DE LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL EN MATIÈRE DE FRET AÉRIEN

4.2.1. Les règles actuelles d'affectation des vols tout cargo

Plusieurs intervenants de l'industrie du fret aérien s'interrogent sur l'efficacité des règles actuelles qui obligent les opérateurs de vols tout cargo d'utiliser l'aéroport de Mirabel plutôt que celui de Montréal-Trudeau. On se rappellera à cet égard l'abandon du service régulier tout cargo d'Air France en 1999 alors que le transporteur se voyait forcé d'opérer à partir de deux aéroports : Mirabel pour le tout cargo et Dorval pour les vols de passagers. Voici quelques commentaires recueillis lors de nos entrevues :

- “The double airport status of Montréal is killing the business.”
- “In Quebec, the cargo community is forced to operate out of Mirabel instead of Trudeau Airport. This drives transportation costs and reduced efficiencies and flexibility due to remote location.”
- “Having to operate two separate facilities in YMX and YUL adds unnecessary operating costs and reduces competitiveness.”
- « Pour améliorer le service à la clientèle, on devrait tout consolider le fret à Dorval. »
- “Moving away from Mirabel has led companies to leave Montréal and has diminished the service offering.”
- “The two airports that have divided operations is a major problem for a good airfreight platform or a hub.”
- “The major problem with Montreal is the cost to serve and the connectivity issue due to the YMX and YUL situation.”
- “We need to consolidate all operations ASAP in a single location that is efficient and can handle growth for the long run. Our company will not commit without a serious and logistically efficient plan for development.”
- “Mirabel is a logical choice since the land is already there and it can operate nonstop 24/7. Plus, logistics infrastructures could be developed.”
- “Consolidating in Dorval would create new opportunities.”

4.2.2. Les difficultés propres à Mirabel

Les transporteurs forcés d'opérer à Mirabel font face à des difficultés de recrutement de personnel qualifié à cause du statut à temps partiel de

plusieurs postes de travail, du manque de services à l'aéroport et de l'absence de transport en commun. Ils considèrent également qu'ils ne sont pas assez nombreux pour assumer les coûts d'exploitation à cet aéroport. Voici encore quelques commentaires à cet effet :

- “It is very hard to staff a location like Mirabel since no more facilities are present to support workers (human life, no restaurants etc).”
- “No infrastructure left in Mirabel to support work force.”
- “Airport rents in YMX are another issue where 4-5 operators are trying to sustain the airport.”

4.2.3. Absence de vols réguliers tout cargo

L'affectation des vols tout cargo à Mirabel n'encourage pas le maintien d'un service régulier de vols tout cargo à Montréal. Certes, plusieurs vols nolisés sont effectués au cours d'une année, selon les besoins exprimés occasionnellement, mais ces vols ne compensent pas l'offre d'un service régulier sur lequel les expéditeurs et transitaires pourraient compter. Dans de telles circonstances, on n'a pas d'autre choix que d'utiliser le camionnage pour acheminer les marchandises vers des aéroports mieux desservis par des services réguliers comme Toronto, New York ou Chicago. Voici quelques commentaires :

- “100% of our finished products are trucked to Toronto and New York for full freighters.”
- “We used to ship our products via Mirabel but given the absence of a freighter we no longer do. This has a substantial impact on the operating cost of our facility and certainly is a sore point for our organization. If a single flight per week were brought back for Europe and one for Asia it would allow us to ship our products via Montréal. Trucking adds not only lead-time for deliveries, but also extra risks and costs.”
- “Lack of transport capacity for oversized item (above 60 inch) is a problem.”
- “Aerospace requires large dedicated airfreight planes, which are no longer available.”

4.2.4. Absence de liaisons directes avec l'Asie

Montréal ne dispose pas de services aériens directs sur l'Asie, ce qui représente une faiblesse majeure dans un contexte où un nombre croissant d'entreprises ont augmenté la part de leurs approvisionnements à partir de pays à faibles coûts de production, comme la Chine, depuis le début des

années 2000. À cet égard, il est intéressant de rappeler que la part des importations par voie aérienne du Québec en provenance de la Chine est passée de 1,4% à 6,0% de 1998 à 2007 selon le tableau 3.9 de la section 3.2. On peut présumer que ce pourcentage serait beaucoup plus élevé si les expéditions en provenance de Chine arrivaient à Montréal par avion plutôt que par camion via des aéroports comme Toronto ou New York.

4.2.5. Les installations de fret aérien à Montréal-Trudeau

Comme on l'a vu précédemment, le plan d'aménagement d'ADM prévoit le développement d'une nouvelle zone cargo au nord-ouest des installations aéroportuaires. Cette situation ne plait pas à tous les intervenants du milieu et plusieurs considèrent que ce plan entraîne des délais et des coûts additionnels. Cette perception est exacerbée du fait que ces mêmes intermédiaires jouissaient d'une situation privilégiée avec un accès presque direct aux avions avant leur déménagement dans la nouvelle zone cargo. Ceci en motive certains à se relocaliser en dehors de la zone aéroportuaire. Plusieurs intermédiaires considèrent qu'avec les nouvelles technologies de communication, il n'est plus nécessaire d'être physiquement localisés sur le site d'un aéroport et ils choisissent donc des lieux moins coûteux pour regrouper leurs bureaux et établir leurs centres de distribution. Il est probablement presque toujours plus économique de se localiser en dehors du site aéroportuaire, mais il n'en demeure pas moins que le fait d'être installé à proximité des douanes, intégrateurs et autres membres de l'industrie, représente bien sûr une valeur indéniable. Voici quelques-uns des commentaires recueillis :

- “The new Dorval cargo location adds major costs and delays.
- “Dorval really lacks public transit capacity and the new cargo terminal does not have any city bus going to facilities. This is a problem for a large segment of labor that cannot afford private transport like cars on their meager wage.”
- “The geographical spread of people is now also a problem. The high cost of rent in Dorval has caused a lot of people to move away from the airport and now people are scattered across the city, rendering communications and business meetings difficult.”
- “A main issue in Montréal is now the cycle time that went from few hours (3) to a full day (24) for cargo transfer between organizations at the airports. This is due to the split of operations on two opposite sides of the airport as pushed by ADM.”
- “The current tendency is for related business to move outside the airport facilities.”
- “En vertu des nouvelles infrastructures à YUL, des délais additionnels sont requis pour rejoindre Air Canada. »

- “We are open to moving operations to Plattsburgh or St-Hubert to reduce costs. YUL and YYZ are too expensive. We prefer Mirabel and would like to go back.”

4.2.6. Une collaboration à renforcer entre ADM et l'industrie du fret aérien

ADM a investi plusieurs millions dans le développement des infrastructures pour la première phase de son nouveau secteur cargo, ce qui devrait inciter le développement du fret aérien à Montréal. Plusieurs intervenants souhaitent néanmoins qu'ADM prenne des mesures additionnelles pour soutenir le développement du fret aérien dans la grande région de Montréal. Dans cette perspective, ils proposent une étroite collaboration et une bonne communication avec Aéroports de Montréal, particulièrement lorsqu'il s'agit d'amélioration des conditions opérationnelles de l'industrie dans le périmètre aéroportuaire et d'utilisation de l'espace dédié au fret aérien à Montréal-Trudeau. En effet, d'autres aéroports canadiens et étrangers offrent divers incitatifs pour renforcer la présence des intervenants de l'industrie dans leur région. Voici quelques citations à cet égard :

- “Poor communication plan from Montreal (ADM) with regards to the Cargo operating plans. Toronto (YYZ) has better communications and infrastructure availability. But the costs are much higher to serve and less competitive.”
- “Marked decline of Montréal air cargo infrastructure over the last 15 years and more to come.”

Par ailleurs, plusieurs intervenants ont indiqué que leurs relations avec ADM étaient très bonnes. Ils sont nombreux à souhaiter qu'ADM leur accorde plus d'incitatifs financiers (réductions de coûts) et communique mieux leur stratégie et leurs plans pour l'avenir.

4.2.7. Capacité limitée pour les avions tout cargo à Montréal-Trudeau

Dans l'éventualité où ADM voudrait modifier ses règles d'affectation et permettre aux vols tout cargo d'opérer à partir de Montréal-Trudeau, il n'est pas évident que les installations actuelles puissent accueillir ces nouveaux transporteurs. En effet, des intégrateurs comme UPS et FedEx auraient besoin d'aménager de nouvelles installations du côté nord des pistes, ce qui entraînerait des problèmes d'accès puisque les avions devraient alors traverser la piste principale pour accéder à ces installations. Il existe peut-être des solutions à ce problème mais elles sont sans doute assez coûteuses.

4.2.8. Congestion routière et accessibilité

Puisque le camionnage joue un rôle de plus en plus important dans l'acheminement du fret aérien entre les aéroports de Montréal et vers d'autres aéroports, les problèmes de congestion routière affectant la grande région de Montréal affectent sérieusement l'efficacité de l'industrie du fret aérien. Cela est particulièrement vrai pour les intégrateurs qui doivent desservir le marché montréalais à partir de Mirabel et qui se retrouvent coincés sur l'autoroute 13 à l'heure de pointe avec des expéditions urgentes pour leurs clients. Voici quelques commentaires recueillis lors de nos entrevues :

- “Certain Montréal locations are becoming too congested leading to a cut-off of pick up time at 3:30 pm. Delivery limited to after morning traffic rush.”
- “Government needs to develop infrastructures (missing highway links), tackle congestion issues and help the city develop local roads that service the cargo sector, i.e. Reverchon is not ready for trucks.”
- “If the congestion problem continues, a possible scenario is for airfreight business to relocate to Ottawa’s airport. This mainly since clients are in the west island and they would hence avoid the north-south traffic congestion in the morning.”
- “Given our geography, we are not well served by Dorval that is locked in congestion.”
- « La sortie Henri-Fabre de l'autoroute 50 n'est pas conforme pour les pièces de grande dimension (fuselages de CRJ 1000 et C Series). »

5. ANALYSE DES TENDANCES, OPPORTUNITÉS ET DES MENACES

5.1. ANALYSE DES TENDANCES EN MATIÈRE DE STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT DU FRET AÉRIEN

5.1.1. Analyse comparative des politiques de développement du fret aérien

Plusieurs autres régions et aéroports ailleurs dans le monde reconnaissent l'importance d'un effort soutenu et coordonné pour offrir les infrastructures et services logistiques requis pour supporter les entreprises ainsi que développer l'économie régionale. Une des prémices importantes pour ceci est de voir l'aéroport non pas comme une source de profit, mais comme une infrastructure essentielle qui se doit d'être efficace et ce, au plus bas coût possible. Le rôle de l'aéroport est de desservir la communauté et d'offrir des infrastructures modernes qui vont faciliter le commerce. Ceci est essentiel si une région veut prendre sa place dans un contexte de croissance mondiale. Sans cette plateforme efficace, certains secteurs industriels comme la pharmaceutique et l'aérospatiale pourraient décider de se relocaliser vers d'autres villes ou régions offrant des services efficaces. Ces industries ne peuvent se permettre de maintenir des opérations dans un lieu qui n'est pas pourvu d'un réseau d'acheminement de cargo aérien vaste, efficace et à portée de main. Les changements modaux et les correspondances aériennes ne sont pas des options désirées ou désirables pour ces compagnies qui cherchent un réseau de distribution le plus direct possible, minimisant ainsi les temps de cycle et les risques liés aux expéditions. Par exemple, un important fabricant dans le domaine de l'aéronautique a décidé de déménager son centre de distribution de Montréal à Toronto, ce qui lui donne un accès direct à plus de destinations à travers le monde ainsi qu'à une plus grande capacité d'expédition dans un temps cycle écourté.

L'autorité portuaire de New York est un exemple de pro-activité et de support au développement économique en étant à l'écoute des besoins de ses clients et en anticipant les besoins futurs. Aussi ils se chargent de piloter les projets et tables rondes de modernisation et amélioration des infrastructures en emmenant à la table les divers intervenants des différents paliers gouvernementaux, agissant ainsi comme un porte-étendard de leurs ayant droit. Par exemple, on assiste présentement au développement d'un quatrième aéroport pour ainsi palier les problèmes de congestion et offrir une nouvelle porte d'entrée logistique. On travaille aussi à améliorer les accès routiers pour éliminer le temps perdu dans le trafic pour les camions transportant les marchandises et le fret aérien.

On peut aussi citer le cas de l'aéroport de Calgary qui a réussi à attirer des services réguliers de vols tout cargo (Cargolux) ainsi que des vols directs sur

l'Asie (Asiana) en adoptant une approche proactive en vertu de laquelle on cherche à faciliter la venue des transporteurs en les aidant à obtenir des droits d'atterrissage et en leur offrant la gratuité des frais d'atterrissage dans un premier temps. En fait, la philosophie sous-jacente à cette stratégie consiste à considérer les services de fret aérien comme un service essentiel pour le développement économique régional et non pas uniquement comme une source de revenus additionnels.

5.1.2. Les facteurs décisionnels des intervenants pour desservir un aéroport

Dans le cadre d'une conférence tenue à Montréal en février 2009 sur le thème « Aperçu économique global : Impact sur les transports pour la Porte continentale et le corridor de commerce Ontario-Québec », voici ce que Mme Lise Marie Turpin, directrice du fret aérien chez Air Canada, préconisait comme services aéroportuaires susceptibles d'attirer des compagnies aériennes :

- Des installations de fret à proximité des aéroports pour passagers;
- Des installations qui favorisent les correspondances modales et intermodales rapides;
- Des installations pouvant desservir tous les types de marchandises (produits périssables, animaux vivants, etc.);
- Proximité des services douaniers pour un dédouanement rapide;
- Des installations compétitives au niveau des coûts (frais d'atterrissage, loyers, etc.).

Les installations pour le fret aérien doivent donc être adéquates pour supporter des opérations d'envergure. Elles doivent aussi permettre l'expansion d'un parc logistique et, dans certains cas, la possibilité pour certaines industries demandant une haute vélocité logistique de produire sur le site même de l'aéroport. Ceci permet alors à ces industries de pouvoir transférer directement des palettes pour avion à partir de la rampe de production vers la rampe de chargement d'avions sans avoir recours à du transport extérieur ou à un changement modal. L'industrie pharmaceutique est un utilisateur typique pour ce type d'aménagement à cause de la nature volatile des épidémies et des capacités limitées de production de vaccins et médicaments. Aussi ce type de produit est très sensible à la manutention ainsi qu'aux changements de température, d'où l'importance de minimiser les connexions.

Ces pratiques d'intégration des opérations ont été réalisées dans d'autres aéroports à travers le monde. Si Mirabel possède les capacités suffisantes pour accueillir ce type d'opérations intégrées dans un parc logistique aéroportuaire, ce n'est pas nécessairement le cas à Montréal-Trudeau.

En ce qui concerne la rapidité des correspondances, un des problèmes à Montréal est la congestion dans la ville et à l'accès principal de l'aéroport. Ceci a entraîné une diminution du service offert car les cueillettes et livraisons sont souvent limitées à la période entre les heures de pointe de 09h30 à 15h30. Certaines compagnies ont indiqué qu'elles songeaient à déménager leurs opérations dans une autre ville pour ainsi diminuer leurs coûts et aussi éviter le trafic de Montréal. Un autre problème spécifique à Montréal est la nouvelle zone cargo qui est éloignée de l'aérogare principal et mal reliée au reste de l'aéroport. Ceci ajoute des délais supplémentaires pouvant aller jusqu'à 24 heures pour des transactions entre partenaires. De plus, les kilomètres additionnels à parcourir pour atteindre les rampes de chargement se traduisent en une baisse de l'offre de service car dorénavant les délais de tombée pour des expéditions urgentes sont beaucoup plus longs avant les départs.

Enfin, même si les frais d'atterrissage à Montréal sont loin d'être aussi importants que ceux de Toronto, plusieurs intervenants suggèrent qu'ils devraient être revus à la baisse d'autant plus que les loyers exigés à Montréal-Trudeau sont beaucoup trop élevés de l'avis de la majorité des intervenants interrogés.

5.1.3. La rentabilité des vols tout cargo

Étant donné la conjoncture économique actuelle, la volatilité des prix du carburant ainsi que la surcapacité grandissante, les vols tout cargo (autres que les intégrateurs) sont seulement envisageables sur des marchés avec de forts volumes d'objets de grande taille ainsi que sur les marchés à très haute densité. Il est donc difficile d'entrevoir une place pour Montréal dans la conjoncture économique actuelle. D'ailleurs, Air Canada a abandonné l'usage d'avions tout cargo dans tout son réseau et ne prévoit pas y revenir dans un avenir prévisible.

Le manque de vols tout cargo nuit au succès de Montréal et plus particulièrement à l'industrie aéronautique qui a besoin d'avions pour transporter des pièces de grande taille rapidement. Un des facteurs dissuasifs pour les compagnies qui décident de ne pas opérer d'avions tout cargo sur Montréal est la politique d'affectation des vols aux deux aéroports et la division des opérations sur deux sites. De plus, Dorval n'est pas en mesure de recevoir des avions tout cargo à court terme étant donné le manque de capacité et aussi les règles en vigueur concernant les restrictions sonores.

Plusieurs compagnies ont souligné qu'au cours des dernières années elles (ou leur partenaire logistique) ont choisi de s'établir ailleurs qu'à Montréal étant donné le manque d'opportunités à Dorval ainsi que le coût élevé de maintenir une double opération à Dorval et à Mirabel. Une des prémices fondamentales du transport aérien est que le cargo et les passagers sont liés et ne peuvent être séparés. L'aéroport se doit d'être le pôle de support autant à la logistique des marchandises qu'aux déplacements des passagers. Séparer les

opérations engendre des inefficiences et augmente les coûts d'opérations, ce qui n'est jamais intéressant pour les entreprises à but lucratif. Une des options pour que Montréal puisse récupérer des vols tout cargo serait d'utiliser un seul aéroport avec amplement d'espace pour pouvoir accommoder des centres logistiques. Aussi cet aéroport doit être bien connecté et sans congestion environnante, de plus il doit pouvoir opérer 24 heures par jour. Finalement, offrir des avantages économiques tels des rabais significatifs ou même une suspension totale des frais d'atterrissages est de mise pour inciter les compagnies à se rétablir à Montréal.

5.1.4. La présence des intermédiaires de fret aérien à l'aéroport et dans la région

La présence générale de partenaires logistiques sur les sites aéroportuaires de Montréal a grandement diminué. Un facteur qui contribue à ce phénomène est l'évolution des technologies qui rend le lieu physique de certains représentants et bureaux moins importants. Bien que la proximité physique entre intervenants ait été rapportée comme étant un facteur facilitant grandement les affaires entre partenaires logistiques, la tendance actuelle est de réduire la présence sur le site aéroportuaire de façon à diminuer les coûts d'opérations. Ce phénomène est aussi amplifié par la situation économique actuelle qui incite les entreprises à réduire l'étendue de leurs opérations. Bien entendu, ce phénomène a été négatif pour Montréal qui a vu certains intervenants migrer vers Toronto. Même certaines compagnies maritimes opérant à Montréal ont relocalisés leurs représentants à Toronto. Cette consolidation à Toronto élimine des coûts mais illustre aussi le caractère dominant de la ville de Toronto en ce qui a trait aux affaires et le fait que Montréal n'est désormais plus aussi important qu'auparavant par rapport à d'autres villes canadiennes qui ont connu un essor considérable.

5.1.5. Les perspectives de développement de marché dans les régions environnantes

L'usage grandissant des jets régionaux nuit considérablement à la possibilité de développer des réseaux de fret aérien significatifs dans les régions avoisinantes. Toute industrie qui requiert une grande vélocité dans la distribution ou doit avoir recours au cargo aérien doit se localiser près de grands hubs aériens qui leur permettent ainsi un accès à un service aérien adéquat et efficace. Malheureusement, même Montréal n'est pas un hub assez important pour desservir les besoins grandissants de certaines industries. C'est pourquoi il n'est pas vraiment réaliste de songer que les régions avoisinantes vont pouvoir connaître un essor certain en se connectant à Montréal. En effet, si certaines régions du Québec doivent avoir recours à des camions pour connecter leurs opérations à un aéroport, elles pourraient choisir de se connecter directement soit sur New York ou encore sur Toronto,

évitant ainsi plusieurs problèmes de congestion et de connexions et réduisant les coûts totaux de transport et de manutention.

Enfin, il est peu réaliste de développer le marché du nord-est des États-Unis, ni même celui du nord de l'état de New York, car les transitaires et intégrateurs que nous avons rencontrés n'ont pas l'autorisation de desservir ces marchés qui relèvent d'autres juridictions territoriales. De plus, il faut considérer les inconvénients et tracasseries liées aux frontières avec les États-Unis.

5.1.6. Les stratégies des groupes d'intermédiaires

Certaines compagnies logistiques ont commencé à développer leur propre hub logistique pour consolider les envois de leurs clients autant pour les expéditions américaines que canadiennes, pour ensuite bénéficier d'économies d'échelles et d'une position de force envers les compagnies aériennes.

Dans le domaine du service « air express », on observe un autre phénomène en ce moment qui consiste, pour les intermédiaires, à consolider et dédouaner leurs documents et colis sous forme de palettes pour ensuite les déposer dans un dépôt Fedex ou UPS, ce qui engendre des économies de l'ordre de 30% sur les frais d'expédition. Le principal danger avec cette pratique est que la demande globale pour le service « air express » risque de diminuer pour Montréal. Ce phénomène, jumelé avec le désir de certains intégrateurs de déménager leurs points de service de Montréal vers Ottawa ou Plattsburgh, risque de précipiter ces plans de réduction de service à Montréal et les galvaniser à long terme. Or ceci pourrait entraîner le déclin du service « air express » basé à Montréal, aggravant ainsi l'érosion actuelle.

5.1.7. Une vision à long terme à développer

La situation actuelle des opérations de fret aérien qui est caractérisée par la division des infrastructures en deux aéroports ne facilitera pas le développement à long terme de ce secteur. Il s'avère donc important de prévoir des mesures cohérentes et focalisées sur l'efficacité des opérations. Les stratégies et les besoins des différents intervenants de l'industrie du fret aérien seront à considérer pour éviter le déclin ou l'annulation de l'offre de service de fret aérien.

Le problème est qu'une fois les intervenants partis, ou qu'un certain service est annulé, il est très difficile sinon presque impossible de faire marche arrière. Le seul espoir actuel de reconquérir une certaine part de marché pour la région est de commencer à offrir des mesures incitatives économiques ainsi que de capter les nouveaux flux dans une éventuelle période de croissance. Étant donné la situation économique actuelle, ceci veut dire qu'ADM doit élaborer à court terme une stratégie de développement du fret aérien, en

collaboration avec les divers intervenants de l'industrie, afin d'être plus compétitif lors de la prochaine période de croissance économique soutenue.

5.2. ANALYSE DES TENDANCES POSITIVES OU OPPORTUNITÉS POUR LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL

5.2.1. Vers une plus grande libéralisation des marchés

Une date clef dans le futur développement de l'industrie du fret est 2010, car plusieurs allègements réglementaires entreront en vigueur. Des ententes de type « open sky » ainsi qu'une déréglementation du marché en Chine signifie que, dans un premier temps, les compagnies vont réévaluer leurs routes et, dans un deuxième temps, que le marché de l'aérospatiale connaîtra un nouvel essor. Ceci engendra aussi des bouleversements dans les chaînes globales qui seront aussi réévaluées par plusieurs expéditeurs et intervenants de l'industrie de la logistique internationale. Étant donné que l'industrie aéronautique est un important employeur à Montréal ainsi qu'un important utilisateur du fret aérien, il est donc primordial d'être prêts pour rivaliser avec d'autres régions qui sont déjà mieux équipées en termes d'infrastructure. Ceci est nécessaire si la région désire conserver les emplois de haute technologie en aérospatiale ainsi que dans la pharmaceutique, car de grands joueurs dans ces deux industries ont déjà signalé leur intention de quitter Montréal à cause du manque de service logistique.

5.2.2. L'émergence de nouveaux marchés

En se référant aux tableaux 3.7 à 3.9, on constate que la valeur des exportations du Québec par voie aérienne a augmenté de façon importante, soit de plus de 51%, entre 1998 et 2007. De plus, on observe que cette augmentation est principalement due à des exportations vers des pays autres que les États-Unis qui ont plus que doublé durant cette période. Néanmoins, cette croissance a été beaucoup plus modeste du côté des importations de sorte que la valeur des échanges s'en trouve presque équilibrée entre les importations et les exportations en 2007 tandis que les importations représentaient 60% des échanges en 1998.

L'analyse de ces données nous indique de plus que ce sont de nouveaux marchés qui sont surtout responsables de la croissance observée depuis 1998. On peut penser à des pays en émergence comme ceux d'Asie, d'Amérique latine, d'Amérique du sud et d'Europe de l'est. Or, plusieurs de ces marchés ne sont pas desservis par des vols directs réguliers à partir de Montréal. Néanmoins, ces marchés sont de plus en plus accessibles par des vols passagers nolisés comme ceux exploités par Air Transat. D'ailleurs, ce dernier est de loin le plus important transporteur international opérant à partir de Montréal-Trudeau. Il y aurait peut-être lieu de travailler de concert avec ce

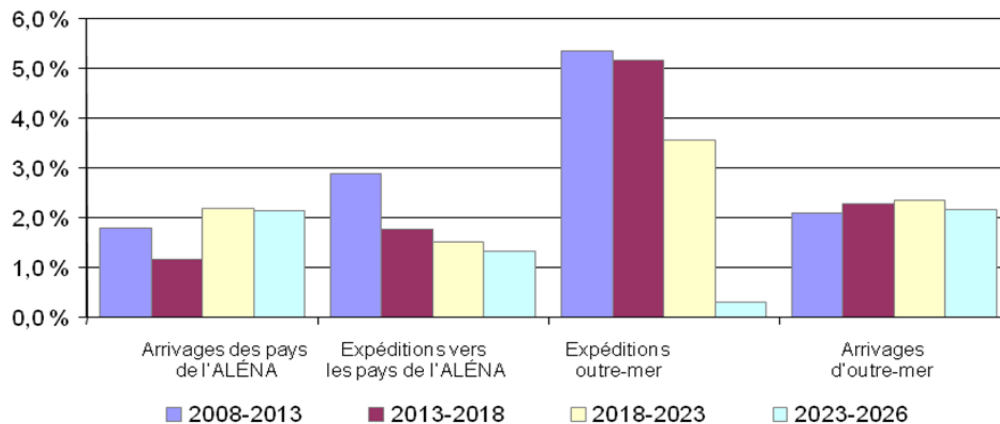
« PERSPECTIVES D'AVENIR DE LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL COMME PORTE
D'ENTRÉE INTERNATIONALE ET CONTINENTALE EN FRET AÉRIEN »

transporteur pour exploiter ces nouveaux marchés en émergence au niveau du fret aérien.

À long terme, d'ici 10 à vingt ans, la firme Global Insight prévoit une croissance économique modérée (2% à 3%) dans les pays de l'ALENA et une croissance moindre (1,5% à 2%) en Europe de l'Ouest (Holling, 2009). Par contre, les économies émergentes, notamment l'Asie-Pacifique et le Moyen-Orient, connaîtront une croissance plus vigoureuse avec des taux de croissance respectifs de 5 à 7% et de 4 à 5%. En Amérique latine et du Sud, la croissance devrait se maintenir au-dessus de 3% durant cette période. Cette émergence des nouveaux marchés est corroborée par les prévisions de la firme Global Insight telles que présentées à la figure 5.1. On constate que la croissance des expéditions québécoises devrait diminuer vers les pays de l'Aléna à partir de 2013. On observe également que les expéditions outre-mer connaîtront une croissance importante jusqu'en 2018 pour ensuite décliner rapidement à plus long terme.

Il faut noter cependant que ces prévisions concernent tous les types de marchandises et sont basées sur les volumes exprimés en tonnes métriques. Au niveau des modes de transport utilisés à long terme, on prévoit une croissance modérée (2 à 3 %) des échanges des pays de l'ALENA par voie maritime et terrestre (camionnage et ferroviaire) et une croissance d'environ 5% par voie aérienne.

(Taux de croissance annuel moyen composé, en tonnes métriques)



Source: Holling, C., IHS Global Insight, 2009

Figure 5.1 : Prévisions de croissance du commerce internationale pour le Québec

5.2.3. La localisation avantageuse de Montréal pour le marché européen

Étant donné le coût du carburant, certaines compagnies choisissent de réduire la distance entre les points desservis en utilisant un aéroport intermédiaire et en utilisant le camion pour boucler le dernier 1000 km. Par exemple, pour les dessertes de l'Asie vers New York, certains passent par Chicago et acheminent ensuite le fret vers New York par camion, ce qui réduit les coûts de façon considérable.

Or, en considérant Montréal, il y aurait possibilité de faire quelque chose de similaire pour l'Europe et l'Ouest du Canada en utilisant Montréal comme porte vers l'Europe pour le reste du pays. Cependant, ceci serait seulement possible si Montréal se dotait d'une plateforme efficace et moderne avec des possibilités d'expansion. Montréal devrait aussi pouvoir être plus compétitive au niveau des coûts et s'établir comme une place où les affaires sont simples à réaliser. Il est difficile d'entrevoir ceci avec les nombreuses limitations qu'on connaît présentement à Dorval.

Une des préoccupations pour Montréal est la sous-utilisation actuelle de la capacité entre Montréal-Trudeau (YUL) et Paris-Charles de Gaulle (CDG). Cette situation pourrait s'amplifier à l'été 2009 avec la mise en place de quatre départs quotidiens par Air France. En plus, 2010 verra possiblement l'arrivée du A380 qui amènera une augmentation de la capacité disponible à 40 tonnes par vol alors qu'elle est actuellement de 15 tonnes pour un 777-200, ce qui accentuera le problème de surcapacité. Actuellement, une partie du cargo expédié de Montréal vers Paris est envoyé par camion à Toronto pour y être consolidé. Cette situation s'explique par les taux plus faibles offerts à Toronto qui profite d'une masse critique plus importante. Il faudrait que Montréal puisse profiter de cette situation de surcapacité afin de renverser la tendance actuelle de consolidation sur Toronto, du moins pour des marchés à haute densité comme Montréal-Paris.

5.2.4. L'aménagement d'une zone franche

Le concept de zone franche n'est pas nouveau et son application varie d'un pays à l'autre. Plus près de chez nous, la Zone de commerce international de Mirabel fut créée en 1999 avec des avantages fiscaux et financiers qui s'apparentaient et allaient même au-delà des incitatifs que l'on retrouve normalement dans une telle zone. Force est de constater que cette initiative n'a pas connu les succès espérés sauf évidemment pour le secteur de l'aéronautique qui s'est développé grâce aux investissements d'entreprises comme Bombardier Aéronautique.

Par ailleurs, plusieurs des intervenants rencontrés dans le cadre de cette étude ont émis le souhait qu'une zone franche soit aménagée dans la région de Montréal ce qui, selon eux, permettrait d'attirer de nouveaux investisseurs et de réaliser des économies importantes pour ceux qui sont déjà présents dans ce secteur, notamment au niveau de la documentation qui est exigée à l'heure actuelle pour satisfaire les formalités douanières. À titre d'exemple, une entreprise estime qu'elle doit maintenir une équipe d'une dizaine employés uniquement pour traiter la documentation reliée à l'importation et à l'exportation de pièces qui ne font que transiter par Montréal pour un contrôle de qualité. L'aménagement d'une zone franche connectée au port et à l'aéroport leur accorderait beaucoup plus de flexibilité opérationnelle.

5.3. ANALYSE DES TENDANCES NÉGATIVES OU MENACES POUR LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL

5.3.1. Mouvement de consolidation à Toronto

L'une des principales tendances négatives ressortant de nos entrevues est sans contredit le mouvement de consolidation sur la région de Toronto. On sait que l'aéroport de Toronto est de loin le plus important en termes de volumes de marchandises embarquées et débarquées dans le corridor Québec-Ontario comme on l'a vu à la figure 3.7 et que c'est surtout le marché international qui connaît la plus forte croissance à l'aéroport Pearson de Toronto. Par ailleurs, 61% de tout le fret aérien traité par Air Canada passe par Toronto alors que ce pourcentage n'est que de 16% pour Montréal-Trudeau.

Au-delà des chiffres, ce qui ressort clairement de nos entrevues est un mouvement de consolidation de plus en plus fort sur Toronto au détriment de Montréal et aussi d'autres villes au Canada. Plusieurs facteurs expliquent ce mouvement : la plus forte concentration industrielle en Ontario, la présence d'un plus grand nombre de transporteurs et de destinations internationales, la masse critique de marchandises traitées qui donne lieu à des tarifs avantageux, des infrastructures efficaces et de capacité largement suffisante. De plus, il ne faudrait pas sous-estimer le rôle d'Air Canada dans ce mouvement de consolidation sur sa plaque tournante de Toronto. Ce phénomène découle notamment de la tendance, déjà observée dans l'étude de Roy et Bigras (2001), pour les transporteurs membres d'une alliance (comme Star Alliance) d'échanger passagers et marchandises sur leurs plaques tournantes respectives.

Ceci étant dit, L'aéroport de Pearson est considéré comme l'un des plus coûteux au monde, notamment en matière de frais d'atterrissage et ce, malgré une diminution de 25 % de ces frais en 2009. Mais il n'y a pas que l'aéroport. Plusieurs entreprises, considérées comme de très grandes utilisatrices du fret aérien, ont choisi de déplacer leur centre de distribution de Montréal vers Toronto au cours des dernières années. Ce mouvement représente la véritable

menace pour l'industrie du fret aérien et de la logistique dans la grande région de Montréal.

5.3.2. Les autres concurrents

Plattsburgh

Plattsburgh est une région très proactive à deux pas de Montréal et elle a de grandes ambitions. On perçoit l'aéroport de Plattsburgh comme un agent de développement économique pour sa région, ce qui est radicalement différent de l'approche d'ADM en matière de stratégie de développement du fret aérien. La région a déjà réussi à obtenir des investissements majeurs de compagnies qui veulent utiliser les infrastructures de leurs aéroports et de la région. Ces compagnies vont créer des milliers d'emplois dans les prochaines années et ce, au détriment direct de Montréal. Ceci a été réalisé en offrant des baux de location très avantageux avec des congés fiscaux considérables et des zones franches sans douane pour opérer sans les embûches et la bureaucratie des douanes.

New York à Stewart

Quand on pense à la région de New York, on est tenté de croire que la capacité aéroportuaire est limitée et qu'éventuellement, cette situation aura des conséquences bénéfiques pour la grande région de Montréal. Or, il ne faudrait pas trop compter là-dessus car les autorités aéroportuaires sont à développer l'aéroport de Stewart situé au nord de la ville de New York et qui pourrait même desservir un plus grand territoire, incluant le Québec, au niveau logistique.

Ottawa

Certains intervenants consultés lors de cette étude ont avancé l'idée que l'aéroport d'Ottawa pourrait éventuellement venir concurrence celui de Mirabel dans le marché des transitaires. En effet, il se pourrait que ces derniers soient tentés de desservir le marché montréalais à partir d'Ottawa plutôt que de continuer à opérer de Mirabel. Nous n'avons pas pu obtenir de confirmations à ce sujet et il semble bien que cette hypothèse soit loin d'être vérifiée à court terme.

5.4. LES AUTRES FACTEURS AFFECTANT L'INDUSTRIE DANS SON ENSEMBLE

5.4.1. L'utilisation accrue des jets régionaux

L'utilisation accrue du jet régional réduira la capacité globale pour le marché domestique en Amérique du Nord et en Europe, créant ainsi un effet d'entonnoir et des contraintes sur le réseau. Par conséquent, cela veut dire

pour plusieurs acteurs qu'il faut développer un meilleur transfert et une meilleure intégration du lien routier-aérien en vue de faciliter le transbordement du cargo.

Les avions régionaux causent des problèmes même en Europe où le fret doit être envoyé par camions de Paris-CDG au Portugal ou en Espagne à cause du manque de capacité vers le sud. Les avions régionaux vont gagner en popularité pour offrir plus de connections point à point et plus de flexibilité. Par contre, cette utilisation accrue des avions régionaux de plus petite taille réduira la capacité en cargo un peu partout dans le monde.

5.4.2. La volatilité du prix du carburant et le déplacement modal

La flambée des prix du pétrole a eu un impact dévastateur sur l'industrie du fret aérien en 2008. En effet, l'IATA rapportait une diminution de plus de 22% du volume de fret transporté à travers le monde en décembre 2008 et ce phénomène est loin d'être temporaire. Certes le prix du pétrole a diminué depuis l'automne 2008 mais le mal est fait. Plusieurs expéditeurs ont choisi d'avoir recours davantage au transport maritime et au camionnage lorsque c'est possible de le faire. Ce déplacement modal a été observé par l'ensemble des personnes consultées dans le cadre de cette étude.

5.4.3. La réglementation en matière de sûreté

Plusieurs initiatives sont en cours dans le domaine de la sûreté, notamment en ce qui concerne les expéditions vers les États-Unis. On craint notamment que les marchandises transportées à bord d'avions de passagers doivent éventuellement être toutes inspectées à l'aide d'équipements à rayons-X. À l'heure actuelle, seules les marchandises échantillonnées doivent être ainsi vérifiées mais il est prévu que 100% des envois le soient d'ici un an ou deux. Par ailleurs, ces initiatives incluent également le recours à la numérisation des documents (programme *e-freight*), ce qui pourrait apporter d'énormes bénéfices à toute l'industrie.

6. AXES DE RECOMMANDATION

6.1. METTRE SUR PIED UNE TABLE DE CONCERTATION AFIN DE PROMOUVOIR LE FRET AÉRIEN COMME OUTIL DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Il est important de reconnaître le rôle que joue le fret aérien pour des secteurs industriels ayant des besoins de transport rapide et fiable, comme l'aéronautique et la pharmaceutique. Ailleurs dans le monde, l'efficacité des infrastructures aéroportuaires et leurs services de transport aérien sont perçus comme un gage de succès pour faciliter le commerce continental et international et le développement économique régional.

À Montréal, plusieurs intervenants sont d'avis que l'importance de ce secteur n'est pas suffisamment reconnue. Malgré les efforts qu'elle déploie pour aider et soutenir les intervenants de ce secteur, Aéroport de Montréal (ADM) devrait devenir aussi proactif vis-à-vis le fret aérien que le sont certains autres aéroports canadiens. Il est donc recommandé de constituer une table de concertation regroupant les principaux acteurs de la chaîne de fret aérien : transporteurs, transitaires, intégrateurs, manutentionnaires, ADM et les principaux usagers ou expéditeurs qui pourront faire connaître leur point de vue, exprimer leurs besoins et préoccupations et concevoir ensemble des stratégies communes pour le développement du fret aérien à Montréal.

Cette initiative pourrait s'intégrer dans le plan d'action de la Porte continentale et corridor de commerce Ontario–Québec. Il est donc souhaitable que le ministère des Transports (MTQ), le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation (MDEIE) ainsi que la Ville de Montréal participent aux activités d'une telle table de concertation. Cette table de concertation devrait alimenter la réflexion menant à l'établissement d'un plan de développement du fret aérien dans la grande région de Montréal. Ce plan pourrait comporter des mesures incitatives pour attirer et retenir les transporteurs et intermédiaires et accroître leurs activités. La table de concertation pourrait également jouer un rôle important dans l'analyse et la mise en œuvre des autres recommandations de cette étude.

6.2. ÉTUDIER LA POSSIBILITE DE PERMETTRE AUX INTEGRATEURS ET AUX VOLS TOUT CARGO DE DESSERVIR L'AÉROPORT MONTREAL-TRUDEAU

Les règles actuelles d'affectation des vols tout cargo ont été fortement critiquées par la grande majorité des intervenants consultés dans cette étude. Plusieurs dénoncent l'obligation d'utiliser Mirabel alors que les vols passagers

sont affectés à Montréal-Trudeau. Bon nombre d'intervenants du milieu sont d'avis qu'il faut absolument consolider tout le fret aérien à un seul aéroport.

Puisqu'un retour à Mirabel n'est pas envisagé à court terme, il est recommandé d'étudier sérieusement la possibilité de permettre aux vols tout cargo, incluant les intégrateurs, de desservir l'aéroport international de Montréal-Trudeau.

On sait que cela risque de poser des difficultés, car les installations actuelles n'ont pas la capacité suffisante pour accueillir ce nouveau trafic. De nouveaux investissements seraient alors nécessaires. Puisque la consolidation des vols tout cargo à Montréal-Trudeau est un enjeu de développement économique, il serait logique que de tels investissements requis soient financés par les différents paliers gouvernementaux (municipal, provincial et fédéral). En effet, ces investissements ne sont sans doute pas rentables du seul point de vue des retombées directes pour ADM.

De plus, on sait que les intégrateurs doivent atterrir très tôt le matin, ce qui peut affecter négativement le climat sonore autour de la zone aéroportuaire. Bref, des mesures d'atténuation du bruit pourraient également s'avérer nécessaires.

6.3. RENFORCER MONTREAL COMME PORTE D'ENTREE CONTINENTALE ET INTERNATIONALE AVEC L'EUROPE

Dans le contexte où une table de concertation serait mise en place pour concevoir des stratégies communes, il serait souhaitable que Montréal, de par sa situation géographique, puisse jouer un rôle accru dans les liaisons transatlantiques comme porte d'entrée continentale et internationale. Ce faisant, Montréal serait en mesure d'accueillir davantage de vols passagers et, conséquemment, d'accroître sa capacité cargo sur le marché européen.

Cela est particulièrement vrai dans le cas des vols en provenance et en direction de Paris qui sont de plus en plus nombreux et fréquents, ce qui représente une opportunité en termes de capacité sous-utilisée. Montréal devrait donc être en mesure d'être compétitif sur ce marché en dépit du fait que Toronto jouisse d'une masse critique plus importante.

Cette stratégie de développement pourrait être facilitée par les efforts déployés éventuellement par les membres de la table de concertation qui auraient pour mandat de chercher à récupérer le marché perdu et à développer de nouveaux créneaux.

Il en va de même pour certains pays émergents en Amérique Latine et en Europe de l'Est qui sont desservis par de gros porteurs réguliers ou nolisés comme ceux exploités par Air Transat.

Dans un tel contexte, il est essentiel que le gouvernement canadien vienne appuyer les initiatives découlant de cette recommandation dans le cadre de sa politique de libéralisation intitulée « ciel bleu ».

6.4. ÉTUDIER LA FAISABILITÉ DE DÉVELOPPER « UNE ZONE FRANCHE » RELIANT PORTS ET AÉROPORTS DANS UN PÔLE LOGISTIQUE

Aéroports de Montréal ainsi que plusieurs intervenants de l'industrie consultés dans le cadre de cette étude ont suggéré l'implantation d'une « zone franche » comme moyen de stimuler l'activité économique et la demande pour le fret aérien dans la grande région de Montréal.

L'aéroport de Plattsburgh peut se vanter d'offrir les avantages d'une telle « zone franche » sur son territoire. De plus, l'aéroport de London en Ontario étudie présentement la faisabilité d'implanter une telle zone sur son territoire.

Malgré le fait que les avantages liés à l'implantation d'une telle zone peuvent être discutables, il serait souhaitable que la faisabilité d'une « zone franche » pouvant desservir le port et les aéroports de Montréal soit sérieusement étudiée.

Par ailleurs, on sait qu'un tel projet est également à l'étude dans le cadre des travaux du MDEIE sur le développement d'un pôle logistique dans la région de Montréal. Il serait donc opportun que le MTQ collabore à cette étude du MDEIE dans le cadre du projet de Porte continentale et corridor de commerce Ontario–Québec.

RÉFÉRENCES

Amiel, M., « Opérateur-réseau et approche relationnelle : L'industrie du fret aérien au Canada », Thèse de doctorat, Département de géographie, Université de Montréal, Mai 2008, 387 pages.

Ferland, A.-M. (1998), «Portrait économique de l'activité dans l'industrie du transport aérien au Québec», *Recherches Transport : Bulletin économique du transport au Québec*, no 16, mars, p. 26-31.

Holling, C., IHS Global Insight, «Aperçu des échanges mondiaux : les incidences pour le Québec », Conférence intitulée Aperçu économique global : Impact sur les transports pour la Porte continentale et le corridor de commerce Ontario-Québec, Montréal, 2 février 2009.

Ministère des Transports (1999), *Le transport des marchandises au Québec : Problématique et enjeux*, MTQ, Direction de la mobilité en transport, Service du transport ferroviaire, routier des marchandises, Québec, 135 p.

Roy, J. et Y. Bigras, « Analyse stratégique de l'industrie du fret aérien dans la région métropolitaine de Montréal », Rapport de recherche commanditée par le ministère des Transports du Québec, Centre de recherche en gestion, UQÀM, janvier 2001.