

2005-06

**L'INDUSTRIE
DU
TRANSPORT
AÉRIEN
À
MONTRÉAL
1945-2002**

Inédits

Carine DISCAZEUX

INRS
Urbanisation, Culture et Société

Document de recherche / *Working paper*

OCTOBRE 2005

**L'industrie du transport aérien
à Montréal, 1945-2002**

Carine DISCAZEAUX

Institut national de la recherche scientifique
Urbanisation, Culture et Société

Octobre 2005

carine.discazeaux@ucs.inrs.ca
richard.shearmur@ucs.inrs.ca

Inédits, collection dirigée par Richard Shearmur
richard.shearmur@ucs.inrs.ca
Institut national de la recherche scientifique
Urbanisation, Culture et Société
3465, rue Durocher
Montréal (Québec) H2X 2C6

Téléphone : (514) 499-4000
Télécopieur : (514) 499-4065

www.inrs-ucs.uquebec.ca

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ	V
INTRODUCTION	1
1. 1945–1980 : ESSOR ET PERFORMANCE DE MONTRÉAL	3
1.1 Essor de l'aviation civile	3
1.1.1 Agrandissement de l'aéroport	4
1.2 Montréal, plaque tournante	4
1.2.1 Croissance exponentielle du trafic	4
1.2.2 Construction d'un nouvel aéroport	5
1.2.3 Ouverture en 1975	5
1.3 Facteurs explicatifs.....	6
1.3.1 Dédoublage du site aéroportuaire et manque de connexion	6
1.3.2 Progrès technologique des avions	6
1.3.3 Fin de la politique protectionniste.....	6
1.3.4 Migration de l'économie nord-américaine	8
1.3.5 Crise énergétique	12
2. 1980 À AUJOURD'HUI : PÉRIODE DE TURBULENCES.....	12
2.1 Échelle locale : la sensibilité au marché local	14
2.2 Échelle nationale, Montréal dans un contexte canadien.....	16
2.3 Échelle nord-américaine : une industrie en pleine mutation	20
2.3.1 Mutation de la politique aérienne (Canada et États-Unis)	20
2.3.2 Restructuration des stratégies de développement des compagnies	20
2.3.3 Localisation des aéroports pivots.....	21
2.3.4 Formation des alliances : intensification du réseau étoilé.....	23
CONCLUSION	27
BIBLIOGRAPHIE.....	29
ANNEXE 1 : DESCRIPTION DES DONNÉES DU MODÈLE À L'ORIGINE DE LA CARTE DES RÉSIDUS	31

Liste des tableaux

Tableau 1 : Population canadienne, 1966 et 1999.....	9
Tableau 2 : PIB canadien, 1966 et 1999.....	9
Tableau 3 : Effectifs des sièges sociaux dans les 10 principales RMR du Canada	19

Liste des graphiques

Graphique 1 : Évolution du trafic aérien à Montréal de 1946 à 1985 (Nombre de passagers embarqués et débarqués).....	5
Graphique 2 : Nombre de passagers en correspondance à Montréal et Toronto,1972-1990	7
Graphique 3 : Taux de chômage : Évolution des rapports Montréal/Toronto et Montréal/Canada, 1966-2000	11
Graphique 4 : Nombre de passagers O-D à Montréal et Toronto, 1972-1990	11
Graphique 5 : Évolution du nombre de passagers embarqués et débarqués, Montréal, 1980-2004.....	13
Graphique 6 : Évolution du nombre de passagers embarqués et débarqués, Montréal-Toronto, 1980-2004	13
Graphique 7 : Nombre de passagers et taux d'emploi, Montréal, 1980-2002	15
Graphique 8 : Nombre de passagers et taux d'emploi, Montréal, 1980-2002	15
Graphique 9 : Évolution du trafic montréalais au sein du marché canadien, 1980-2002	16
Graphique 10 : Évolution des parts de marché des principales villes canadiennes, 1980-2004.....	17
Graphique 11 : Évolution des parts de marché de Toronto, Vancouver, Montréal et Calgary, 1980-2004.....	18

Liste des cartes

Carte 1 : Réseau de Canadian Pacific Airlines en 1950	4
Carte 2 : Niveau du trafic aérien versus niveau du trafic escompté, 2000	22
Carte 3 : Marché capté via alliance entre Continental et Northwest.....	23
Carte 4 : Marché capté via alliance entre Delta et United.....	24
Carte 5 : Marché capté via alliance entre American et US Airways.....	24

Résumé

L'économie montréalaise a connu de profondes mutations ces dernières années, comme beaucoup d'autres villes nord-américaines. Elle accuse cependant depuis une vingtaine d'années une croissance plus lente que les autres métropoles canadiennes. Il en est de même pour son activité aérienne : elle ralentit au courant des années 1980, alors qu'elle connaît quelques années plus tôt une période de gloire, encore difficile à oublier. Ce ralentissement est souvent attribué au dédoublement du site aéroportuaire, avec la construction de l'aéroport international Montréal-Mirabel. Mais qu'en est-il exactement ? L'étude constate qu'une combinaison de facteurs explique cette perte de vitesse de l'activité aérienne montréalaise.

En premier lieu, le progrès technologique des avions en 1960 renverse la position de Montréal : les appareils ayant un rayon d'action supérieur, les compagnies aériennes réorganisent leurs réseaux aériens, délaissant Montréal au profit de Toronto qui a une localisation plus centrale pour se connecter aux autres villes nord-américaines. La politique aérienne s'adapte donc quelques années plus tard, au courant des années 1970 : Montréal ne bénéficie plus de protectionnisme politique. Le dédoublement du site aéroportuaire avec la construction d'un deuxième aéroport à Mirabel, sans connexion, exacerbe alors ce ralentissement.

Aussi, le déplacement des activités économiques vers l'ouest du pays, amorcé dans les années 1970, incite d'autant plus les transporteurs à centrer leurs réseaux à Toronto, accentuant l'affaiblissement de l'activité aérienne de Montréal. Parallèlement, l'industrie du transport aérien connaît une profonde mutation, au début des années 1980, caractérisée par une restructuration du réseau aérien nord-américain. Montréal se trouve à nouveau écartée du réseau car elle n'est plus au centre de gravité des activités économiques, et donc du réseau aérien.

Introduction

L'économie montréalaise a connu de profondes mutations ces dernières années, comme beaucoup d'autres villes nord-américaines. Elle accuse cependant depuis une vingtaine d'années une croissance plus lente que les autres métropoles canadiennes. Il en est de même pour son activité aérienne : elle ralentit au courant des années 1980, alors qu'elle connaît quelques années plus tôt une période de gloire, encore difficile à oublier. Ce ralentissement est souvent attribué au dédoublement du site aéroportuaire, avec la construction de l'aéroport international Montréal-Mirabel. Mais qu'en est-il exactement ? Est-ce la seule explication ? Il est indispensable d'expliquer les origines de la performance de Montréal avant d'essayer de comprendre cette décroissance.

Pourquoi Montréal a-t-elle connu un tel succès ? Quels sont les facteurs expliquant sa performance ? Que s'est-il passé depuis la construction de l'Aéroport de Mirabel, en 1975 ? Qu'en est-il aujourd'hui, en ce début du XXI^e siècle ? Comment se positionne Montréal actuellement ?

Voilà les questions auxquelles nous tenterons de répondre. L'étude est scindée en deux sections, chacune correspondant aux deux périodes, très distinctes, caractérisant l'industrie du transport aérien montréalais. La première couvre la période 1945-1980 associée à l'essor de l'aviation et à l'époque faste de Montréal ; la deuxième s'échelonne de 1980 à 2002, marquée par une perte de vitesse de l'activité. À terme, nous aurons distingué les différents facteurs expliquant l'évolution de l'industrie du service aérien de Montréal de 1945 à aujourd'hui.

1. 1945–1980 : ESSOR ET PERFORMANCE DE MONTRÉAL

1.1 Essor de l'aviation civile

1945. La deuxième guerre a accéléré le développement du transport aérien et permis la mise au point technique des avions. Les appareils sont désormais suffisamment fiables pour transporter des passagers en grand nombre. C'est le début de l'aviation civile, et ce à travers le monde. Le trafic aérien connaît un essor fulgurant.

Face à cet essor, les gouvernements des différents pays doivent organiser et canaliser ce nouveau trafic. C'est dans ce contexte que le Canada élabore ses premières politiques aériennes. En 1946, le gouvernement fédéral décide de concentrer l'ensemble des vols en un seul point, et désigne Montréal. Pourquoi Montréal ?

Le gouvernement choisit Montréal pour deux raisons : techniques et économiques. Économiques car au milieu du XX^e siècle, Montréal est le cœur économique du Canada ; elle est dynamique. Techniques car les avions de cette époque ont un rayon d'action limité car ils consomment beaucoup de carburant. Les vols transatlantiques doivent donc faire escale une fois l'océan traversé pour se ravitailler en carburant. Montréal est alors un point d'escale idéal pour les vols en provenance d'Europe. Aussi, Montréal offrait l'infrastructure aéroportuaire requise car elle était durant la deuxième guerre mondiale le centre d'entraînement des aviateurs des pays du Commonwealth, toujours en raison de sa localisation géographique.

Le Canada signe donc des accords bilatéraux avec l'Europe, obligeant les transporteurs européens à atterrir à Montréal. Les seuls transporteurs internationaux pouvant desservir Toronto sont Air Canada, Canadian Pacific Airlines (CPA) et British Overseas Airways Corp (BOAC). Montréal devient la porte d'entrée des vols européens dès 1946 (ADM, 1993).

Une grande partie des vols nationaux sont également concentrés à Montréal en vue de protéger la compagnie nationale, Air Canada. Le marché canadien est effectivement trop restreint pour permettre une concurrence libre entre les transporteurs aériens. Les transporteurs régionaux (Nordair, Quebecair et Eastern Provincial) doivent alors également concentrer leurs vols à Montréal et ne sont autorisés à desservir que certaines destinations.



Carte 1 : Réseau de Canadian Pacific Airlines en 1950

Source : <http://www.airtimes.com/cgat/ca/canadian/detail/mapcp501115.jpg>

Par exemple, la compagnie aérienne Canadian Pacific Airlines est une compagnie opérant essentiellement dans l'Ouest Canadien ; lorsqu'elle effectue des liaisons transcanadiennes à destination des Maritimes, elle doit d'abord atterrir à Montréal, pour ensuite desservir les Maritimes (carte 1).

Ainsi, Montréal jouit d'un avantage techno-politique qui lui permet de jouer le rôle de plaque tournante en transport aérien en Amérique du Nord.

1.1.1 AGRANDISSEMENT DE L'AÉROPORT

Suite à l'augmentation de l'achalandage de l'aéroport, le gouvernement décide d'agrandir l'aéroport de Dorval à la fin des années 50. Il investit plus de 30 millions de dollars sur quatre ans (1956 à 1960) : il acquiert de nouveaux terrains pour construire une aérogare supplémentaire plus moderne, pour développer de nouvelles pistes, et pour agrandir l'aérogare. L'aéroport est rebaptisé « Aéroport international Montréal-Dorval » en novembre 1960, et est inauguré le 15 décembre 1960.

En 1961, Montréal est alors la porte d'entrée officielle au Canada du trafic européen et accueille plus de deux millions de passagers.

1.2 Montréal, plaque tournante

1.2.1 CROISSANCE EXPONENTIELLE DU TRAFIC

À la fin des années 1960, des experts prévoient à nouveau une augmentation du trafic à Montréal. Étant donné les limites du développement de l'aéroport dans le milieu urbain, le gouvernement du Canada décide d'aménager un nouvel aéroport international plus moderne, à l'extérieur de la ville, où sera transférée la totalité des vols (intérieurs, transfrontaliers et internationaux).

1.2.2 CONSTRUCTION D'UN NOUVEL AÉROPORT

Verchères, Sainte-Thérèse, Farnham, Mirabel et Rigaud sont les sites envisagés pour l'implantation du futur aéroport. Mirabel est finalement retenu, situé à 55 kilomètres au nord du centre-ville de Montréal. Le territoire couvre 7 000 hectares, est entouré d'une zone tampon de 29 000 hectares, regroupant 14 municipalités. Cette acquisition nécessite l'expropriation de l'ensemble des résidents occupant ce territoire le 27 mars 1969.

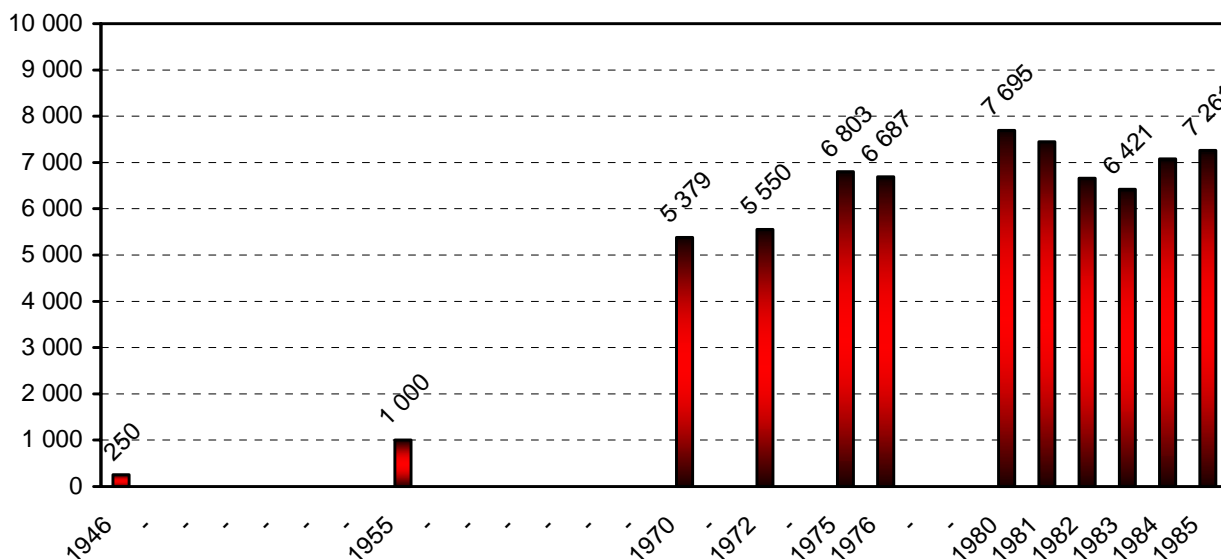
1.2.3 OUVERTURE EN 1975

Le nouvel « Aéroport international Montréal-Mirabel » ouvre le 29 novembre 1975.

Mais au moment où les travaux prennent fin, le trafic faiblit. Le gouvernement décide de ne pas transférer toutes les activités à Mirabel comme prévu à l'origine ; le transfert se fera graduellement. Mirabel accueille dans un premier temps les vols internationaux ; Dorval assure les vols intérieurs et transfrontaliers.

Cinq années plus tard, en 1980, on assiste à un véritable déclin du trafic. Le graphique ci-dessous (graphique 1) montre l'évolution du trafic aérien à Montréal de 1946 à 1985. Il n'est donc plus question de transférer les activités à Mirabel. Le gouvernement privilégie le statu quo, par prudence (ADM, 1993).

**Graphique 1 : Évolution du trafic aérien à Montréal de 1946 à 1985
(Nombre de passagers embarqués et débarqués)**



On distingue clairement 4 phases de croissance : 1) l'essor du trafic depuis 1946, 2) suivi d'une augmentation rapide jusque 1970; 3) puis la croissance ralentit 4) pour décliner dès 1980 : le trafic chute de plus de 2 millions en deux ans... Cette tendance ne correspond pas au trafic escompté. Que s'est-il passé ? Pourquoi l'activité aérienne de Montréal a-t-elle connu un tel déclin après une période aussi faste ?

1.3 Facteurs explicatifs

1.3.1 DÉDOUBLEMENT DU SITE AÉROPORTUAIRE ET MANQUE DE CONNEXION

Le déclin du trafic est souvent associé au dédoublement du système aéroportuaire, du fait du manque de connexion entre les deux aéroports. Montréal impose effectivement un inconvénient majeur aux passagers en correspondance : changer d'aéroport, alors qu'aucune connexion rapide ne relie les deux complexes aéroportuaires. Montréal n'investit cependant dans aucune infrastructure routière (l'autoroute 13) ou ferroviaire reliant les deux aéroports car l'ensemble des vols est censé être transféré à Mirabel en 1985. Du fait de la distance qui sépare ces deux aéroports, Montréal perd son rôle de centre de correspondance entre les vols nationaux et internationaux.

Le dédoublement du site et le manque de connexion expliquent donc le ralentissement de l'activité aérienne de Montréal. Mais ils ne sont pas les seuls éléments responsables. Les années 1970 recèlent plusieurs événements fortement néfastes à l'industrie aérienne de Montréal. Le progrès technologique des avions et des modifications majeures de la politique aérienne expliquent également le déclin du trafic aérien.

1.3.2 PROGRÈS TECHNOLOGIQUE DES AVIONS

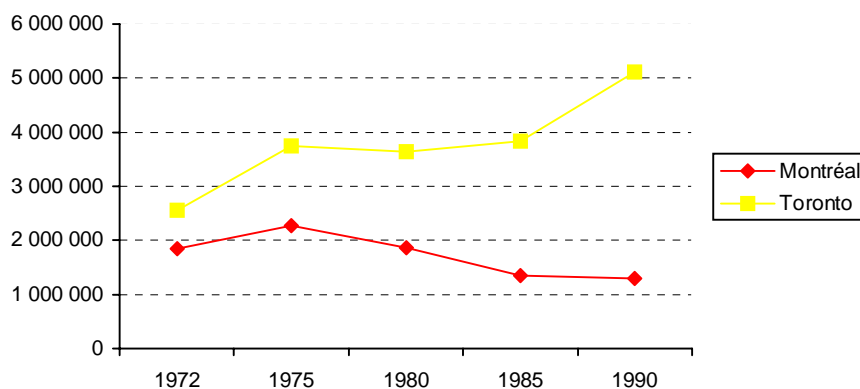
Dès la fin des années 60, les avions deviennent plus performants avec l'arrivée des quadriréacteurs qui peuvent parcourir de plus longues distances, tel le Boeing 747. Montréal n'est plus un point d'escale nécessaire pour les transporteurs. Ils peuvent donc enfin atteindre le marché torontois qui est déjà à l'époque bien plus attrayant que Montréal. Cependant, la politique voulant que tous les vols soient concentrés à Montréal est maintenue. Le trafic de Montréal est donc artificiellement gonflé par le trafic en correspondance durant les années 60 ; le trafic est d'ailleurs essentiellement composé de passagers à l'origine ou à destination de Toronto.

1.3.3 FIN DE LA POLITIQUE PROTECTIONNISTE

Les transporteurs aériens réagissent, exigeant une ouverture du marché, notamment un accès à Toronto. Étant données les nouvelles performances des avions, les compagnies aériennes veulent réorganiser leur réseau aérien. Sous la pression, le gouvernement cède

et met fin à la politique protectionniste en 1972. Montréal perd dès lors une grande partie de son trafic de correspondance au profit de Toronto. Le graphique suivant illustre ce déclin, ainsi que l'essor de Toronto (graphique 2).

Graphique 2 : Nombre de passagers en correspondance à Montréal et Toronto, 1972-1990



Source : ADM, Transport Canada, TP 11102.

On remarque que le trafic de passagers en correspondance de Montréal ralentit dès 1972 alors que celui de Toronto s'accélère. En revanche, on constate que dès 1975 le trafic de Toronto ralentit. Ce ralentissement est provoqué par la mise en place d'un nouveau moratoire : Toronto étant enfin devenue accessible, l'aéroport a très vite saturé. Le gouvernement a donc mis en place un moratoire pour ralentir l'ouverture de Toronto aux transporteurs en 1976 : l'aéroport n'est accessible à aucun nouveau transporteur afin de désengorger l'aéroport de Toronto (aéroport de Malton). Toute nouvelle compagnie désirant des droits d'atterrissage est automatiquement réorientée vers l'aéroport de Mirabel. Le déclin de Montréal, tout comme l'essor de Toronto, sont donc ralentis par ce moratoire (Office des Transports du Canada).

- Le gouvernement ravise cependant le moratoire en 1983 : Toronto peut désormais être accessible à de nouveaux transporteurs, mais à trois conditions :
- Les nouveaux transporteurs doivent fournir un service équivalent à Mirabel : le nombre de départs et d'arrivées à Mirabel doit être au moins le même que le nombre de départs et d'arrivées à Toronto.
- Ils ne doivent desservir Toronto que durant les périodes creuses de la journée.
- Ils ne peuvent exploiter leurs vols qu'à partir du terminal assigné par Transport Canada.

L'adoucissement du moratoire a un effet direct sur le trafic de correspondance de Toronto, qui reprend de la vitesse dès 1985. L'écart entre les deux courbes augmente considérablement.

Enfin, une autre politique protectionniste favorisant Montréal, prend fin au courant des années 70 également. Durant les années 60, quatre liaisons aériennes entre le Canada et les États-Unis sont strictement contrôlées, favorisant toujours Montréal. Aucun transporteur canadien ou états-unien ne peut effectuer la liaison entre Montréal et Chicago, Détroit, Los Angeles ou San Francisco. Seuls les transporteurs européens peuvent opérer, à condition de faire escale à Montréal. Montréal profite donc également du trafic en provenance ou à destination de ces quatre villes américaines jusqu'à la fin de cette politique.

Ainsi, le progrès technologique des avions s'est ensuivi d'une réorganisation du réseau aérien et d'une réadaptation des politiques aériennes. Montréal est alors lentement évincée du réseau, délaissée par les transporteurs en raison de sa localisation géographique et du manque de connexion entre ses deux aéroports. Montréal perd ainsi dans les années 1970 une grande partie de ses passagers en correspondance en provenance ou à destination des quatre villes américaines, ou de Toronto.

À cela, s'ajoutent encore deux événements néfastes à l'activité aérienne de Montréal, exacerbant le ralentissement du trafic : la migration de l'économie canadienne et la crise du pétrole de 1973.

1.3.4 MIGRATION DE L'ÉCONOMIE NORD-AMÉRICAINNE

L'industrie du service aérien répond aux stimuli de l'économie. Or, au courant des années 1970, l'économie canadienne connaît de profonds changements, au détriment de Montréal. D'importants déplacements régionaux de la population et des activités économiques modèlent une nouvelle répartition des richesses en Amérique du Nord. Les tableaux suivants (tableaux 1 et 2) illustrent ce mouvement vers l'Ouest en indiquant la répartition de la population et de l'économie, représentée par le PIB, en 1966 puis celle en 1999.

Tableau 1 : Population canadienne, 1966 et 1999

	1966		1999	
	Population (en milliers)	Total (%)	Population (en milliers)	Total (%)
Terre-Neuve	493,4	2,5	540,8	1,8
Î.-P.-É	108,5	0,5	137,6	0,5
Nouvelle-Écosse	756,0	3,8	939,2	3,1
Nouveau-Brunswick	616,8	3,1	754,3	2,5
Québec	5 780,8	28,9	7 349,1	24,1
Ontario	6 960,9	34,8	11 517,3	37,8
Manitoba	963,1	4,8	1 142,6	3,7
Saskatchewan	955,3	4,8	1 025,7	3,4
Alberta	1 463,2	7,3	2 959,4	9,7
C.-B.	1 873,7	9,4	4 028,1	13,2
Yukon	14,4	0,1	31,1	0,1
T.N.-O., y compris Nunavut	28,7	0,1	68,1	0,2
Total Canada	20 014,8	100,0	30 493,3	100,0

Tableau 2 : PIB canadien, 1966 et 1999

	1966		1999	
	PIB*	Total (%)	PIB*	Total (%)
Terre-Neuve	829	1,3	12 110	1,3
Î.-P.-É	178	0,3	2 994	0,3
Nouvelle-Écosse	1 513	2,4	22 407	2,3
Nouveau-Brunswick	1 222	1,9	18 390	1,9
Québec	16 641	26,0	204 062	21,3
Ontario	26 182	41,0	396 775	41,4
Manitoba	2 669	4,2	30 995	3,2
Saskatchewan	2 965	4,6	30 143	3,1
Alberta	5 016	7,8	116 990	12,2
C.-B.	6 538	10,2	118 783	12,4
Yukon	155	0,2	1 080	0,1
T.N.-O., y compris Nunavut	-	-	2 167	0,2
Nunavut	-	-	731	0,1
Total Canada	63 908	100,0	957 627	100,0

* : en millions de dollars canadiens.

Source : CANSIM matrice 60, *Le Quotidien*, 26 septembre 2000, CANSIM matrice de base de données n^{os} 24227, D24261, D24294, D24329, D24363, D24397, D24431, D24465, D24499, D24533, D24567, D24601, D29133, D29167, CANSIM matrice de base de données n^{os} D31720, D31742, D31764, D31786, D31808, D31830, D31852, D31874, D31896, D31940, D44014, D31.

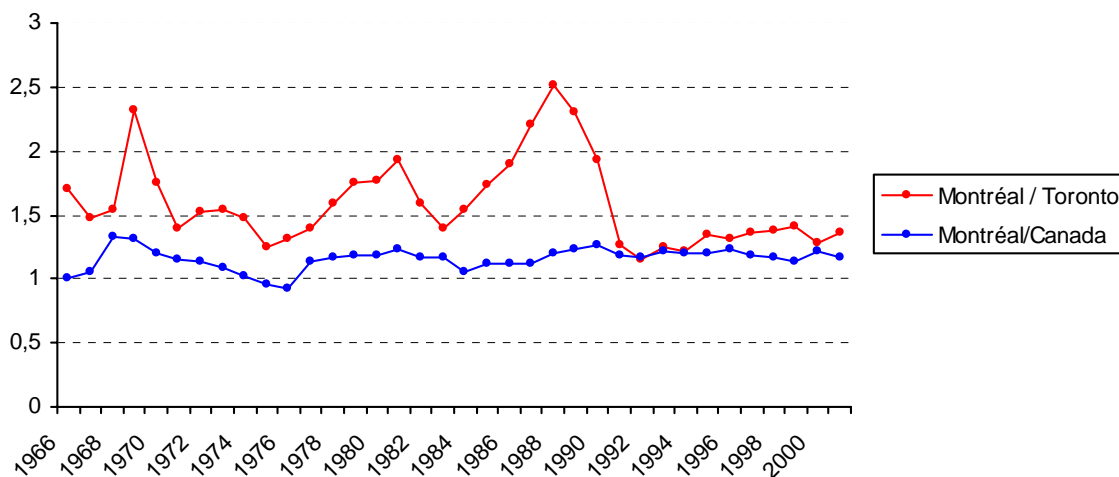
Au Canada, le Québec et la région de l'Atlantique perdent 6,8 % de leur population de 1966 à 1999, passant de 38,7 % à 31,9 % au profit des provinces de l'Ouest canadien. La Colombie-Britannique et l'Alberta absorbent effectivement 6,2 % de la population canadienne de 1966 à 1999. De même pour le PIB : en 1999, les provinces de l'Est ne génèrent plus autant de PIB qu'en 1966. Leur contribution au PIB a chuté de 4,8 % tandis que celle des provinces de l'Ouest a bondi de 6,5 % (Statistique Canada).

L'Ontario bénéficie du mouvement et s'enrichit à son tour : l'écart se creuse alors entre les villes de Montréal et de Toronto. Cette disparité apparaît en douceur. En 1950, Montréal est encore la capitale financière du Canada ; c'est dans les années 1960 qu'elle est supplantée par Toronto lorsque s'amorce la migration des sièges sociaux et les services aux entreprises vers l'Ontario. La lente progression des activités économiques vers Toronto s'accélère par la suite avec les événements politiques marquant le Québec dans les années 1970. Entre autres, le Québec entame un virage déterminant en francisant la province : le 26 août 1977, le gouvernement du Québec adopte la Charte de la langue française ; cette dernière vise à assurer la primauté du français au Québec, à la fois dans l'affichage, dans l'enseignement et surtout dans le milieu du travail. Cette francisation du Québec favorise alors le mouvement d'émigration, déjà amorcé, de l'élite économique anglophone et des sièges sociaux de compagnies anglophones vers Toronto. Les activités économiques se déplacent d'autant plus vers l'Ouest à mesure que l'*hinterland* de Montréal se replie sur le territoire québécois francophone : les facteurs culturels et linguistiques influencent effectivement la distribution spatiale des activités économiques (Polèse et Shearmur, 2004).

Montréal voit donc sa croissance ralentir. Le graphique 3 l'illustre très bien : il indique l'évolution du rapport entre le taux de chômage de Montréal et, respectivement, celui de Toronto et la moyenne nationale (graphique 3) de 1966 à 2000 : la fin des années 1970 est effectivement marquée par un ralentissement de l'économie montréalaise comparée à Toronto, suite au déplacement des activités économiques.

La progression vers l'Ouest nord-américain des activités économiques et de la population a un impact direct sur la répartition du trafic aérien. Nouvelle capitale financière du Canada, Toronto génère dorénavant plus d'échanges, et donc de trafic que Montréal.

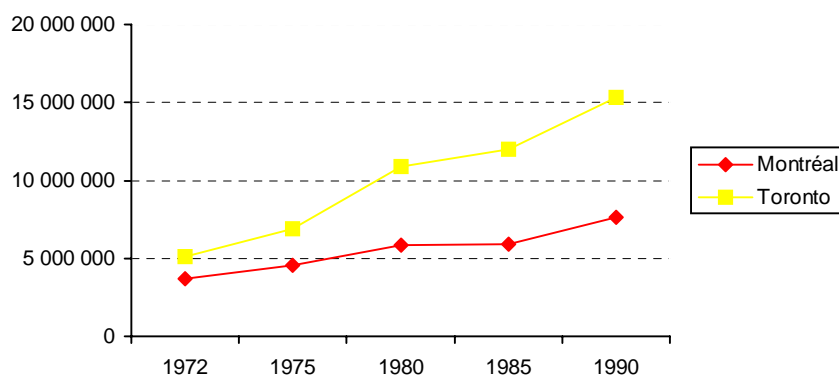
Graphique 3 : Taux de chômage :
Évolution des rapports Montréal/Toronto et Montréal/Canada, 1966-2000



Source : Catalogue 71-200 et 71-201, Moyennes annuelles, sauf dernière année : catalogue plus récent : 71-201-XPB pour 2000.

Le graphique 4 illustre clairement la croissance de Toronto, au détriment de Montréal ; il représente l'évolution du nombre de passagers origine/destination (O-D) à Montréal et à Toronto de 1972 à 1990. Le nombre de passagers O-D est un excellent indicateur du potentiel émetteur ou attractif de la ville car il dépend directement du statut socio-économique de la ville desservie, de la taille du marché local.

Graphique 4 : Nombre de passagers O-D à Montréal et Toronto, 1972-1990



Source : ADM, Transport Canada, TP 11102.

Montréal voit son trafic O-D ralentir dès 1975, tandis que celui de Toronto augmente : alors qu'en 1972, Toronto a un trafic de 28 % supérieur à celui de Montréal, son trafic est de 46,2 % supérieur huit ans plus tard. L'écart entre les deux courbes se creuse au courant des années 1980. Toronto est dynamisée par l'arrivée des sièges sociaux et de l'économie anglophone auparavant implantés à Montréal. En plus de voir Toronto absorber une grande part des activités économiques, le Québec s'isole sur le plan linguistique et se retire indirectement du marché anglophone. Le profil linguistique est effectivement un facteur important en transport aérien : le nombre de déplacements est plus grand entre deux villes de profil linguistique similaire (Wills, 1978). Si tel est le cas, la francisation du Québec au sein d'un continent anglophone contribuerait effectivement à l'affaiblissement du trafic aérien.

Le réseau aérien se réajuste alors à ce nouvel espace, ce nouvel *hinterland*, moins dynamique et quelque peu en retrait.

1.3.5 CRISE ÉNERGÉTIQUE

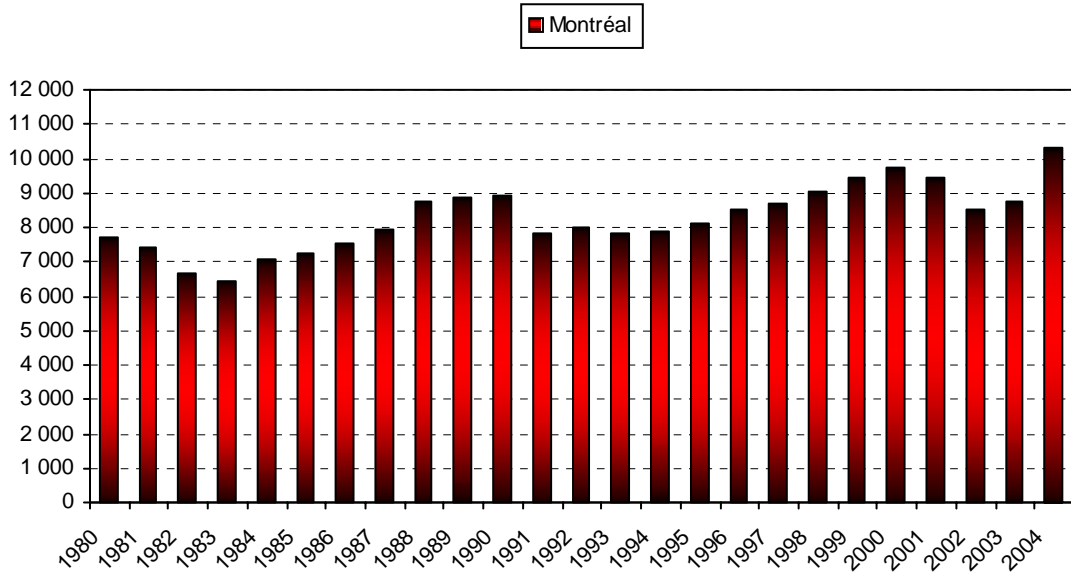
Enfin, Montréal est également affecté par une crise qui affaiblit l'ensemble de l'industrie du service aérien : la crise du pétrole. Jusque dans les années 1970, les cours du pétrole étaient très faibles, ne contraignant aucun transporteur. Cependant la crise de 1973 fait grimper le prix du baril de pétrole, et accable l'industrie du transport aérien. Montréal voit donc son trafic d'autant plus affaibli.

Montréal se dote donc dès 1975 d'un système aéroportuaire des plus moderne et potentiellement efficace, mais son trafic décline. Le manque de connexion entre les deux aéroports ralentit grandement le trafic de correspondance d'une part. D'autre part, la réorganisation des réseaux aériens en raison du progrès technologique des appareils met fin à la politique protectionniste favorisant Montréal depuis 1946. Parallèlement, l'affaiblissement de l'économie locale, suite au déplacement d'activités économiques vers Toronto, exacerbe cette fuite du trafic. L'ensemble des ces événements se déroulant dans un contexte de crise de l'industrie du transport aérien avec la hausse du prix du baril de pétrole, Montréal ne peut que subir ce déclin.

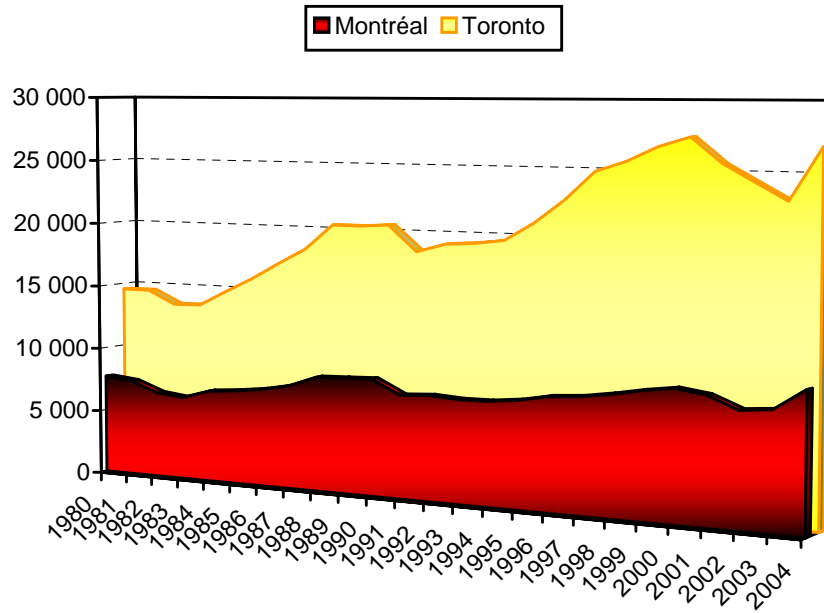
2. 1980 À AUJOURD'HUI : PÉRIODE DE TURBULENCES

Depuis 1980, Montréal ne retrouve pas son statut d'antan et continue de perdre de la vitesse comparé à Toronto. Le graphique suivant (graphique⁵) montre l'évolution du nombre de passagers embarqués et débarqués depuis 1980 à 2004 à Montréal. Le graphique⁶ illustre quant à lui la faible croissance du trafic montréalais comparé à celui de Toronto durant la même période.

Graphique 5 : Évolution du nombre de passagers embarqués et débarqués, Montréal, 1980-2004



Graphique 6 : Évolution du nombre de passagers embarqués et débarqués, Montréal-Toronto, 1980-2004



Le trafic de Montréal oscille autour de 8 millions de passagers depuis plus de 20 ans, alors que le trafic généré par Toronto augmente considérablement.

Nous venons de comprendre les origines du déclin de ses activités aériennes dans les années 70 : Montréal a bénéficié pendant longtemps de politiques protectionnistes finalement abolies. Mais le marché ne parvient pourtant pas à se stabiliser par la suite : que se passe-t-il depuis 1980 ? Pourquoi Montréal ne parvient-elle pas à avoir une croissance constante de son trafic aérien ? Comment se positionne dorénavant Montréal au sein de l'espace national et nord-américain ? Afin de bien cerner les différentes dynamiques derrière cette tendance, l'analyse repose sur une observation de Montréal à trois échelles différentes.

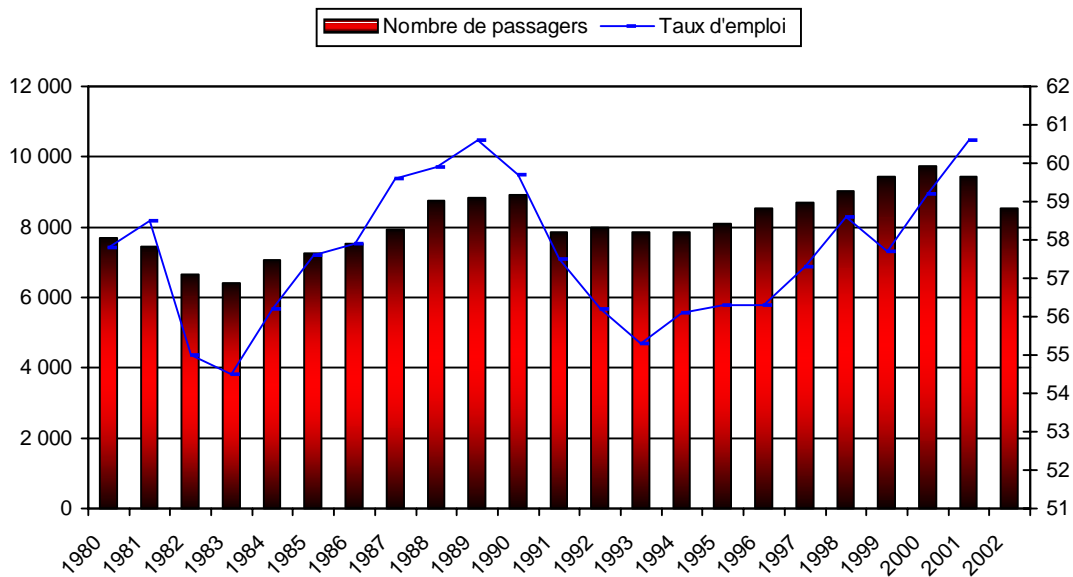
- L'échelle locale : quels sont les facteurs locaux de cet affaiblissement du trafic ?
- L'échelle nationale : comment se positionne Montréal au sein du marché canadien, aux côtés des principales villes canadiennes (Vancouver, Toronto, etc.) ?
- L'échelle nord-américaine : comment se positionne Montréal au sein du continent nord-américain ?

2.1 Échelle locale : la sensibilité au marché local

Le niveau du trafic aérien est étroitement lié à l'économie de la région desservie. Les aéroports, comme toute infrastructure de transport, contribuent à soutenir une croissance économique. Le niveau du trafic aérien dépend donc, en partie, du dynamisme économique de la ville. Toutes prévisions du trafic aérien repose d'ailleurs sur les données socio-économiques des régions desservies (International Air Transport Association). Il est donc pertinent dans un premier temps d'observer le marché économique montréalais au cours de ces 20 dernières années. Les fluctuations du trafic aérien de Montréal sont-elles le résultat de la dynamique économique de la ville ? Le graphique suivant (graphique^{o7}) montre à la fois le dynamisme du marché local (représenté par le taux d'emploi) et le niveau du trafic aérien.

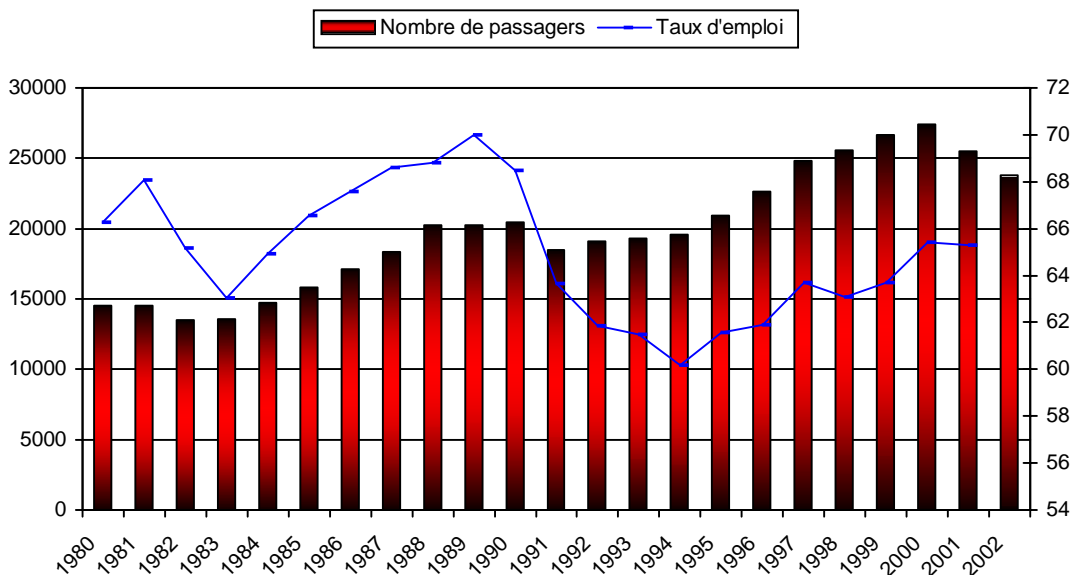
La superposition des deux variables n'est pas parfaite mais on observe une certaine corrélation entre les grandes tendances, avec un coefficient r de 0,67, significatif. Lorsque le taux d'emploi chute, le niveau du trafic aérien a tendance à chuter également (début années 1980 et 1990). Inversement, plus le marché local est dynamique, plus le trafic augmente. Le graphique confirme le postulat de base : le trafic aérien répond à la dynamique du marché local.

Graphique 7 : Nombre de passagers et taux d'emploi, Montréal, 1980-2002



Le graphique suivant (graphique°8) illustre la même tendance : il s'agit de la relation entre le taux d'emploi et le nombre de passagers pour la ville de Toronto. Il apparaît que le trafic et l'économie locale ont une croissance similaire dès 1994.

Graphique 8 : Nombre de passagers et taux d'emploi, Montréal, 1980-2002



Ces graphiques ne spécifient pas la direction de causalité de la relation : laquelle des deux variables influence l'autre ? Cependant, selon Gillen, le trafic est difficilement à l'origine d'une croissance économique (Gillen, 1994) ; il profite davantage de la croissance qu'il y contribue puisque les facteurs responsables de la croissance sont

surtout la démographie, la structure industrielle, l'éducation, les politiques gouvernementales, etc. (Bigras, 1996).

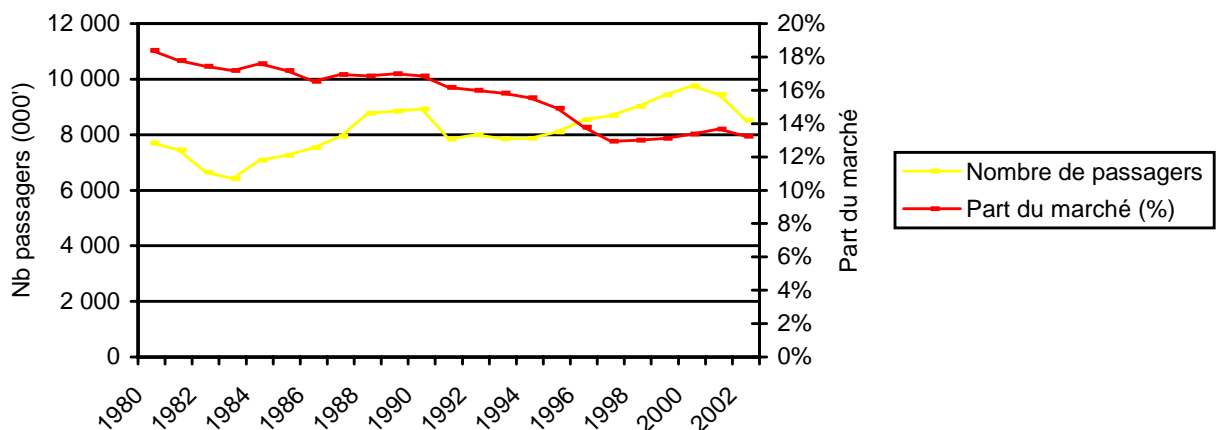
Les oscillations de l'activité aérienne depuis 1980 sont donc en partie attribuables aux fluctuations de l'économie locale. En partie seulement puisque la corrélation n'est pas parfaite. Si le ralentissement de l'économie locale n'explique qu'une partie de celui du trafic aérien, quels sont les autres facteurs expliquant ce déclin ?

Afin de bien comprendre cette tendance, il est intéressant d'observer la position de Montréal au sein du marché canadien : comment se positionne-t-elle par rapport aux autres villes canadiennes ? Montréal a-t-elle une tendance typiquement canadienne, et est-elle la seule à subir ce ralentissement ?

2.2 Échelle nationale, Montréal dans un contexte canadien

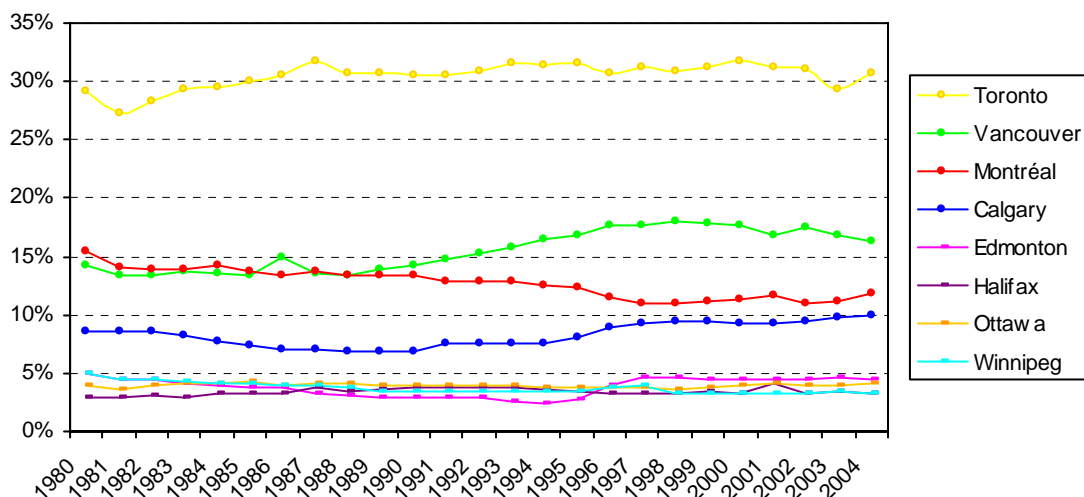
Voici l'évolution de la part de marché de Montréal de 1980 à 2002 au sein du marché canadien, constitué des sept autres principales villes canadiennes : Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Ottawa et Halifax (graphique⁹).

Graphique 9 : Évolution du trafic montréalais au sein du marché canadien, 1980-2002



On constate que sa part diminue considérablement, passant de 19 % en 1980 à un peu plus de 13 % en 2002, soit une perte de 6 % de son emprise sur le marché. Pendant que le trafic de Montréal croît, le trafic canadien croît encore plus vite. Si la part de trafic aérien de Montréal diminue, alors que le trafic canadien augmente, à qui profite-t-elle ? Le graphique suivant (graphique¹⁰) illustre l'évolution des parts du marché de chacune des principales villes canadiennes de 1980 à 2002.

Graphique 10 : Évolution des parts de marché des principales villes canadiennes, 1980-2004



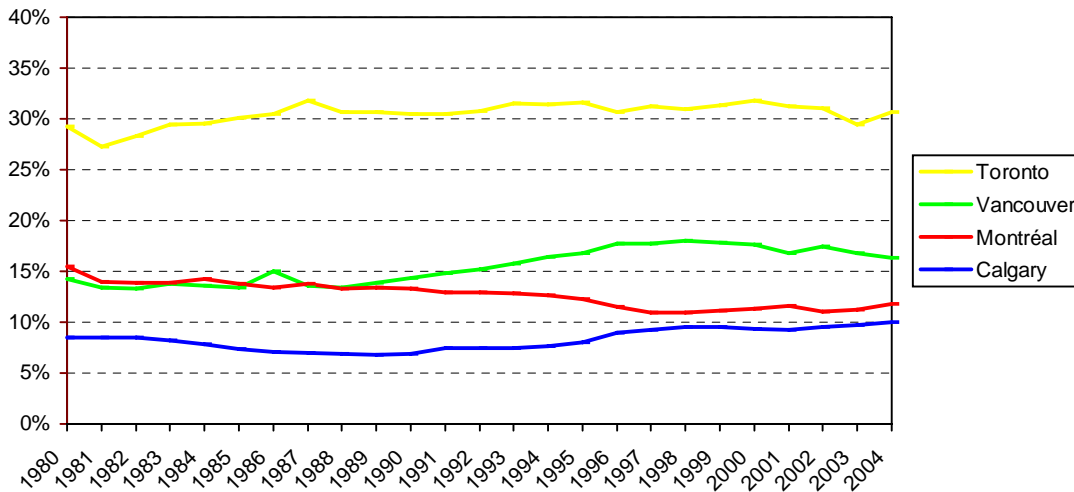
Parmi les huit villes, quatre se démarquent : Toronto, Vancouver, Montréal et Calgary. Les autres ont une part minimale du marché, environ 5 % chacune, et assez stable dans le temps. Montréal est la seule ville affichant un déclin aussi prononcé. Elle perd d'ailleurs sa deuxième position dans les années 80, dépassée par Vancouver, qui connaît une bonne croissance de sa part du marché, et semble sur le point de perdre sa troisième position, au profit de Calgary. En d'autres termes, le trafic aérien augmente dans l'Ouest du pays, et décline dans l'Est. Cette tendance résulte du déplacement de la population et de la production vers l'Ouest.

Toronto se démarque plus que toutes, occupant plus de 30 % du marché. La part de marché de l'aviation de Montréal semble donc être absorbée par Toronto, Vancouver et Calgary. Observons de plus près ces quatre parts de marché afin de comprendre le contexte concurrentiel dans lequel s'inscrit Montréal.

Quatre dynamiques émergent de ce graphique : le déclin de Montréal de 1980 à 1995, la croissance de Vancouver dès 1990, celle de Calgary en 1995, et une décroissance de Toronto et Montréal en 1995 également.

De 1980 à 1995, la part de Montréal décline légèrement au profit de Toronto, en raison des multiples facteurs expliqués à la première section : réorganisation du réseau aérien étant donné la nouvelle performance des avions, fin de la politique protectionniste, et affaiblissement de l'économie locale. En 15 ans, Montréal perd 2 % de son emprise sur le marché canadien, tandis que Toronto gagne 3 %.

Graphique 11 : Évolution des parts de marché de Toronto, Vancouver, Montréal et Calgary, 1980-2004



Vancouver affiche également une augmentation de 3 % de sa part de marché de 1990 à 2002, passant de 14,3 % à 17,5 %. Cet essor est essentiellement attribuable à l'essor du marché asiatique et à sa localisation géographique qui lui permet de jouer le rôle de plaque tournante entre les villes asiatiques et états-uniennes du Sud. Vancouver se trouve sur la route la plus courte étant donné la forme de la terre (route orthodromique) : les villes du Sud des États-Unis se trouvent à 1 200 km plus loin des villes asiatiques que Vancouver. À noter qu'elle est la seule ville dont le trafic reprend à la suite des événements du 11 septembre 2001. Montréal et Toronto ne se remettent pas aussi vite de cet incident.

Aussi, la ville de Calgary connaît une croissance très rapide de son trafic aérien, et ce dès 1995. Brièvement, cette croissance provient de sa croissance socio-économique. Gord Baldwin et Lisa Di Piéto (2004) analysent la croissance de Calgary dans une étude, publiée chez Statistique Canada ; ils constatent qu'une série d'indicateurs socio-économiques sont en croissance à Calgary au courant des années 1990 : le nombre de familles de recensement aux revenus supérieurs à 70 000 \$, la population immigrante, les migrations internes, la valeur des permis de construire, le nombre d'emplois à plein temps et les effectifs des sièges sociaux (Baldwin et Di Piéto, 2004). Nous avons vu que la structure économique des villes influe sur le niveau du trafic aérien. La fuite des sièges sociaux est justement un phénomène qui affecte directement la demande en services, qu'ils soient financiers ou aériens.... John R. Baldwin *et al.* ont réalisé une étude en 2003 sur l'exode des sièges sociaux au Canada. Or, ils constatent qu'en 2002, Calgary devient le plus important centre de sièges sociaux dans l'Ouest du Canada, devançant Vancouver, et ce avec une croissance annuelle des effectifs des sièges sociaux de 10,6 % de 1999 à 2002 (tableau^o3). Montréal et Toronto maintiennent leurs

positions, mais leur croissance est très faible, voire négative pour Montréal, avec une croissance annuelle de -2,3 % (Baldwin *et al.*, 2003).

Tableau 3 : Effectifs des sièges sociaux dans les 10 principales RMR du Canada

	1999	2000	2001	2002	Croissance annuelle (%)
Halifax	2 086	1 952	1 885	1 868	-3,6
Québec	1 757	1 926	1 972	2 550	13,2
Montréal	37 110	36 416	34 173	34 587	-2,3
Ottawa	3 755	3 814	5 347	4 768	8,3
Toronto	51 394	50 982	54 684	56 022	2,9
Hamilton	1 855	1 797	2 002	2 358	8,3
Winnipeg	7 535	7 713	7 939	6 722	-3,7
Calgary	11 946	13 672	14 794	16 167	10,6
Edmonton	3 574	3 568	3 090	3 415	-1,5
Vancouver	17 295	14 630	14 523	14 515	-5,7

Source : John R. Baldwin, Desmond Beckstead et Mark Brown, *Exode, rationalisation ou concentration ? Analyse des sièges sociaux au Canada, 1999 à 2002*, publication de Statistique Canada n° 11F0027MIF – catalogue n° 019, décembre 2003, tableau 5, p. 17.

Il est intéressant de voir qu'en 1995 également, Montréal et Toronto affichent respectivement un déclin de leur part de marché. Ce ralentissement survient alors que le Canada et les États-Unis concluent la nouvelle entente bilatérale (le 24 février 1995 : Les Accords de ciel ouvert), donnant dorénavant un accès illimité et immédiat aux villes transfrontalières aux transporteurs américains et canadiens. Les transporteurs ne sont plus contraints de desservir Montréal ou Toronto uniquement : toutes les villes leur sont accessibles. Il y alors une redistribution du trafic aérien entre l'ensemble des villes entraînant une diminution des parts de marché de Montréal et Toronto. Cette politique a un impact positif pour les deux pays, qui voient leur nombre de passagers transfrontaliers augmenter de 47 % en cinq ans, passant de 13,6 millions de passagers en 1994 à 20 millions en 1999. Mais les États-Unis ont un avantage comparatif majeur : la densité et la répartition de sa population, et une politique aérienne plus dynamique.

Enfin, la tendance des quatre courbes illustrées sur le graphique amène à un dernier constat : le trafic en général subit deux profonds déclin suite aux événements de 2001 et 2003, soit les attentats terroristes du 11 septembre 2001, et la crise du Syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) en mars 2003. Les événements de 2001 ont de nombreuses répercussions : baisse de fréquentation des avions en raison des craintes du terrorisme, les dépenses et les retards supplémentaires occasionnés par les nouvelles mesures de sûreté, le plongeon des cours boursiers et la disparition de la demande des voyageurs d'affaires de haut rendement.

En mars 2003, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) émet un avertissement mondial au sujet des pays affectés par le SRAS, dont le Canada, et plus précisément Toronto. La ville de Toronto accuse effectivement un déclin de son trafic aérien particulièrement fort en 2003 suite à cette crise. Au mois de mai, au paroxysme de l'épidémie, le trafic aérien du Canada recule de 11 % par rapport au niveau enregistré un an plus tôt. L'impact est particulièrement fort sur les marchés transfrontaliers et internationaux, où le trafic baisse respectivement de 17 % et 19 % (Transport Canada, 2003). Les aéroports de Toronto et Vancouver sont les plus durement touchés par la crise. Le trafic aura reculé de 2 % en 2003 par rapport à 2002, pour se chiffrer à 54 millions de passagers.

Voilà brièvement le contexte dans lequel s'inscrit le marché canadien. De nombreux événements ont bouleversé la répartition du trafic entre les villes canadiennes, qu'ils soient d'origine politique, économique ou conjoncturelle. Il reste évident que le déplacement des activités économiques vers l'Ouest entraîne à son tour un déplacement du trafic aérien vers Calgary et Vancouver, deux villes effectivement en plein essor dans l'industrie du transport aérien. La dernière observation amène un point essentiel : il ne faut pas oublier que l'évolution du trafic montréalais s'inscrit dans un contexte nord-américain, et surtout dans une industrie en pleine mutation depuis 20 ans en Amérique du Nord. Cette transformation de l'industrie explique d'ailleurs en grande partie la position de Montréal aujourd'hui.

2.3 Échelle nord-américaine : une industrie en pleine mutation

2.3.1 MUTATION DE LA POLITIQUE AÉRIENNE (CANADA ET ÉTATS-UNIS)

En 1978, les États-Unis amorcent la transformation de l'industrie du transport aérien avec la Airline Deregulation Act qui autorise la libre concurrence, dans le but de démocratiser le transport aérien, de le rendre plus accessible à la population.

Le Canada poursuit ce processus de déréglementation au courant des années 80 (de 1984 à 1987). Les liaisons offertes par les transporteurs régionaux ne sont plus contrôlées, et ne sont plus nécessairement concentrées à Montréal ; Toronto, ou toute autre ville, leur est désormais accessible.

2.3.2 RESTRUCTURATION DES STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT DES COMPAGNIES

Face à cette libéralisation, les compagnies aériennes restructurent au courant des années 1980 leurs stratégies de développement pour être plus compétitives ; elles réorganisent leur réseau aérien afin de maximiser leurs coefficients de remplissage (rapport entre le nombre de billets vendus et le nombre de sièges disponibles). Un nouveau réseau se

tisse donc dans l'espace aérien nord-américain : le réseau étoilé, lequel consiste à concentrer des liaisons en des aéroports pivots pour les redistribuer ultérieurement.

2.3.3 LOCALISATION DES AÉROPORTS PIVOTS

Où les compagnies localisent-elles ces aéroports pivots ? Elles localisent leur centre de redistribution dans des villes répondant à deux critères. Ces dernières doivent être :

- des villes ayant un marché local relativement dynamique (taille de la ville et poids économique) pour pouvoir alimenter le trafic aérien ;
- des villes ayant une localisation géographique propice au développement d'un HUB¹ efficace. Il s'agit des villes intracontinentales, proche du centre de gravité de la population (actuellement le Missouri) telles que Détroit, Chicago, Denver, Saint-Louis, etc., pour capter le maximum de population. En captant le maximum de population, les compagnies aériennes peuvent développer un réseau domestique fort, élément essentiel pour bâtir un HUB efficace car il offre aux passagers internationaux en correspondance une grande variété de liaisons.

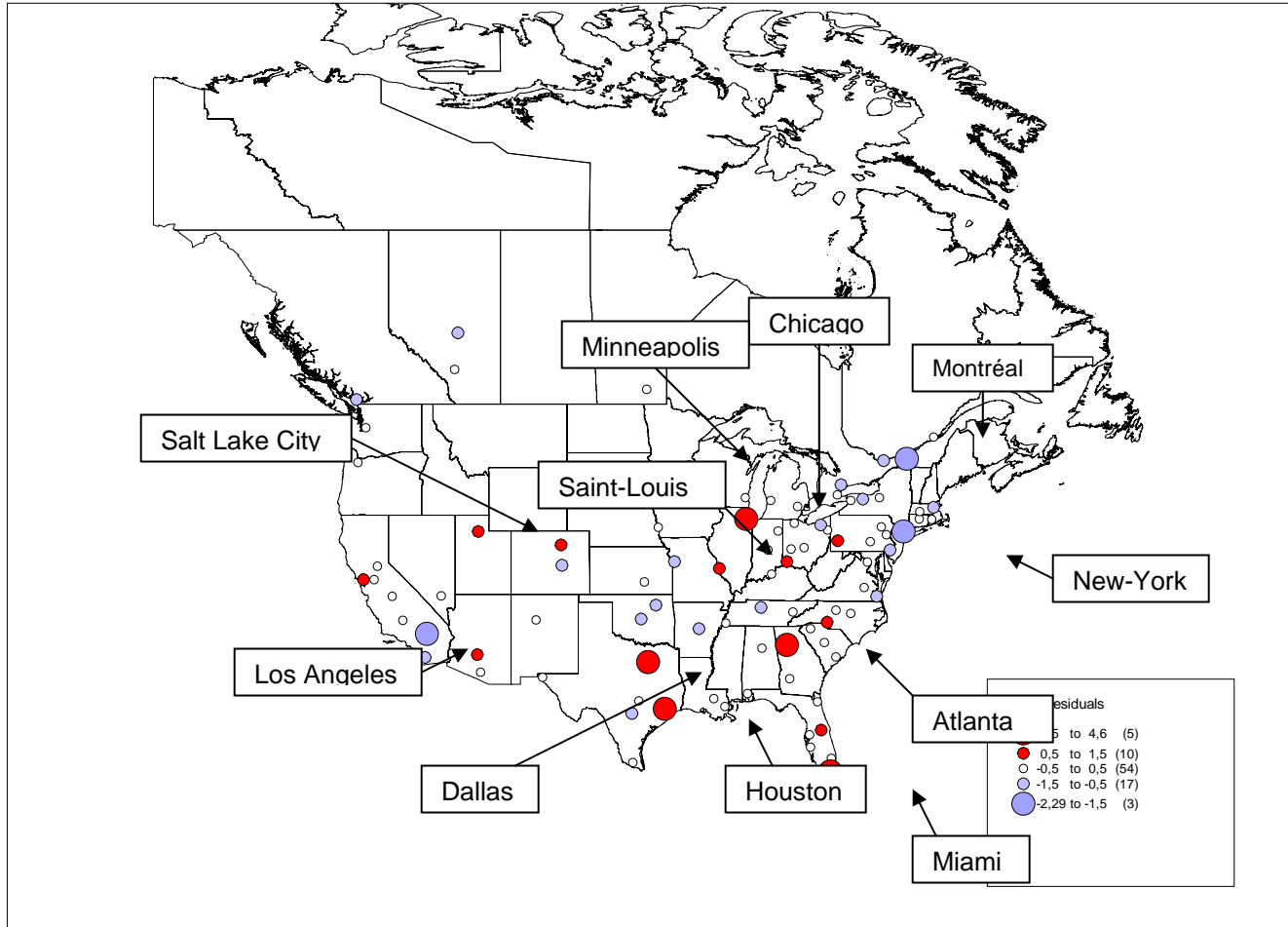
Toutes les villes en périphérie de ce nouveau réseau s'essoufflent, et peinent à attirer les compagnies aériennes : New York, Los Angeles, etc. Les villes canadiennes s'avèrent être des villes périphériques. À cela s'ajoutent divers facteurs néfastes au trafic canadien:

- la répartition de la population, trop linéaire pour pouvoir développer un réseau étoilé efficace ;
- une faible performance économique (comparée aux États-Unis) et un faible dollar canadien : le trafic est moins stimulé, et les coûts d'exploitations en atterrissant dans des aéroports américains sont très élevés pour des transporteurs canadiens ;
- des frais de navigation aérienne croissants au Canada en raison des redevances d'aéroports excessives (loyers) et des frais d'atterrissage régulièrement sujets à des augmentations (avantage comparatif pour les aéroports aux États-Unis) ;
- les États-Unis ont une politique aérienne plus favorable, multipliant les ententes bilatérales avec des pays tiers, comparé au Canada.

¹ Un « HUB » est une abréviation de l'expression anglaise « Hub and Spoke », qui signifie littéralement « moyeu » et « rayon ». Il s'agit d'une plaque tournante, un aéroport (moyeu) où convergent les diverses routes aériennes (rayons).

La carte suivante (carte 2) illustre très bien l'importance de la localisation géographique des villes lorsque les compagnies aériennes décident d'y développer leur centre de redistribution des vols, leur HUB.

Carte 2 : Niveau du trafic aérien versus niveau du trafic escompté, 2000



Source : Calculs de Carine Discazeaux, voir annexe 1.

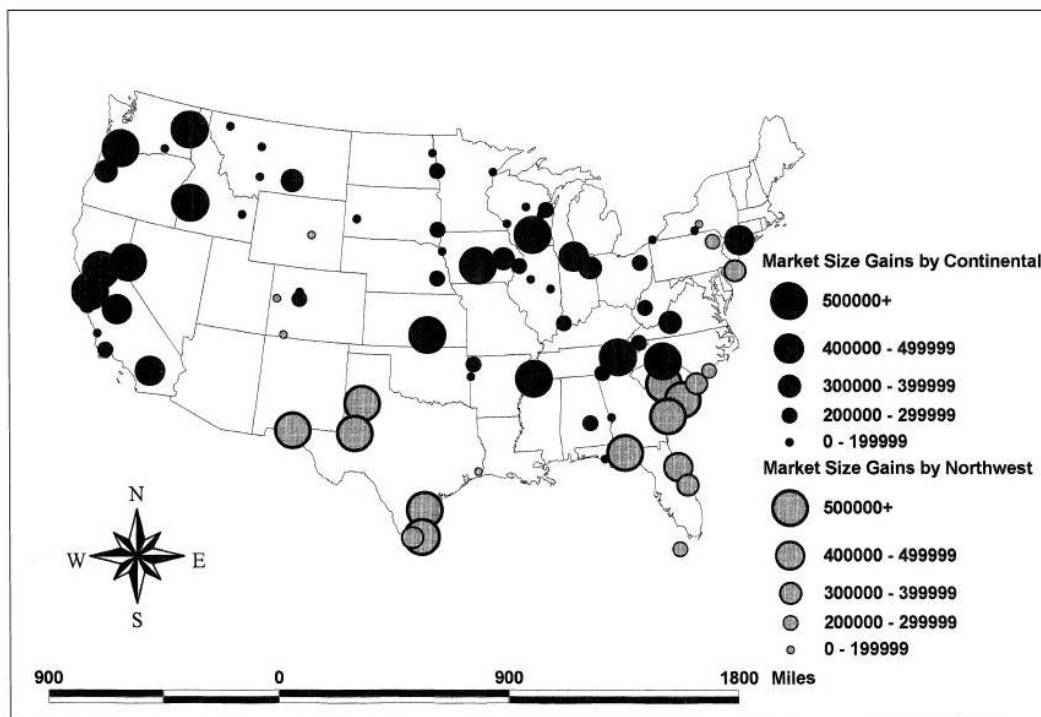
Les villes en rouge correspondent aux villes ayant un trafic supérieur à ce que leur économie locale devrait générer ; en bleu, il s'agit des villes ayant un trafic insuffisant étant donné la dynamique du marché économique local. On différencie clairement les villes intracontinentales telles que Dallas, Saint-Louis, Chicago, Minneapolis, Denver ou Salt Lake City desservies par un aéroport pivot, des villes périphériques telles que New York, Los Angeles ou les villes canadiennes. Montréal se distingue largement, affichant un trafic nettement inférieur à celui escompté ; elle n'est qu'un aéroport satellite n'intégrant pas le réseau aérien formé par les alliances. Toronto s'avère également en mauvaise position comparativement aux autres principales villes états-uniennes.

L'essor de ce réseau aérien a des conséquences majeures pour les villes périphériques dès les années 80 : un grand nombre de compagnies aériennes quittent les villes canadiennes au profit des villes américaines plus centrales : Sabena, TAP, Finnair et Varig. Montréal voit également partir Scandanivian Airline System, Lan Chile, Air India et JAT Yugoslav. Toronto perd quant à elle Singapore Airline, Japan Airline, Thai International et Air China attirées par les HUBS américains (ADM, 1993). Ces différentes compagnies quittent Montréal et Toronto car elles réorganisent leurs réseaux en établissant des alliances avec d'autres transporteurs. Le réseau étoilé s'accroît au cours des années, au détriment des villes canadiennes.

2.3.4 FORMATION DES ALLIANCES : INTENSIFICATION DU RÉSEAU ÉTOILÉ

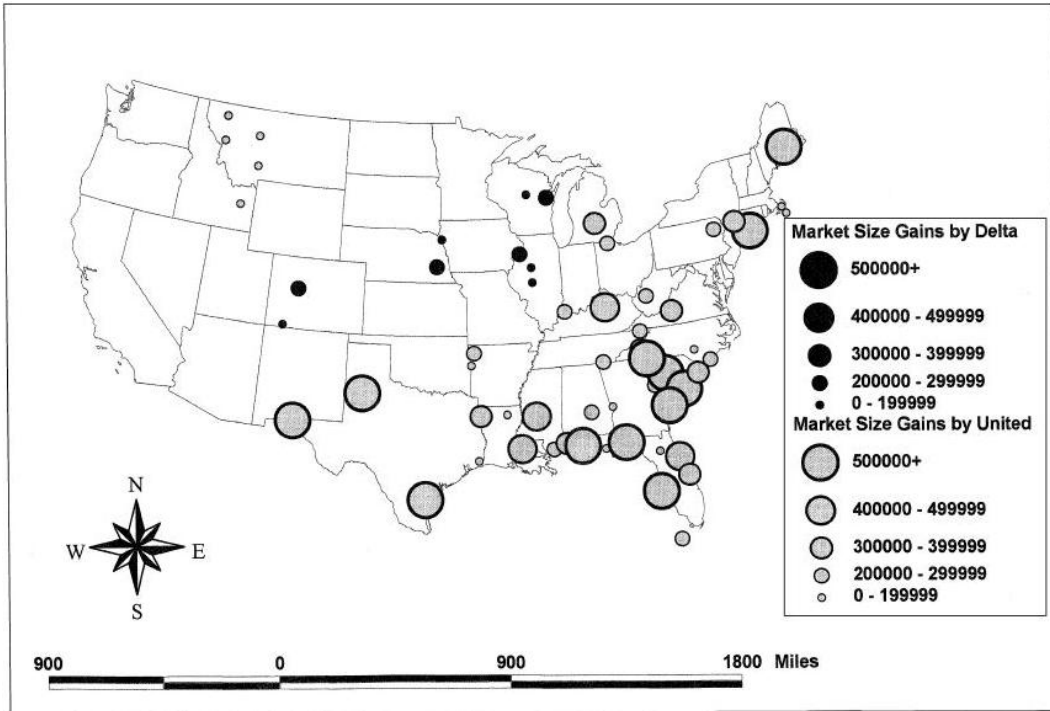
Effectivement, dès 1995, les compagnies aériennes se regroupent de plus en plus pour former des alliances afin de réduire les coûts d'exploitation, de conquérir de nouveaux marchés et de capturer des voyageurs en constituant une offre plus grande et régulière aux passagers. Les cartes ci-dessous (cartes 3, 4 et 5) montrent comment l'alliance entre deux compagnies permet à chacune d'entre elle de capturer un plus grand marché. Les cartes illustrent respectivement les marchés acquis via les alliances entre Continental et Northwest, entre Delta et United, et entre American et US Airways en 1996.

Carte 3 : Marché capté via alliance entre Continental et Northwest



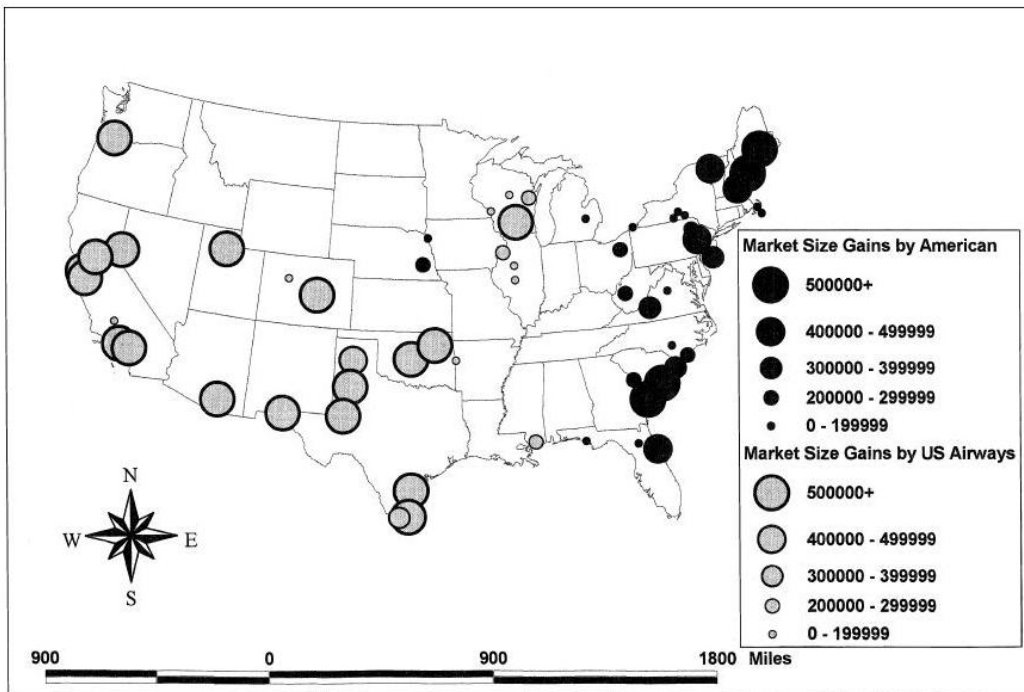
Source : T. Volwes (2000), *The Geographic Effects of US Airline Alliances*.

Carte 4 : Marché capté via alliance entre Delta et United



Source : T. Volves (2000), *The Geographic Effects of US Airline Alliances*.

Carte 5 : Marché capté via alliance entre American et US Airways



Source : T. Volves (2000), *The Geographic Effects of US Airline Alliances*.

Il apparaît clairement que les transporteurs se partagent le territoire, chacun desservant des territoires spécifiques. Chaque territoire est dominé par quelques aéroports seulement vers lesquels les alliances centralisent leur réseau. La formation des alliances renforce donc le réseau étoilé original car elles fortifient d'autant plus les HUB existants : leur réseau s'articule autour de ces aéroports. Le fossé se creuse entre les villes HUB, et les villes satellites, comme l'illustre la carte^o2.

Le trafic de Montréal s'inscrit donc dans un contexte nord-américain. Montréal accuse un certain ralentissement de son activité aérienne propre aux villes canadiennes d'une part : répartition de la population canadienne, réseau aérien national intégré au réseau états-unien et faiblesse de l'économie nationale (comparée aux États-Unis) lui sont néfastes. D'autre part, sa localisation géographique ne lui permet pas d'intégrer le réseau aérien formé par les alliances, puisqu'elle se situe en périphérie du nouveau réseau aérien et économique.

Conclusion

Ainsi, Montréal connaît un essor phénoménal de l'activité aérienne de 1945 à 1970, en raison de sa position géographique idéale à cette époque. Le progrès technologique des avions en 1960 renverse la position de Montréal : les appareils ayant un rayon d'action supérieur, les compagnies aériennes réorganisent leurs réseaux aériens, délaissant Montréal au profit de Toronto qui a une localisation plus centrale pour se connecter aux autres villes nord-américaines. La politique aérienne s'adapte donc quelques années plus tard, au courant des années 1970 : Montréal ne bénéficie plus du protectionnisme. Parallèlement, les fluctuations de l'économie montréalaise au lendemain de l'adoption de la loi 101, incitent d'autant plus les transporteurs à centrer leurs réseaux à Toronto, accentuant l'affaiblissement de l'activité aérienne de Montréal. Le dédoublement du site aéroportuaire avec la construction d'un deuxième aéroport à Mirabel, sans connexion, exacerbe ce ralentissement.

Cette perte de vitesse s'accélère par la suite avec une réorganisation du réseau aérien nord-américain, tissé par les alliances. Montréal est donc à nouveau écarté du réseau. Facteur de localisation en 1950, sa position géographique est devenue sa principale faiblesse dès 1980. Son facteur de localisation est devenu un facteur de délocalisation...

Quelle est la tendance actuelle ? L'activité aérienne de Montréal peut-elle reprendre de la vitesse ces prochaines années ? L'avenir semble incertain... car le marché canadien s'ouvre vers des destinations qui ne favorisent pas Montréal : les destinations asiatiques et sud-américaines.

Effectivement, actuellement, le marché canadien est en train de s'ouvrir vers l'Asie, au détriment de Montréal. Toronto et Vancouver sont en train de multiplier les liaisons avec la Chine, suite à un nouvel accord conclu le 19 avril 2005 (ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, 2005). Cet accord vise à assouplir les accords bilatéraux existants (datant de 1973, amendés en 1997) qui freinent l'explosion des échanges commerciaux entre les deux pays. Concrètement, le nombre de vols autorisés par semaine passera de 15 à 45, neuf villes chinoises pourront être desservies (seulement trois auparavant) et le nombre de transporteurs opérant entre la Chine et le Canada sera illimité. Montréal n'est donc pas concernée par cette ouverture.

Aussi, le trafic passager en provenance ou à destination de l'Amérique du Sud tend à augmenter. Selon Oum, le centre de gravité du réseau aérien se déplacera vers le Sud, vers Dallas par exemple. Les villes canadiennes se retrouvent d'autant plus éloignées.

La position d'Air Canada au sein de son alliance – Star Alliance – diminuera avec le temps. (Oum, 2001).

Est-ce qu'il faut intervenir sur le plan politique ? On a vu que Montréal a bénéficié d'un grand protectionnisme jusqu'aux années 1970. Cette intervention politique a certes été efficace puisque Montréal s'est avérée être une réelle plaque tournante. Mais la logique économique a supplanté cette politique, suite aux pressions exercées par les transporteurs aériens. Opter à nouveau pour une politique protectionniste pourrait gonfler le trafic aérien à Montréal, mais serait difficilement (voire impossible) acceptée par l'industrie. Elle serait très coûteuse pour les transporteurs : desservir des marchés qui ne suscitent que très peu de retombées n'est pas rentable. L'industrie est déjà lourdement affectée par la hausse du prix du baril ; la contraindre à opérer des liaisons à perte ne ferait qu'accentuer les déficits déjà courants dans l'industrie.

À noter qu'une politique protectionniste est difficilement envisageable actuellement puisqu'un accord bilatéral autorisant le cabotage entre le Canada et les États-Unis est en cours de négociation. Le Conseil des aéroports du Canada, Air Canada, WestJet et d'autres institutions aspirent à une modernisation des accords de libéralisation de 1995 (Groupe CNW, 2005). Selon Air Canada, ces accords ne sont plus adaptés ni aux réalités du marché actuel, ni aux politiques de transport aérien actuelles. Le cabotage permettrait donc de créer un marché entièrement intégré en Amérique du Nord, et de relancer l'industrie du transport aérien en augmentant le nombre de liaisons. Une politique protectionniste irait donc à l'encontre de cette nouvelle orientation de l'industrie du transport aérien.

Bibliographie

- Aéroports de Montréal (1993). *Le dossier de l'avenir du système aéroportuaire montréalais – 1993*, Libéralisation de l'assignation des vols réguliers internationaux entre Dorval et Mirabel, Série B, Document de référence n° 4.
- Aéroports de Montréal (1996). *L'avenir du réseau aéroportuaire de Montréal*, Aéroports de Montréal, 58 p.
- Baldwin G. et L. Di Piéto (2004). *Marchés de l'aviation d'Edmonton et de Calgary : le récit de deux autres villes*, publications de Statistique Canada, Division des transports, n° 51-502-XIF.
- Baldwin J.R., D. Beckstead et M. Brown (2003). *Exode, rationalisation ou concentration ? Analyse des sièges sociaux au Canada, 1999 à 2002*, publication de Statistique Canada n° 11F0027MIF au catalogue, n° 019.
- Bigras, Y., R. Gagné et J. Roy (1996). *Étude économique sur les aéroports de Dorval et Mirabel*, Centre de Recherche sur les transports, Université de Montréal, 67 p.
- Gillen, D., M. Hansen, S.J. Mehndiratta, T. Sodeberg (1994). *The Impact of Air Transportation Technology on Aggregate and Sectoral Economic Efficiency and Growth in California*, Research report UCB-ITS-RR-94-18, Institute of Transportation Studies, University of California at Berkeley.
- Oum, T.H., A. Zhang A (2001). « Key aspects of global strategic alliances and the impacts on the future of Canadian airline industry », *Journal of Air Transport Management*, 7, p. 287-301.
- Polèse, M. et R. Shearmur R. (2003). « Pourquoi Toronto a surclassé Montréal au sommet de la hiérarchie urbaine canadienne ? L'impact des différences culturelles sur la dynamique spatiale des services supérieurs », *Géographie, Économie, Société*, 5, p. 399-420.
- Polèse, M. et R. Shearmur (2004). « Culture, language, and the location of high-order service functions : The case of Montreal and Toronto », *Economic Geography*, 4, p. 329-350.
- Statistique Canada, Catalogue 65-202 de Statistique Canada, Exportations, commerce de marchandises.
- Sypher : Mueller International Inc. (1993). *The Montreal gateway : past, present and future*.
- Volwes T.M. (2000). « The geographic effects of US airline alliances », *Journal of Transport Management*, 8, p. 277-285.
- Wills, M.J. (1978). *Linear and Non Linear Estimators of O-D Matrix*, Doctora thesis, department of Geography, University of British Columbia.

Sites Internet

- Groupe Canada NewsWire, Communiqué : « Air Canada recommande vivement aux gouvernements canadien et américain de moderniser l'accord de libéralisation des services aériens de 1995 », 24 février 2005 :
<http://www.newswire.ca/en/releases/archive/February2005/24/c8317.html>
- Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, Communiqué n° 69 : « Le Canada et la République populaire de Chine concluent un nouvel accord bilatéral de transport aérien », 19 avril 2005 :
http://w01.international.gc.ca/minpub/Publication.asp?publication_id=382447&Language=F
- Transport Canada, Transports au Canada en 2003, chapitre 9, Transport aérien, transport des passagers :
http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2003/9A_f.htm

Annexe 1 :

Description des données du modèle à l'origine de la carte des résidus

La carte représente les résidus d'un modèle. Elle est issue d'une analyse qui a pour but d'évaluer l'importance de l'économie locale en tant que déterminant du trafic aérien. L'analyse repose sur un univers de 89 villes canadiennes et états-uniennes, soit celles de 500 000 habitants et plus. Le modèle intègre des données relatives au trafic aérien, mais aussi à la taille et à la structure de l'économie des villes, deux groupes de variables expliquant le volume du trafic aérien généré par chacune des villes.

Trafic aérien

Le niveau du trafic aérien est déterminé par le nombre de passagers embarqués et débarqués par MSA-RMR en 2000 ; à noter que les passagers en correspondance ne sont comptés qu'une fois². Une région métropolitaine peut abriter plusieurs aéroports, voire plusieurs HUBS de taille différente, comme c'est le cas pour la MSA « San Francisco – Oakland – San Jose », en Californie. Dans ces cas ci, les données sont agrégées.

Données socio-économiques

Les données concernant le niveau socio-économique des villes regroupent deux types d'indicateurs : la taille du marché local et la structure de l'économie locale.

– La taille du marché local

À priori, le volume du trafic aérien varie en fonction de la taille et du dynamisme économique d'une ville. Une ville dynamique économiquement stimule des échanges et donc des déplacements : elle génère et attire du trafic aérien. Le nombre d'emplois est la variable la plus représentative de la taille du marché économique. À noter que le nombre d'emplois est privilégié au taux de chômage car les politiques de chômage diffèrent selon les deux pays ; il s'agit d'une définition administrative variable ; en revanche le nombre d'emplois est un indicateur stable dans l'espace puisque clairement défini.

² ACI, site web http://www.airports.org/cda/aci/display/main/aci_content.jsp?zn=aci&cp=1-5_9_2

– *Structure de l'économie locale*

Concernant la structure de l'économie locale, seuls les emplois susceptibles de générer ou d'attirer du trafic aérien sont retenus. Ainsi, une forte concentration d'emplois ayant trait à l'industrie du tourisme stimule le trafic en attirant des voyageurs. L'analyse repose donc sur deux types d'emplois : il s'agit du pourcentage d'emplois dans le secteur des « Arts, spectacle et loisirs » et du pourcentage d'emplois dans le secteur de « l'Hébergement et services de restauration » réunis dans la catégorie Tourisme.

Aussi, d'autres catégories d'emplois stimulent le trafic aérien du fait de leurs besoins de contacts interpersonnels : le pourcentage d'emplois dans le secteur des « services professionnels, techniques et scientifiques » et le pourcentage d'emplois dans le secteur des « services administratifs, de soutien, etc. » regroupés dans la catégorie Secteur tertiaire.

Le tableau suivant présente l'ensemble des variables à l'étude.

Catégorie	Variables (2000-2001)
Taille de l'économie locale	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'emplois
Structure de l'économie locale	<p>Tourisme</p> <ul style="list-style-type: none"> - % d'emplois dans le secteur des « Arts, spectacle et loisirs » - % d'emplois dans le secteur de « l'Hébergement et services de restauration » <p>Secteur tertiaire</p> <ul style="list-style-type: none"> - % d'emplois dans le secteur des « services professionnels, techniques et scientifiques » - % d'emplois dans le secteur des « services administratifs, de soutien, etc. »

Ainsi, l'ensemble de ces variables économiques explique 76,5 % de la variation du trafic arien des villes nord-américaines de plus de 500 000 habitants. Alors, 23,5 % du niveau du trafic aérien n'est pas expliqué par l'économie locale. Quels sont les autres facteurs explicatifs ? Résultent-ils des stratégies des compagnies aériennes, dans le contexte de mutation de l'industrie aérienne ? Quelles sont les villes ayant un trafic excédentaire ou déficitaire ?

Pour répondre à ces questions, nous avons cartographié ce trafic « inexpliqué », correspondant aux résidus du modèle, afin de visualiser où se trouvent les villes dont l'économie s'avère être un facteur secondaire. En d'autres termes, la carte représente la part du trafic que l'économie locale des régions métropolitaines n'explique pas. Les villes sont subdivisées en deux groupes : celles affichant des résidus positifs en rouge, et celles aux résidus négatifs en bleu. Les résidus positifs signifient que le volume du trafic aérien est supérieur à ce que l'économie locale de l'agglomération devrait générer. En revanche, les villes ayant des résidus de valeur négative sont des villes qui n'ont pas le trafic aérien escompté, étant donné l'économie locale.