



AÉROPORT DE QUÉBEC INC.

MÉMOIRE
déposé dans le cadre des consultations de la
Communauté métropolitaine de Québec
dans l'élaboration de sa vision stratégique

septembre 2004

Aéroport de Québec inc. souhaite participer au processus de consultations proposé par la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) dans le cadre de son exercice d'élaboration d'une vision stratégique du développement pour le territoire de la communauté métropolitaine de Québec. Le présent mémoire vise donc à positionner les objectifs de développement de l'aéroport international Jean-Lesage (AIJL) vis-à-vis des objectifs d'aménagement du territoire de la Ville, afin de contribuer au développement économique de la région et, tout particulièrement à l'enrichissement du réseau des transports.

Ce mémoire décrit, entre autres, les démarches entreprises au cours des dernières années par Aéroport de Québec et les étapes clés déjà franchies permettant d'améliorer l'accessibilité et la visibilité de Québec sur l'échiquier mondial.

Depuis le début de nos activités, notre jeune organisation s'engage à veiller à ce que les services aériens offerts à l'AIJL répondent aux besoins et attentes des voyageurs d'affaires et d'agrément de Québec et de l'Est de la province, ainsi que ceux des visiteurs extérieurs canadiens, américains et internationaux. Nos efforts sont donc ciblés à améliorer l'efficacité des départs et des arrivées dans notre ville afin d'éviter que la région demeure enclavée et difficilement accessible.

Une analyse de la situation de Québec en matière d'infrastructures de transport permet de constater que la région a déjà en main tous les outils pour assurer son développement. Nous ne croyons donc pas que le plein développement économique et touristique de Québec passe par une amélioration massive des infrastructures de transport. Toutefois, force est de constater que les infrastructures actuelles sont souvent vétustes et presque toujours sous utilisées.

L'AIJL n'est pas une exception, certaines de ses installations datant déjà des années 50. Il devient impératif de rendre l'aérogare à niveau avec les attentes et les contraintes des voyageurs des années 2000. Cependant, il est important de mentionner que les infrastructures actuelles du côté des pistes fournissent un niveau de service qui répond aux conditions de décollage des appareils effectuant des vols transatlantiques. Celles-ci permettraient donc à l'aéroport de traiter le double du trafic actuel. La problématique est particulièrement reliée aux aspects fonctionnel et esthétique de l'aérogare. En effet, la partie des vols intérieurs résulte d'une série d'interventions successives réalisées au fil des années et ne correspond plus aux attentes et besoins des usagers de même que des transporteurs et concessionnaires divers. Cette section de l'aérogare doit donc être réaménagé suivant un concept qui s'inscrit dans les tendances actuelles en aménagement d'aérogare pour, entre autres, corriger les déficiences au niveau du traitement des passagers, par exemple le manque de services du côté sécurisé. Le secteur des vols intérieurs compte pour 74 % du trafic annuel à l'AIJL, ainsi cette zone de l'aérogare traite la majeure partie de tous les voyageurs. Elle inclut également la majorité des services offerts aux clientèles de l'AIJL, notamment le restaurant, la tabagie et le poste de fouille.

D'infrastructures inadéquates découle une problématique d'achalandage, de potentiel de marché et d'efforts concertés visant à améliorer la desserte aérienne.

Quoique le développement économique régional constitue un dossier plus complexe que cela, notre approche est plutôt ciblée vers des investissements dans les infrastructures existantes soutenus par des efforts concertés de commercialisation, à court et long termes.

Historique de l'aéroport

Des premiers hangars construits sur le site actuel du Centre hospitalier de l'Université Laval (CHUL) à Sainte-Foy en 1929, afin d'assurer des services de courrier en hiver, au premier vol militaire vraisemblablement enregistré le 11 septembre 1941, l'aéroport a connu de multiples étapes pour en venir à celui que nous connaissons aujourd'hui. C'est le 17 décembre 1957 que la première aérogare destinée aux services aériens commerciaux est inaugurée. Même si Canadian Pacific Airlines offraient déjà depuis 1943 des vols entre Montréal, Québec, Mont-Joli et Sept-Îles, ce sont Québecair et Trans Canada Airlines qui assurent les premiers vols commerciaux réguliers visant à desservir la région de Québec, soit en 1955. L'aérogare aura donc 50 ans à l'aube de 2008 et elle ne répond déjà plus aux besoins et attentes des usagers.

Le 1^{er} novembre 2000, Transports Canada cédait à Aéroport de Québec inc. les responsabilités de gestion, d'exploitation et de développement de l'aéroport international Jean-Lesage. Société à but non lucratif et sans capital actions, tout excédent des produits généré par Aéroport de Québec est réinvesti dans les infrastructures de l'aéroport afin de toujours améliorer les services offerts aux voyageurs. Régie par un conseil d'administration dont les membres sont représentatifs de la communauté, notre but est de transformer l'aéroport afin qu'il devienne un pivot du transport pour la grande région de Québec, capable de relier notre ville et ses régions aux quatre coins du monde.

L'AIJL fait partie du Réseau national des aéroports (RNA). Ce réseau est constitué de 26 aéroports qui ont tous été cédés et sont jugés essentiels au réseau de transport aérien du Canada. Les aéroports du RNA traitent environ 94 % de tout le trafic passagers au Canada. Pour être classés dans le RNA et s'y maintenir, les aéroports doivent offrir régulièrement un service passagers à horaire fixe, et ce, toute l'année, et compter au moins 200 000 passagers annuellement ou encore se trouver dans une capitale provinciale ou territoriale.

L'AIJL constitue la porte d'entrée de l'Est du Québec sur le plan régional, national et international, et dessert une population de près de 2 millions d'habitants. Situé dans la grande région de Québec, la capitale de la province, il est au centre d'un territoire composé de deux régions administratives, soit Québec et Lévis, et représente un outil de développement économique de taille avec plus de 80 locataires, concessionnaires et fournisseurs de services divers établis sur le site et dans l'aérogare. Sa présence génère plus de 1 500 emplois directs et indirects. Ouvert 24 heures par jour, 7 jours par semaine, il reçoit près de 650 000 passagers annuellement et se classe au 15^e rang des aéroports au Canada. Plus de dix transporteurs y offrent au-dessus de 300 liaisons régulières hebdomadaires, vers plusieurs villes nationales et transfrontalières, et 12 vols nolisés internationaux vers des destinations du Sud, de même que Paris et bientôt Londres.

Historiquement, l'AIJL a été l'aéroport principal et la plaque tournante du service aérien pour l'Est du Québec, bénéficiant de la présence du siège social de la compagnie Air Alliance et d'autres petits transporteurs régionaux. À la suite de la restructuration récente de l'industrie aérienne canadienne, le rôle de l'aéroport à l'intérieur du système aéroportuaire a considérablement changé.

La disparition de la société InterCanadien, l'intégration des opérations d'Air Alliance avec celles d'Air Nova puis d'Air Canada régional et récemment d'Air Canada Jazz, la fusion d'Air Canada et de Canadien, la consolidation des opérations d'Air Transat à l'aéroport Mirabel de Montréal, et l'intégration additionnelle des opérations régionales d'Air Canada sous Air Canada Jazz ont eu des impacts négatifs considérables sur l'étendue, la qualité et la compétitivité des services aériens offerts en partance et à destination de l'aéroport. Par conséquent, le rôle de l'AIJL de desservir l'Est du Québec a grandement diminué, en bonne partie au profit des aéroports de Montréal (Trudeau et Mirabel).

À ce sujet, l'étude des clientèles actuelles et potentielles de l'aéroport international Jean-Lesage, réalisée en 2001 auprès de voyageurs aériens et de 200 entreprises de la région, a permis de constater que 64,5 % des voyageurs sont des voyageurs d'affaires et 35,5 % sont des voyageurs d'agrément. Par ailleurs, les clientèles proviennent en grande majorité du secteur des services (94 %). Ainsi, en 2001, le marché régional total est estimé à 1 257 362 voyageurs, l'AIJL détenant une part de marché régional total de l'ordre de 48 %. Le reste du marché est en quasi-totalité desservi par les aéroports de Montréal.

Malgré les bouleversements et les transitions au sein de l'industrie du transport aérien, le trafic aérien à l'AIJL est demeuré relativement stable au cours des dernières années, avec une moyenne annuelle approximative de 650 000 passagers.

Dans les années 80, le trafic aérien a connu des hauts et des bas au reflet des cycles économiques du moment et des variations quant au nombre de sièges offerts par les transporteurs aériens desservant la région. Le creux historique du trafic au début des années 80 (530 000 passagers) s'expliquerait en grande partie par la récession économique de l'époque. Quant au sommet historique de la fin des années 80 (760 000), il est en majeure partie le résultat de l'expansion économique qui a marqué cette période, de même que l'importante demande de voyages aériens de la part du secteur gouvernemental. D'ailleurs, à ce sujet, l'établissement de la plaque tournante de Québecair à Québec a contribué largement à l'accroissement de ce secteur du marché. Par ailleurs, la capacité considérable de sièges fournis sur le marché, notamment par les services de Nationair¹ et d'autres transporteurs de vols nolisés, a également marqué l'achalandage à cette période.

Depuis le milieu des années 90, le volume de trafic s'est maintenu à près de 650 000 passagers par année, malgré la restructuration et la consolidation effectuées dans l'industrie canadienne du transport aérien. En 2001, l'AIJL avait connu une croissance relativement forte, jusqu'aux événements tragiques du 11 septembre.

¹ Nationair était un important fournisseur de vols nolisés à destination du Sud et de l'Europe. La compagnie a cessé ses opérations en 1993.

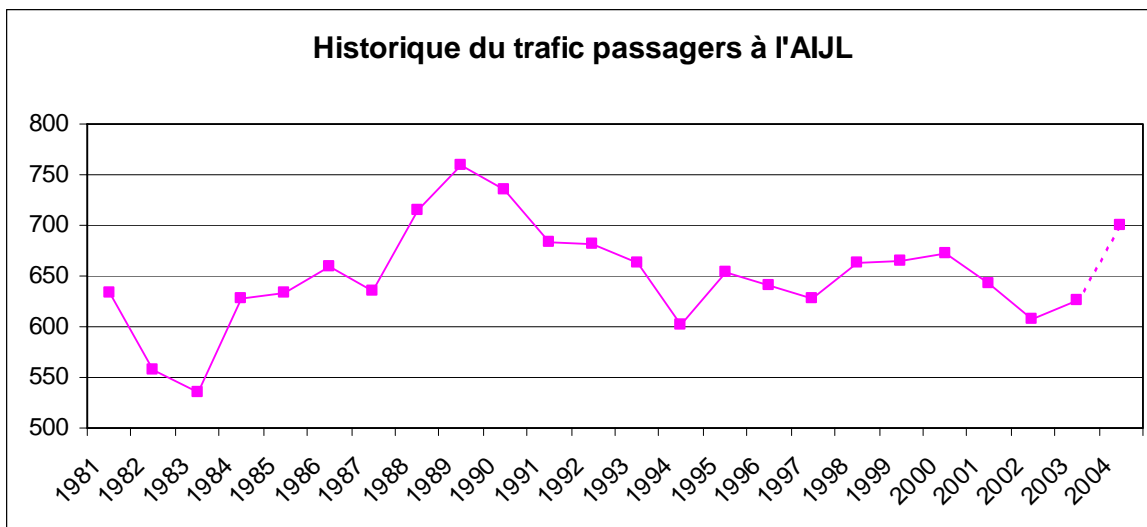
À la fin de l'année par contre, le trafic passagers enregistré une baisse modérée comparativement aux années antérieures, avec quelque 642 500 passagers².

Subissant toujours les effets négatifs des événements affectant l'industrie entière, le trafic passagers à l'AIJL a chuté à 610 340 en 2002.

Toutefois, en 2003, le trafic passager a connu une augmentation de 3 % par rapport à 2002, et ce, malgré le ralentissement du trafic aérien à l'échelle mondiale causé par le début de la guerre en Irak et la propagation du SRAS.

Aéroport de Québec inc. a dû aussi composer avec le recours d'Air Canada à la Loi sur les arrangements avec les créanciers et les pertes financières y étant associées, de même que le départ du transporteur American Eagle qui assurait depuis 10 ans le service entre Québec et Boston.

Le tableau suivant fournit un sommaire du trafic passagers à l'AIJL pour la période de 1981 à 2004.



Le contexte de l'industrie aérienne internationale ajoute aux défis auxquels fait face Aéroport de Québec dans son nouveau rôle de gestionnaire, notamment le développement de services aériens, la performance financière de la Société et l'application des nouvelles mesures de sécurité, sans compter l'entretien et le renouvellement de ses infrastructures. Avant le transfert de responsabilités de Transports Canada à Aéroport de Québec, le gouvernement fédéral a effectué des investissements pour améliorer et agrandir différentes composantes des installations aéroportuaires. Ceux-ci incluent la construction de la zone internationale de l'aérogare, la construction d'une nouvelle tour de contrôle aérien et la reconstruction du système de routes d'accès à l'aéroport.

² Le nombre de passagers en 2000 provient des bases de données préliminaires de Statistiques Canada et les données de 2001 sont basées sur des ajustements faits à partir des décomptes effectués au point de fouille par Aéroport de Québec inc.

Durant la période précédant la cession de l'AIJL à Aéroport de Québec, peu d'initiatives de marketing et de développement commercial ont été mises de l'avant. Par ailleurs, notre organisation s'est vue accordé les responsabilités de gestion de l'aéroport en 2000, au moment où certains aéroports dont Montréal et Toronto étaient déjà cédés depuis 8 ans. Le temps a donc joué en faveur de ceux-ci leur permettant de planifier, entre autres, les ressources financières requises pour assurer leur développement à long terme. De plus, la concentration des voyagistes à Montréal et la consolidation des activités d'Air Transat à Mirabel se sont faites au détriment de l'AIJL et de la région qu'il dessert. De la douzaine de vols qui étaient offerts par Air Transat avant 2000, ceux-ci sont tombés à 4 vols au moment où le transporteur installait ses opérations à Mirabel. N'eut été des efforts constants d'Aéroport de Québec et du GALA, Air Transat se retirait du marché de Québec pour la saison hivernale 2002-2003.

Pour relever les défis auxquels Aéroport de Québec fait face, le conseil d'administration et l'équipe de gestion, appuyés par les milieux d'affaires, de la politique et du tourisme de la région, favorisent une approche renouvelée face au développement du marché de l'aéroport. Cette approche implique des initiatives stratégiques innovatrices qui sauront combler les besoins et les attentes de la clientèle de l'AIJL, ainsi que ceux de la communauté qu'il dessert.

D'ailleurs, au 3^e trimestre de 2004, l'AIJL enregistrait une hausse de trafic de 12 % par rapport à la même période l'année précédente. Cette hausse témoigne des efforts constants investis par Aéroport de Québec inc. en collaboration avec ses partenaires du Groupe d'action pour les liaisons aériennes (GALA), afin de voir au développement continu des services aériens à l'AIJL.

Pour assurer sa pérennité, il faut noter aussi qu'Aéroport de Québec se concentre également au développement des activités commerciales dites non aéroportuaires. Au cours de l'année 2003, notre organisation a conclu une entente avec NordTech Aérospatiale. Il s'agit d'une réalisation clé qui permet de contribuer au rayonnement de l'AIJL et de sa région, notamment par la création de quelques 750 emplois au cours des 5 prochaines années. Au terme de sa 2^e année d'exploitation, cette entreprise d'envergure internationale spécialisée dans l'entretien lourd d'aéronefs, compte déjà x employés et a réussi à décrocher des contrats importants, dont l'entretien des aéronefs du transporteur à bas prix Jetsgo.

Les services aériens

Afin de concilier l'offre et la demande de services aériens, Aéroport de Québec travaille assidûment à développer des stratégies de communication et des partenariats afin de promouvoir les services offerts par les transporteurs qui desservent l'AIJL. Ces moyens cherchent à encourager la population et les gens d'affaires de la région à utiliser les services au départ de Québec. De cette façon la stimulation de la fréquentation à l'aéroport contribue à un achalandage accru et permet de justifier la mise en place de services additionnels.

En collaboration avec les membres du GALA, Aéroport de Québec a investi temps et argent au cours des 3 dernières années pour améliorer la desserte aérienne de Québec. Les résultats obtenus sont éloquentes :

- Air Transat établit son nouveau service régulier hebdomadaire entre Québec et Paris, et ce, à l'année longue;
- Northwest offre un nouveau service régulier quotidien entre Québec et Détroit;
- Air Transat augmente de 150 % ses vols nolisés à destination du Sud entre 2002 et 2004 (passant de 4 à 10 vols hebdomadaires);
- Continental améliore ses services quotidiens entre Québec et New York (plus de vols et des appareils plus gros);
- Québecair et Air Labrador introduisent de nouveaux services régionaux compétitifs à Air Canada;
- Aéro Mexico et Mexicana offrent de nouveaux services saisonniers entre Québec et Mexico;
- Jetsgo, transporteur bas prix, s'installe à l'AIJL faisant passer le prix moyen d'un voyage aller-retour entre Québec et Toronto de plus de 1000 \$ à environ 350 \$. Cette nouvelle liaison offre également des correspondances faciles à des tarifs tout aussi compétitifs, vers l'Ouest du pays;
- Le voyageur Canadian Affair en collaboration avec Thomas Cook Airlines établit un service saisonnier entre Québec et Londres (été 2005) ajoutant une seconde destination européenne aux services disponibles au départ de Québec;
- Air Canada améliore l'offre de vols quotidiens à 6 envolées vers Toronto et plus de 12 vols quotidiens vers Montréal.

Dans les faits, les voyageurs locaux et étrangers bénéficient d'un accès aisé à Québec et vers l'extérieur grâce à des envolées directes ou encore avec des correspondances faciles à Montréal, Toronto, Détroit ou Newark.

De plus, des négociations en cours prévoient l'ajout de services directs quotidiens vers une nouvelle destination américaine dès le printemps 2005 et l'ajout de vols vacances vers le Sud dès le début de 2005. La qualité et la diversité des services constitueront une amélioration considérable, afin de répondre à la demande et la taille du marché de Québec et de l'Est de la province.

Au cours des prochaines années, l'AIJL prévoit aussi l'établissement du transporteur à bas prix Westjet. L'arrivée de ce dernier est vu comme une étape très importante dans le développement des services aériens à Québec. En effet, les aéroports qui ont accueilli Westjet au cours des dernières années ont vu leur trafic passagers augmenter de 25 % à 40 % dès les premiers mois d'exploitation.

Le GALA évalue présentement d'autres projets de liaisons aériennes intérieures, transfrontalières et internationales visant à bonifier davantage la desserte aérienne à Québec, mais aussi à contribuer au développement de marchés clés. En effet, l'AIJL étant la plus importante infrastructure de transport de l'Est du Québec, son développement s'avère essentiel au soutien de l'économie régionale, assurant la croissance des milieux d'affaires et touristique de la grande région de Québec.

Projet de train rapide au départ de Québec

Ce projet fait l'objet de révisions quinquennal depuis plus de 20 ans maintenant. L'implantation d'un service ferroviaire dans le corridor Québec-Windsor constitue une menace éventuelle au développement des services aériens et de l'aéroport. En effet, l'importance de même que les ressources humaines et financières qui y sont accordées le sont au détriment du développement d'autres services de transport, dont les services aériens.

De plus, une analyse de Transports Canada datant de 1995 démontre que l'implantation d'un tel lien ferroviaire rapide entre Québec et Montréal aurait pour effet de diminuer l'achalandage à l'aéroport de plus de 40 %, soit environ 300 000 passagers annuellement. L'impact sur le trafic passagers à l'AIJL est donc considérable.

Aéroport de Québec croit que les solutions pour ouvrir Québec au monde entier passent, dans un premier temps, par des investissements et une implication plus grande dans les installations existantes. La création d'un fonds de risque régional pour le développement touristique permettrait à Aéroport de Québec et au GALA d'appuyer la mise en place de nouveaux services aériens propres à répondre aux attentes de l'ensemble de la communauté et de générer une activité économique considérable, notamment en contribuant au succès du Centre des congrès de Québec et en facilitant les efforts du Port de Québec pour faire de la ville de Québec un port de destination.

Le tourisme est une industrie dominante à Québec et représente environ 9 millions de visiteurs annuellement qui génèrent 1,6 milliards de dollars dans l'économie de la région et quelque 30 000 emplois directs et indirects. En outre, la région de Québec compte près de 12 000 unités d'hébergement et plus de 1 000 restaurants. Le tourisme d'affaires et de congrès à Québec représente, en 2002, pas moins de 386 congrès et 58 événements spéciaux. Le port de Québec quant à lui représente une infrastructure majeure du transport dans la région. Outre ses activités de transport de marchandises, il accueille annuellement de nombreux navires de croisières et la saison 2003 aura été la deuxième meilleure année de l'histoire du port avec, au total, plus de 58 000 passagers.

Les liaisons aériennes constituent donc un élément essentiel afin de soutenir des projets d'envergure, tel les marchés des congrès et des croisières.

En outre, les services aériens offerts à l'AIJL permettent d'accroître ses parts de marché sur le plan régional et de favoriser le rapatriement des voyages initiés à Montréal vers Québec. En effet, l'augmentation de l'accessibilité sur les aéroports de Montréal aurait pour effet d'amoinrir considérablement l'achalandage à l'AIJL et, par conséquent, à Québec.

Aéroport de Québec travaille depuis quelques années à récupérer les clientèles qui fuient vers Montréal et, au moment où l'amélioration des services offerts au départ de Québec commence à produire des résultats tangibles, l'établissement d'un lien ferroviaire rapide entre Québec et Montréal aurait pour conséquence d'anéantir les efforts investis.

Quoique la multiplicité des moyens de transport n'est pas en soi une entrave à l'amélioration de la desserte aérienne à Québec, nous croyons que le développement économique de la grande région de Québec passe, entre autres, par le renforcement des services existants et par l'offre de nouveaux services rapides et peu coûteux. En exemple, l'établissement d'une navette aérienne entre Québec et Saint-Hubert pour desservir la clientèle qui a comme destination finale la ville de Montréal répondrait dès maintenant et de façon efficace aux besoins des voyageurs. Le projet de lien ferroviaire rapide ne pourrait combler qu'à très long terme un tel besoin et à des prix sans doute moins abordables.

Par ailleurs, l'AIJL offre des liens directs réguliers quotidiens vers les plaques tournantes majeures de l'Est du Canada et des États-Unis, dont Montréal, Toronto, Détroit et New York.

Une communauté plus accessible

Les transporteurs aériens qu'ils soient canadiens, américains ou étrangers n'ont pas un rôle de développeurs économiques. La décision d'offrir des services à Québec repose sur un potentiel de rentabilité et un niveau de risque financier acceptables.

Il n'en tient qu'à nous, comme région, d'optimiser le potentiel de développement de Québec et cela passe tout d'abord par une utilisation maximale des infrastructures existantes et un investissement adéquat dans la commercialisation et le soutien de nouveaux services.

Dans l'élaboration de sa vision stratégique, nous souhaitons que la CMQ tienne compte des éléments contenus dans le présent mémoire, afin que les décisions prises permettent de contribuer à l'amélioration du réseau des transports de la région et de l'accessibilité de Québec. Les gestes posés se doivent d'apporter des solutions viables et durables axées sur le développement du territoire à long terme et le développement économique, social, culturel et environnemental d'une des rares villes du Patrimoine mondial de l'UNESCO.