

# LES CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT DU FRET AÉRIEN ET LA DYNAMIQUE CHANGEANTE DES AÉROPORTS

## NOUVELLES PERSPECTIVES POUR LA DEMANDE INDUSTRIELLE AU CANADA



## LA DYNAMIQUE CHANGEANTE DES AÉROPORTS

Depuis un siècle, les aéroports sont devenus des parties intégrantes de l'économie urbaine; ils transportent à la fois des marchandises et des passagers et servent de centres pour les emplois et les services. Les dernières décennies en particulier ont accéléré leur importance, car la mondialisation et la technologie ont accru la connectivité mondiale et la nécessité d'accéder sur demande à des villes dans le monde entier. Chaque jour, les aéroports acheminent des passagers et du fret à un rythme étourdissant, grâce à des réseaux complexes de vols intérieurs et internationaux.

Même si de nombreux aéroports se concentrent surtout sur les passagers, la croissance du commerce électronique et une livraison accélérée ont fait du transport aérien un élément crucial des réseaux de distribution mondiaux, suscitant ainsi une importante activité industrielle. Pour de nombreuses villes, les aéroports sont devenus un important carrefour économique, dont la fonction est semblable à celle des districts d'affaires centraux où se regroupent souvent les activités et les transports. Ainsi les termes « aéroville » et « aérométropole » sont-ils devenus communs dans le dialogue économique régional, soulignant la tendance à utiliser les aéroports comme des moteurs économiques et des nœuds de transport (Kasarda et Linsday, 2011).

L'analyse des aéroports et de leurs relations avec les services immobiliers est toutefois limitée, surtout dans le contexte canadien. Pour cette raison, Conseillers immobiliers GWL (GWRLA) a cherché à envisager les aéroports dans une plus grande perspective, en insistant sur le secteur du fret aérien et ses relations avec la demande en services immobiliers industriels.

## LES AÉROPORTS ET LA STRATÉGIE IMMOBILIÈRE INDUSTRIELLE

La stratégie industrielle du Canada en matière de services immobiliers est traditionnellement axée sur l'examen de la demande des utilisateurs produite par des secteurs comme la fabrication ou l'entreposage. Toutefois, avec la croissance du commerce électronique et des stratégies de plus en plus complexes relatives aux chaînes d'approvisionnement, le transport occupe maintenant une place de premier plan dans la demande industrielle au Canada. Tout comme les voies ferrées, les grandes autoroutes et les ports de mer, les aéroports sont essentiels à l'activité industrielle, mais on a traditionnellement sous-estimé leur importance pour les villes canadiennes, par rapport à d'autres moyens de transport.

Aussi, le rapport pose-t-il les grandes questions suivantes :

- Comment les aéroports du Canada changent-ils sur le plan de la fonction et de la portée économique?
- Quel est le marché mondial pour le fret aérien et quelle est la place du Canada dans cet ensemble?
- Comment fonctionnent les chaînes d'approvisionnement du fret aérien et quels principaux groupes d'utilisateurs industriels y participent?
- Quels sont les risques pour le secteur du fret aérien, à la fois pour les vols intérieurs et internationaux?
- Quelles sont les tendances spécifiques dans les grands aéroports canadiens et quelles occasions sont offertes aux investisseurs immobiliers?

La recherche nécessaire à ce rapport a porté sur plusieurs sources, y compris les recherches et interviews initiales effectuées par GWLRA auprès de spécialistes de l'industrie; le matériel et les commentaires du groupe de consultation InterVISTAS Consulting Inc.; des données commerciales de Statistique Canada; la documentation pédagogique; ainsi que des données recueillies auprès d'autorités aéroportuaires locales et nationales.

Notre recherche a produit plusieurs constatations intéressantes, dont les suivantes :

- Les stratégies relatives aux chaînes d'approvisionnement deviennent de plus en plus complexes et les aéroports ayant **un accès mondial et un volume de passagers élevé seront les plus actifs**, mais ceux qui se consacrent uniquement au fret et à l'expédition feront l'objet d'une demande industrielle limitée au Canada. Les aéroports moins évolués ne bénéficient généralement pas d'un bassin d'emplois bien établi ni d'une densité démographique suffisante, ce qui suggère qu'il faudra plus de temps pour que les investisseurs de ces marchés constatent une demande importante chez les utilisateurs. Les aéroports bénéficient de l'activité industrielle indirecte et la présence d'un « effet de regroupement » est un indicateur clé d'une demande soutenue autour d'eux.
- **Les aéroports intégrés ou susceptibles d'être intégrés à d'autres moyens de transport comme le rail, la mer ou la route** recueilleront les fruits d'un regroupement de l'activité industrielle complémentaire donnant lieu à une nouvelle demande en matière d'immobilier.

- Les aéroports de Toronto et de Vancouver continueront à recueillir les fruits des activités commerciales menées respectivement aux États-Unis et en Asie-Pacifique. Toutefois, **Calgary et Edmonton deviennent des marchés à surveiller**, car les coûts immobiliers dans ces régions demeurent très concurrentiels et les investissements dans les infrastructures aériennes et celles d'autres moyens de transport s'améliorent.
- **La Chine est devenue un important moteur de la demande de fret aérien au Canada**, dirigé par l'importation et l'exportation de produits manufacturés. Les États-Unis, même s'ils demeurent un grand marché de fret aérien pour le Canada, ont perdu de l'importance, remplacés par plusieurs marchés émergents d'Europe et d'Asie.
- Nous prévoyons que la croissance du marché canadien de fret aérien sera mue par le commerce électronique et le mouvement mondial des biens de grande valeur en progression. À ce titre, **les besoins en édifices industriels spécialisés comme les centres de traitement des commandes, les installations de distribution en vrac et de tri par intégrateur devraient s'intensifier** sur le marché industriel canadien, offrant de nouvelles catégories de biens aux investisseurs.

## VUE D'ENSEMBLE DE CERTAINS AÉROPORTS CANADIENS

### AÉROPORT INTERNATIONAL PEARSON DE TORONTO (YYZ) : LE VÉRITABLE AÉROPORT « MONDIAL » DU CANADA

L'aéroport international Pearson constitue un grand portail international pour les biens arrivant dans l'Est du Canada et il est un des aéroports les plus fréquentés au monde sur le plan de la circulation aérienne globale. Il demeure un des grands centres d'exportation de produits manufacturés vers les États-Unis et d'autres pays à cause du grand nombre de fabricants dans la région du Grand Toronto.

Sa position de plus gros aéroport canadien demeure avantageuse : le volume de ses activités en matière de passagers et de fret aérien est près du double de celui qui occupe le deuxième rang, l'aéroport international de Vancouver. À ce titre, le nombre impressionnant de ses activités en matière de

fret aérien, ainsi que la base industrielle bien établie de la région, continueront à faire de Pearson un marché clé pour le commerce mondial. Pearson bénéficie également d'un secteur de distribution bien établi, où pratiquement tous les grands détaillants possèdent des centres régionaux de distribution à partir de la région du Grand Toronto.

### Tendances industrielles en matière d'immobilier :

- Les activités en matière de fret aérien, menées à l'aéroport international Pearson, devraient susciter une nouvelle demande en services immobiliers, surtout de la part d'entreprises de logistique et de distribution. Même si la plupart des activités se concentrent sur la distribution en vrac et sur la logistique à grande échelle, de petits groupes comme des messageries et des compagnies locales de tiers participant à l'acheminement du fret devraient aussi être à la base de la demande du marché.
- Étant donné la croissance démographique constante dans la région du Grand Toronto et l'augmentation de la demande en matière d'expédition, suscitée par le commerce électronique, les intégrateurs accroîtront sans doute leurs besoins locaux en immobilier. Plusieurs transitaires internationaux et groupes de tiers ont également des installations de distribution près de Pearson, y compris Agility, DHL Global Forwarding, Kuehne & Nagel, UPS Supply Chain Solutions et Schenker.
- Le petit nombre de terrains industriels autour de l'aéroport pose encore un problème, en limitant les possibilités d'aménagement de grandes installations industrielles à proximité de Pearson. On pourrait cependant recourir aux terrains appartenant à l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA), qui a procédé à l'acquisition stratégique de terrains non aménagés autour de l'aéroport pour accroître le potentiel de développement de l'aviation et des opérations commerciales et industrielles (InterVISTAS Consulting Inc., 2011).

### AÉROPORT INTERNATIONAL DE VANCOUVER (YVR) : UNE PORTE OUVERTE VERS L'ASIE-PACIFIQUE

L'aéroport international de Vancouver est le deuxième plus gros du Canada (sur le plan du volume de passagers) et sert de grand portail international vers les pays de la côte du Pacifique. Il est encore le principal point d'entrée des produits manufacturés en provenance d'Asie, surtout des articles électroniques et de la machinerie de Chine. Boeing et le Centre for Aviation prédisent

tous deux que le trajet commercial Amérique du Nord-Asie deviendra le segment de fret aérien dont la croissance sera la plus rapide au monde, et que la plupart des activités se concentreront sur les exportations de la Chine vers le Canada et les États-Unis (Boeing, 2013; Centre for Aviation, 2013). Cette tendance devrait orienter la demande à long terme en fret aérien à l'aéroport international de Vancouver.

#### **Tendances industrielles en matière d'immobilier:**

- Un secteur régional en expansion, dans les domaines de la logistique et de la distribution, devrait avoir d'heureuses retombées sur le secteur du fret aérien, grâce à de meilleures liaisons intermodales (mer et rail) avec le port Metro Vancouver, ainsi qu'à l'expansion continue des pivots de distribution dans les zones industrielles environnantes comme East Richmond et Delta.
- La Vancouver Airport Authority (VAA) consacrera un capital élevé à augmenter la capacité de fret aérien à l'aéroport, notamment par la recherche de partenariats stratégiques avec des intégrateurs et des transitaires, en vue d'offrir un plus grand nombre de services. Elle cherche à intensifier les usages industriels en regroupant la plupart de ces opérateurs de fret aérien dans plusieurs parcelles stratégiques de l'aéroport. Il s'agit notamment de la partie nord où UPS possède une installation de 125 000 pi. car. du côté piste et où la Société canadienne des postes a récemment construit une installation de tri de 700 000 pi. car. (InterVISTAS Consulting Inc., 2011).
- Toutefois, le progrès de l'aéroport sera entravé par un obstacle majeur : sa capacité. Son emplacement sur une île et le fait que le secteur environnant soit relativement développé limitent l'expansion du fret aérien et des usages industriels connexes, ce qui laisse prévoir de grands obstacles locaux pour le développement et les acquisitions de terrains.

#### **AÉROPORT INTERNATIONAL DE HAMILTON (YHM) : PIVOT STRATÉGIQUE DE FRET POUR L'EST DU CANADA**

L'aéroport international de Hamilton est situé à 60 km à l'ouest de l'aéroport international Pearson de Toronto et est géré par TradePort International Corporation. Depuis plus-

ieurs années, il est devenu un aéroport-clé pour le fret aérien, et il sert de pivot de distribution dans l'Est du Canada à la fois pour CargoJet et Purolator et comme point de distribution régionale à la fois pour UPS et DHL. Bien que sa taille soit un quart de celle de Pearson (sur le plan des volumes de fret), l'aéroport de Hamilton demeure un portail stratégique pour un grand nombre de marchandises arrivant au Canada et en Ontario.

#### **Tendances industrielles en matière d'immobilier:**

- Pour favoriser davantage la croissance du fret aérien, des investissements fédéraux et provinciaux sont en cours en vue d'agrandir l'aéroport de Hamilton, y compris l'aménagement de nouvelles installations de fret aérien et d'entreposage à froid sur les terrains de l'aéroport. La Ville de Hamilton cherche aussi un intérêt privé dans l'aménagement de 1300 acres de style « aérométropole » entourant l'aéroport, terrain officiellement considéré comme le district de croissance de l'emploi de l'aéroport (Ville de Hamilton, 2013).
- Même s'il est actuellement moins coûteux pour Purolator et CargoJet d'exercer leurs principales activités à partir de l'aéroport de Hamilton, les frais des avions-cargos se rapprochent de ceux de l'aéroport Pearson, selon InterVISTAS. Si cette tendance se maintient, la menace de déménager les opérations d'intégrateur à Pearson pourrait très bien se concrétiser.
- Le développement industriel local s'est surtout concentré dans le centre et le nord de la municipalité, principalement le long des autoroutes de la série 400 près de la Queen Elizabeth Way et près du Port de Hamilton, de sorte que l'aéroport international de Hamilton pourrait se heurter à des difficultés en essayant d'établir une demande industrielle à proximité. Le marché industriel de Toronto-Ouest, situé tout près, exerce aussi une forte concurrence pour ce qui est de la demande locale en locataires industriels.

#### **AÉROPORT INTERNATIONAL DE CALGARY (YYC) : PRINCIPAL PIVOT DE DISTRIBUTION POUR L'OUEST**

Calgary continue à émerger à titre de principal pivot de distribution pour l'Ouest du Canada, bénéficiant des activités commerciales à la fois de Vancouver et d'Edmonton. La diversité des vols intérieurs et internationaux à travers cet aéroport fait de la ville un attrayant pivot de logistique pour les fabricants basés à Edmonton et expédiant des produits du pétrole et du gaz à l'étranger.

### **Tendances industrielles en matière d'immobilier:**

- La croissance de l'aéroport de Calgary à titre de pivot de distribution pour l'Ouest a créé une nouvelle demande de la part des gros détaillants et a mené à une forte demande de la part des usagers du transport et de la logistique autour de l'aéroport. Grâce à ses coûts concurrentiels par rapport à d'autres emplacements nord-américains et à son accès commode à d'autres marchés en croissance, il demeure un bon emplacement pour les opérations de logistique nécessitant un accès multimodal.
- De récents changements destinés à une plus grande distribution et des utilisations de logistique plus nombreuses, dans le secteur nord-est, complètent aussi les activités de l'aéroport de Calgary. De récents investissements effectués par des groupes de commerce électronique comme Walmart et Target, pour construire de gros entrepôts près de l'aéroport de Calgary, témoignent également de l'évolution du marché vers les utilisations de distribution.
- L'aéroport international de Calgary se dote aussi d'une troisième piste parallèle aménagée sur la partie est de l'aéroport, qui sera achevée en 2014 et devrait accroître la capacité de transport, tant des passagers que du fret aérien. De plus, UPS a récemment intensifié sa présence sur le marché de Calgary en inaugurant une installation de 150 000 pieds carrés, d'une valeur de 30 millions de dollars, au pivot Global Logistics de l'aéroport international de Calgary YYC, situé au nord-ouest de l'aérogare principale.

### **AÉROPORT INTERNATIONAL D'EDMONTON (YEG) : MARCHÉ DE FABRICATION STRATÉGIQUE**

L'aéroport international d'Edmonton occupe une position stratégique, car il est l'aéroport le plus proche de la région riche en ressources du nord de l'Alberta et constitue un important marché d'importation et d'exportation pour les produits reliés au secteur énergétique de l'Alberta. Il sert en particulier de marché spécial d'exportation pour la machinerie du pétrole et du gaz vers plusieurs marchés dont les ÉAU, l'Australie, Oman et la Thaïlande.

### **Tendances industrielles en matière d'immobilier:**

- Malgré une saine croissance dans les volumes du fret aérien, au cours de la dernière décennie, l'aéroport inter-

national d'Edmonton n'a pas réussi à attirer des services spécialisés de transitaires. Bien que des intégrateurs comme FedEx et UPS exercent des opérations régionales à partir de l'aéroport, Calgary et Vancouver continuent de retenir une grande partie de ses activités de distribution. Les transitaires d'Edmonton acheminent généralement des marchandises par camions pour chargement à l'aéroport de Calgary ou à celui de Vancouver, en partie à cause de la plus grande capacité de ces aéroports, et en partie à cause des frais de camionnage relativement concurrentiels. Inversement, l'aéroport d'Edmonton tente de compenser cette tendance en ajoutant davantage de trajets sans escale dans toute l'Amérique du Nord et à l'étranger pour accroître sa capacité de fret aérien.

- Les autorités locales proposent aussi plusieurs projets d'aménagement liés à l'aéroport, y compris l'initiative intermodale de 1 400 acres de Port Alberta, ainsi que le concept « d'aérotropole » Leduc de 350 acres, dans une tentative d'enrayer les fuites du fret aérien vers Calgary.
- L'aéroport international d'Edmonton fait également l'objet d'un projet d'expansion ayant débuté en 2012, qui prévoit la prolongation de l'aérogare sud, l'aménagement d'espaces dans les hangars et l'expansion des installations pour avions, y compris la nouvelle « cité du fret ». L'expansion de l'aéroport vise à préparer ce dernier à accueillir la hausse prévue du fret aérien, qui devrait être exponentielle au cours des prochaines années.

### **AÉROPORT INTERNATIONAL PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU DE MONTRÉAL (YUL) : PORTAIL VERS L'EST DU CANADA**

Montréal a la bonne fortune d'être un grand portail vers l'Est de l'Amérique du Nord et la plus grande partie de son fret aérien de l'étranger provient des États-Unis. La ville est située le long du corridor commercial Québec-Chicago et est aussi stratégiquement placée près de New York et d'autres villes américaines de l'Est. Montréal se trouve aussi sur le plus court trajet de fret aérien entre l'Europe et le centre de l'Amérique du Nord.

### **Tendances industrielles en matière d'immobilier:**

- Montréal a deux aéroports internationaux : Pierre-Elliott-Trudeau (YUL) et Mirabel (YMX). Pierre-Elliott-Trudeau constitue essentiellement un pivot régional pour

le transport des passagers et du fret aérien, tandis que Mirabel se spécialise en fret aérien. Aéroport de Montréal estime que l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau demeurera consacré aux passagers à destination de l'étranger, tandis que Mirabel deviendra un pivot de l'aérospatiale et de la logistique.

- La capacité de détourner des États-Unis les importations et exportations sera le moteur de la future croissance industrielle dans les deux aéroports du Grand Montréal. Les importations de fret aérien à partir des États-Unis ont diminué de plus de 53,4 % depuis une décennie à Pierre-Elliott-Trudeau, suscitant une chute notable du fret aérien total. Inversement, à YMX, les exportations vers les États-Unis ont baissé de près de 53,1 %. Bien que certains signes d'une hausse de la demande en fret aérien de pays comme le Japon et l'Allemagne commencent à se manifester, le total des marchandises expédiées par la voie aérienne à partir de ces pays ne représente qu'une petite fraction du fret aérien total avec les États-Unis relatif aux deux aéroports.

#### **AÉROPORT INTERNATIONAL JAMES ARMSTRONG RICHARDSON DE WINNIPEG (YWG) : PIVOT STRATÉGIQUE POUR LES VOLS INTÉRIEURS DE FRET AÉRIEN**

L'aéroport international James Armstrong Richardson (Winnipeg) occupe une position stratégique près du centre géographique du Canada et de l'Amérique du Nord, et il est le principal pivot du service de nuit de Purolator et Cargojet. L'aéroport est équipé pour accueillir des avions de n'importe quelle taille et il a un service sur place de douanes canadiennes et américaines, ouvert 24 heures sur 24, permettant aux avions-cargo d'avoir des horaires plus souples. De plus, il n'impose aucun couvre-feu pour les heures de vol, ce qui en fait un des aéroports les plus en demande pour les opérateurs de fret aérien proprement dits.

#### **Tendances industrielles en matière d'immobilier:**

- L'aéroport international de Winnipeg a énergiquement cherché à augmenter son fret aérien depuis plus d'une décennie et, même s'il sert surtout de point de connexion du fret intérieur pour plusieurs transporteurs aériens, il n'a pu attirer un nombre substantiel de vols internationaux, ce qui a réduit les mouvements internationaux en matière de fret aérien.
- Un important port fluvial de 20 000 acres appelé CentrePort est adjacent à la limite nord-ouest de l'aéroport international Richardson, et offre d'importants sites vierges susceptibles d'accueillir des centres de distribution, d'entreposage et de fabrication. Plusieurs locataires y sont déjà installés, dont Boeing, Standard Aero de Dubai et Bristol Magellan.

