

Réponse à la question ayant trait à la marge d'erreur des prévisions d'achalandage d'Aéroports de Montréal (Tableau 3.6, page 58, annexe D intitulée « Étude des solutions »).

○ **Élaboration des prévisions de trafic passagers**

Les prévisions de trafic passagers d'Aéroports de Montréal sont élaborées sur une base annuel en collaboration avec la Direction de l'analyse économique de Transports Canada. Depuis le début des années 1970, Transports Canada a développé des modèles de prévisions aériennes fiables en fonction des différentes réalités économiques au Canada.

À cet égard, la demande en transport aérien est tributaire de nombreuses variables : l'activité économique, la démographie, le revenu des ménages, les prix des billets et la fréquence des vols sont des variables déterminantes de la demande de transport aérien.

○ **Les modèles de prévision**

Essentiellement, deux modèles sont retenus afin de réaliser les prévisions, soit le modèle « Origine et destination des passagers » (MODP) et le modèle de « Répartition du trafic des passagers » (MRTP). Ces deux modèles sont calibrés et validés annuellement de façon à incorporer dans les modèles les données les plus récentes.

○ **Alimentation des modèles (input)**

Les modèles sont alimentés par les plus récentes prévisions socio-économiques paramétrés en fonction des changements qui affectent l'industrie du transport aérien. Citons par exemple, les modifications apportées à la composition des flottes, le PIB, la population adulte, le revenu personnel disponible, le prix des billets, etc. Les hypothèses de prévisions sont validées en consultation avec les différents aéroports canadiens, NavCanada, le Ministère de Finances, le ministère des Ressources naturelles, etc.

Mentionnons également que les hypothèses socio-économiques tel que le revenu personnel disponible, le prix du baril de pétrole, la population, sont pour la plupart tirées des firmes spécialisées dans le domaine prévisionnel (Econometrica, Conference Board, etc.).

○ **Les prévisions de demande (output)**

Puisque toutes les prévisions contiennent des éléments d'incertitude, Transports Canada élabore trois scénarios, l'un pessimiste (de faible croissance), l'autre optimiste (de forte croissance) et un scénario de base. Ces scénarios portent sur une période de 20 ans. Contrairement aux modèles probabilistes, les modèles classiques ne comportent pas de marge d'erreur mais plutôt des écarts explicables avec la réalité ex-post.

Quoique l'exactitude des prévisions dans le passé ne soit pas garante des prévisions futures, l'étude de la performance passée est importante pour trois raisons.

- connaître l'exactitude des prévisions passées de façon à pouvoir évaluer le risque lors de la prise de décision;
- sert de point de référence aux prévisionnistes de façon à pouvoir améliorer les prévisions;
- Donne l'occasion aux prévisionnistes de déterminer la source des erreurs de façon à pouvoir améliorer les prévisions.

À cet égard, Transports Canada publie annuellement pour le compte de ces clients les écarts entre les prévisions et la réalité observée. À l'exception des chocs exogène, comme par exemple l'impact des événements du 11 septembre 2001, le pourcentage d'erreur est de 2,6% pour la moyenne des 5 dernières années de prévisions ou encore de 1,4% pour la dernière année de prévisions (2004).