



# PERSPECTIVE

## GRAND MONTRÉAL

MARS 2014

- Montréal-Trudeau passe le cap des 14 millions de passagers en 2013
- 33<sup>e</sup> aéroport nord-américain en matière d'achalandage et 7<sup>e</sup> en ce qui concerne la croissance de l'achalandage
- Croissance de l'achalandage plus stimulée par l'augmentation de voyageurs québécois que par l'augmentation de voyageurs internationaux
- Absence de liaisons directes avec l'Asie-Pacifique...
- ... contrairement à ce que l'on observe dans plusieurs aéroports du nord-est de l'Amérique du Nord
- Les aéroports d'Ottawa, de Québec, de Burlington et de Plattsburgh : quatre aéroports à moins de 250 km de Montréal qui comptent plus de 7 millions de passagers annuels

## Le transport aérien de passagers dans le Grand Montréal : des liaisons aériennes stratégiques à mettre en place

**Résumé** – Alors que les économies métropolitaines sont de plus en plus interconnectées, les liaisons aériennes entre régions deviennent un enjeu primordial dans le positionnement des métropoles.

À l'aide de données provenant notamment d'Aéroports de Montréal (ADM), de Statistique Canada, de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) et d'une compilation spéciale d'Airports Council International – North America (ACI-NA), ce numéro du *Perspective Grand Montréal* brosse un portrait du transport aérien de passagers en provenance et à destination du Grand Montréal.

Dans le contexte nord-américain, l'aéroport Montréal-Trudeau, principal aéroport desservant les vols de passagers dans la région<sup>1</sup>, fait figure d'aéroport à achalandage modeste. Alors que la région est la 16<sup>e</sup> plus importante en Amérique du Nord quant à sa population totale, son aéroport international se classe au 33<sup>e</sup> rang des aéroports nord-américains quant à son achalandage.

Le nombre de passagers est toutefois en croissance dans la région ces dernières années, en particulier les passagers sur des vols internationaux, soit sur des vols

entre Montréal et des destinations situées à l'extérieur du Canada et des États-Unis. Cette croissance du nombre de passagers sur des vols internationaux est principalement le reflet d'une augmentation du nombre de voyageurs québécois, se rendant notamment vers des destinations soleil.

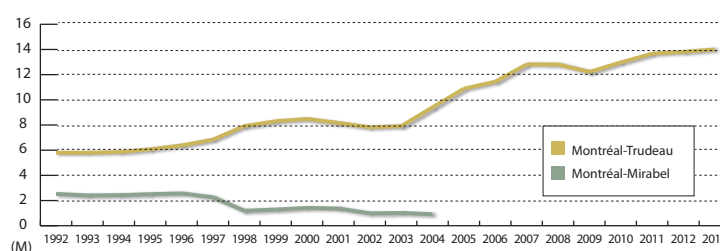
Les liaisons aériennes directes pouvant être réalisées à partir de Montréal se concentrent vers quatre grands ensembles géographiques : le Québec, notamment la ville de Québec et les petits centres régionaux du centre et du nord de la province, les principales régions métropolitaines canadiennes et étasuniennes, en particulier celles situées dans l'est du continent, l'Europe, en particulier certaines régions métropolitaines de l'Europe de l'Ouest et du Sud, et les destinations soleil du Mexique, des Caraïbes et de l'Amérique centrale.

Toutefois, on ne retrouve actuellement aucune liaison directe entre le Grand Montréal et les grandes métropoles d'Amérique du Sud et d'Asie. Plusieurs de ces métropoles présentent pourtant des liaisons aériennes avec certaines régions métropolitaines du nord-est de l'Amérique du Nord.

## Montréal-Trudeau passe le cap des 14 millions de passagers en 2013

Après une certaine stagnation de l'achalandage aérien dans le Grand Montréal au cours des années 1990, le nombre de passagers<sup>2</sup> dans la région a connu une augmentation progressive au cours des années 2000. Ainsi, en 2002, on enregistrait 8,8 millions de passagers contre 12,8 millions en 2008 et 14,1 millions en 2013. Depuis novembre 2004, avec la fermeture de l'aéroport Montréal-Mirabel au trafic de passagers, l'aéroport Montréal-Trudeau assure seul le rôle d'aéroport international pour la région de Montréal.

**Nombre de passagers (en millions) dans les aéroports Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel entre 1992 et 2013\***



\* À partir de 2007, les données comprennent les passagers payants et non payants, selon la nouvelle méthode désormais utilisée par ADM. Les années précédant 2007 étaient basées sur les passagers payants seulement.

Source : Aéroports de Montréal. Traitement : CMM, 2014.

1 Dans ce document, seuls les aéroports de 10 millions et plus de passagers annuels sont étudiés. Les données sur le nombre de passagers aériens dans le Grand Montréal ne tiennent donc pas compte du trafic aérien en partance ou à destination de l'aéroport Montréal Saint-Hubert Longueuil (AMSL), situé à Longueuil. En matière de vols réguliers, cet aéroport dessert une dizaine de villes québécoises et St. John au Nouveau-Brunswick. Différentes entreprises y offrent également des vols no-lisées. Toutefois, en raison de son petit achalandage, tant Statistique Canada que l'ACI-NA ne compilent pas de données sur le nombre de passagers pour cet aéroport.

2 Dans ce document, le nombre de passagers fait toujours référence au nombre de passagers embarqués et débarqués.

## Montréal-Trudeau : 33<sup>e</sup> aéroport nord-américain en matière d'achalandage et 7<sup>e</sup> en ce qui concerne la croissance de l'achalandage

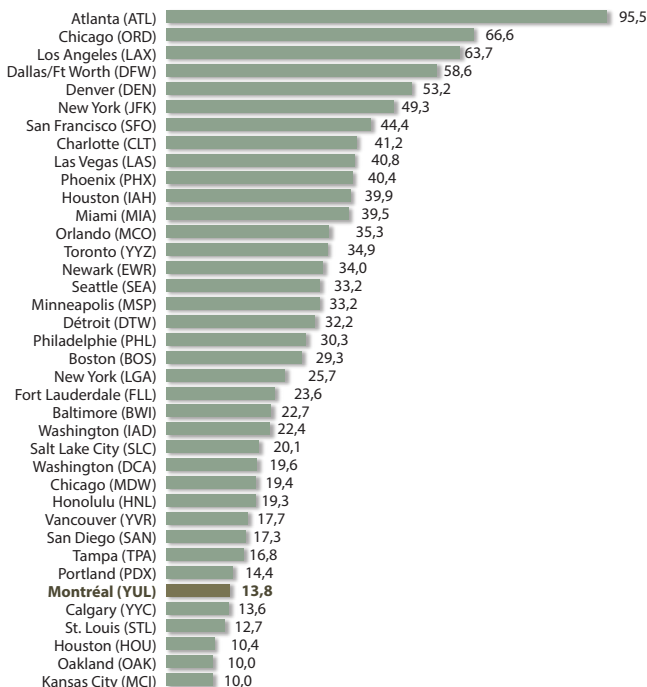
L'aéroport Montréal-Trudeau fait figure d'aéroport à achalandage modeste dans le contexte des aéroports nord-américains. Bien que le Grand Montréal se classe au 16<sup>e</sup> rang des régions métropolitaines nord-américaines les plus peuplées et au 13<sup>e</sup> rang concernant le nombre d'emplois, son aéroport international se classe au 33<sup>e</sup> rang pour son achalandage de passagers. La région de Montréal ne fait pas partie des grandes plateformes de correspondance aéroportuaire (*hubs*) nord-américaines où une ou plusieurs grandes lignes aériennes concentrent leurs activités. C'est notamment le cas d'Atlanta, dont l'aéroport international est le plus achalandé au monde et sert de *hub* pour Delta Air Lines, de Chicago, dont l'aéroport O'Hare sert de *hub* pour United Airlines et American Airlines et, au Canada, de Toronto, qui sert de *hub* pour Air Canada.

Le nombre de passagers est toutefois en croissance à l'aéroport Montréal-Trudeau et, pour la période 2007-2012, il a connu la 7<sup>e</sup> plus forte croissance parmi les aéroports de plus de 10 millions de passagers, derrière les aéroports de Charlotte, de San Francisco, de Houston, de Miami, de Calgary et de Toronto.

Aux États-Unis, on observe des variations importantes d'achalandage dans plusieurs aéroports. Cette situation s'explique notamment par la hausse ou la baisse de l'attractivité économique et touristique de certaines régions métropolitaines, mais également par la consolidation des activités des transporteurs aériens dans certains aéroports au détriment d'autres. C'est ainsi que des aéroports comme ceux de St. Louis, de Cincinnati ou de Pittsburgh ont perdu leur position de *hub* au cours de la dernière décennie et ont vu leur achalandage chuter drastiquement alors qu'un aéroport comme Charlotte s'est positionné comme l'un des principaux *hubs* des États-Unis<sup>3</sup>. Dans certaines régions métropolitaines qui comptent plus d'un aéroport international, on observe des consolidations de vol à l'intérieur même de la région : dans la région de San Francisco, par exemple, l'aéroport international situé dans la ville de San Francisco a connu une forte croissance ces dernières années au détriment des aéroports internationaux d'Oakland et de San Jose<sup>4</sup>.

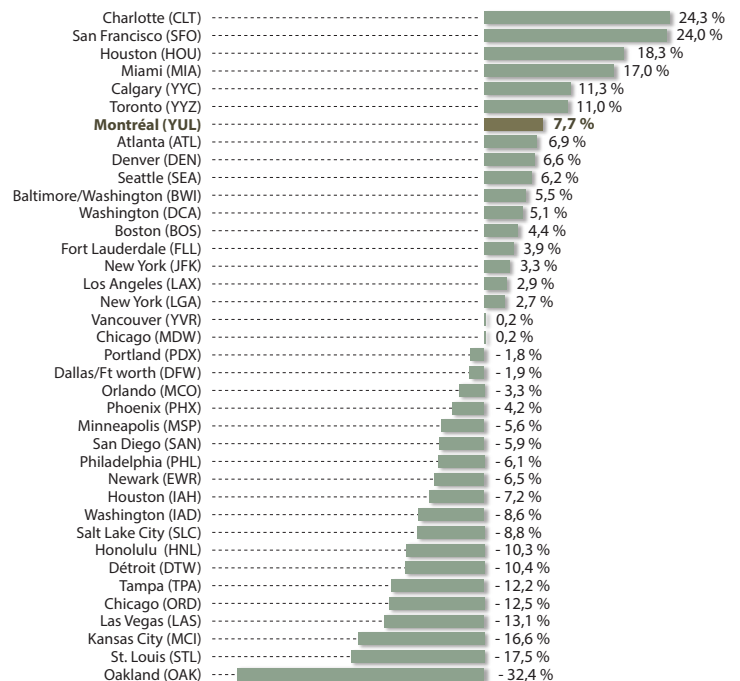
### Aéroports nord-américains de 10 millions et plus de passagers en 2012

Nombre de passagers totaux (en millions), 2012



Sources : Aéroports de Montréal et ACI-NA, 2013. Traitement : CMM, 2014.

Taux de croissance du nombre de passagers, 2007-2012



3 CEPA CENTRE FOR AVIATION (2011). « Cincinnati, Pittsburgh and St. Louis airports most affected by carriers' moves over past decade ». *Aviation Analysis*.

4 VEDWARD, R. (2013). « Analysis: How consolidation has shifted US airport hubs ». *Airline Business*. Flight Global.



## Sans faire partie des plaques tournantes majeures du transport aérien, Montréal est le lieu de départ ou d'arrivée d'un nombre important de passagers sur des vols transfrontaliers et internationaux

Avec l'importance du système urbain aux États-Unis et les grandes distances qui séparent certaines régions métropolitaines étatsuniennes entre elles, l'avion est un mode de déplacement majeur aux États-Unis, qui représente le premier marché mondial en matière de vols domestiques<sup>5</sup>. Comparativement aux aéroports canadiens, une importante proportion des passagers arrivant ou débarquant dans les aéroports étatsuniens proviennent de vols domestiques. Les connexions vers des vols internationaux à partir des États-Unis sont quant à elles concentrées dans certains aéroports qualifiés de *gateways* (portes d'entrée). C'est notamment le cas des aéroports de JFK et de Newark dans la région de New York ou des aéroports de Miami, de Los Angeles, ou de San Francisco, qui sont des plaques tournantes importantes pour des correspondances entre des vols internes ou transfrontaliers et des vols internationaux.

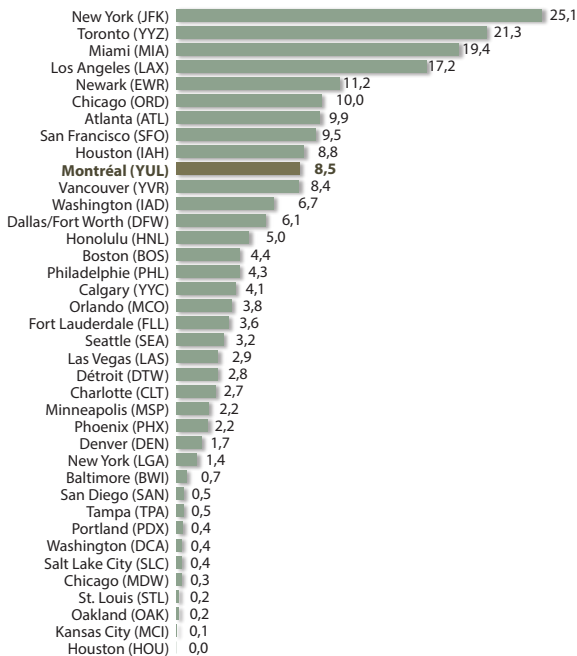
Au Canada, l'aéroport Toronto Pearson est le principal *gateway* et l'on y retrouve un grand nombre de correspondances à partir de villes canadiennes vers des vols transfrontaliers ou des destinations internationales.

L'aéroport Toronto Pearson arrive d'ailleurs deuxième en Amérique du Nord pour le nombre de passagers sur des vols transfrontaliers ou internationaux, avec 21,3 millions de passagers. L'aéroport Montréal-Trudeau se classe quant à lui 10<sup>e</sup> en Amérique du Nord pour son trafic transfrontalier et international, avec 8,5 millions de passagers, ce qui est supérieur à Vancouver, qui arrive au 11<sup>e</sup> rang avec 8,4 millions de passagers, et à Calgary, qui arrive au 17<sup>e</sup> rang avec 4,1 millions de passagers sur ce type de vol.

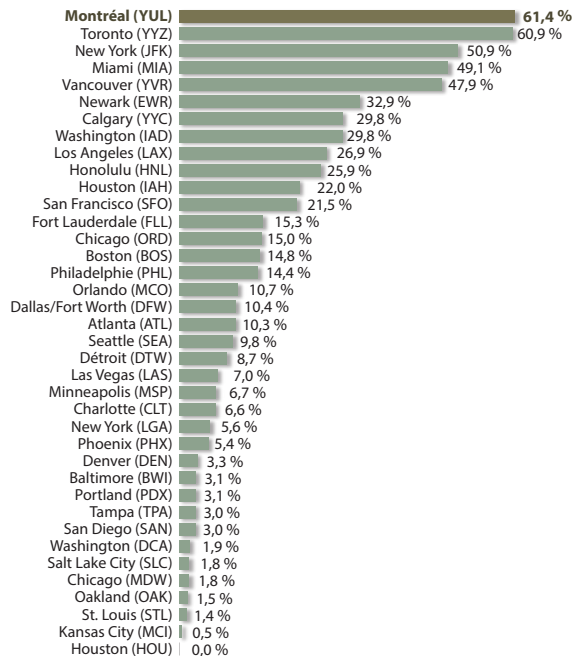
À Montréal-Trudeau, le nombre important de passagers transfrontaliers et internationaux est principalement le reflet du grand nombre de vols directs vers le nord-est des États-Unis et de vols directs saisonniers, souvent nolisés, ciblant une clientèle québécoise pour des destinations soleil de la Floride, du Mexique, des Caraïbes ou de l'Amérique centrale, et des vols directs saisonniers vers des villes d'Europe de l'Ouest et du Sud. À cet égard, pour la saison d'été 2014, Montréal-Trudeau devrait se classer au 4<sup>e</sup> rang, derrière les aéroports de JFK, Newark et Toronto Pearson, pour le nombre de destinations desservies par vol direct vers l'Europe<sup>6</sup>.

### Aéroports nord-américains de 10 millions et plus de passagers en 2012

Nombre de passagers transfrontaliers\* et internationaux (en millions), 2012



Proportion des passagers transfrontaliers\* et internationaux sur l'ensemble des passagers, 2012



\* Passagers sur des vols entre le Canada et les États-Unis.

Source : ACI-NA, 2013. Traitement : CMM, 2014.

5 IATA (2013). 2012 Annual Review.

6 ADM. « Une offre exceptionnelle l'été prochain : Montréal-Trudeau au 4<sup>e</sup> rang en Amérique du Nord pour le nombre de vols directs vers l'Europe ». Communiqué de presse, Montréal, 17 février 2014.

## Croissance de l'achalandage plus stimulée par l'augmentation de voyageurs québécois que par l'augmentation de voyageurs internationaux

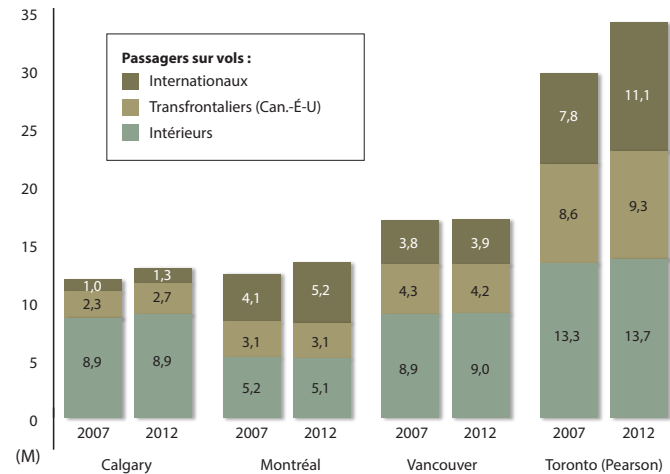
Entre 2007 et 2012, ce sont les passagers sur des vols internationaux qui ont connu la plus forte croissance à Montréal-Trudeau. Leur nombre est passé de 4,1 millions, en 2007, à 5,2 millions, en 2012. Montréal-Trudeau est le deuxième aéroport canadien avec le plus grand nombre de passagers sur des vols internationaux, derrière Toronto (11,1 M), mais loin devant Vancouver (3,9 M) et Calgary (1,3 M). À noter que contrairement à Montréal, peu de vols vers des destinations soleil partent de Vancouver et de Calgary.

La croissance du nombre de passagers sur des vols internationaux à l'aéroport de Montréal ces dernières années semble davantage être le reflet d'une augmentation des voyageurs québécois que d'une augmentation de visiteurs internationaux vers le Québec. En effet, les statistiques compilées par l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) démontrent que le nombre de passagers résidents du Canada arrivant au Québec par la voie des airs en provenance d'une destination située à l'extérieur du Canada ou des États-Unis a plus que doublé entre 2002 et 2012, passant de 1 à 2,2 millions, alors que le nombre de passagers non-résidents du Canada arrivant au Québec d'une destination située à l'extérieur du Canada et des États-Unis est passé de 580 000 en 2002 à 770 000 en 2012.

En ce qui concerne les voyageurs arrivant au Québec par la voie des airs en provenance des États-Unis, le nombre de passagers résidents du Canada est passé de 610 000, en 2002, à 1,1 million, en 2012, alors que le nombre de passagers non-résidents du Canada a connu une baisse, passant de 660 000 à 580 000.



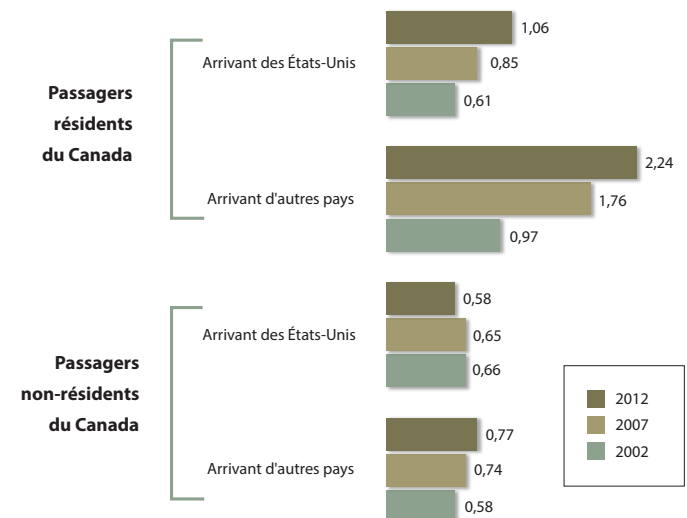
Nombre de passagers\* (en millions) sur des vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux, quatre principaux aéroports canadiens, 2007 et 2012



\* Contrairement aux données compilées par l'ACI-NA et Aéroports de Montréal présentées aux pages 1 à 3, les données compilées par Statistique Canada n'incluent que les passagers payants, ce qui explique les différences de valeurs.

Source : Statistique Canada, *Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens 2008 et 2012*. Traitement : CMM, 2014

Passagers aériens (en millions) entrant au Canada par les douanes situées au Québec en provenance des États-Unis ou d'un autre pays, 2002 à 2012



Source : Statistique Canada, compilé par l'ISQ, 2014. Traitement : CMM, 2014.



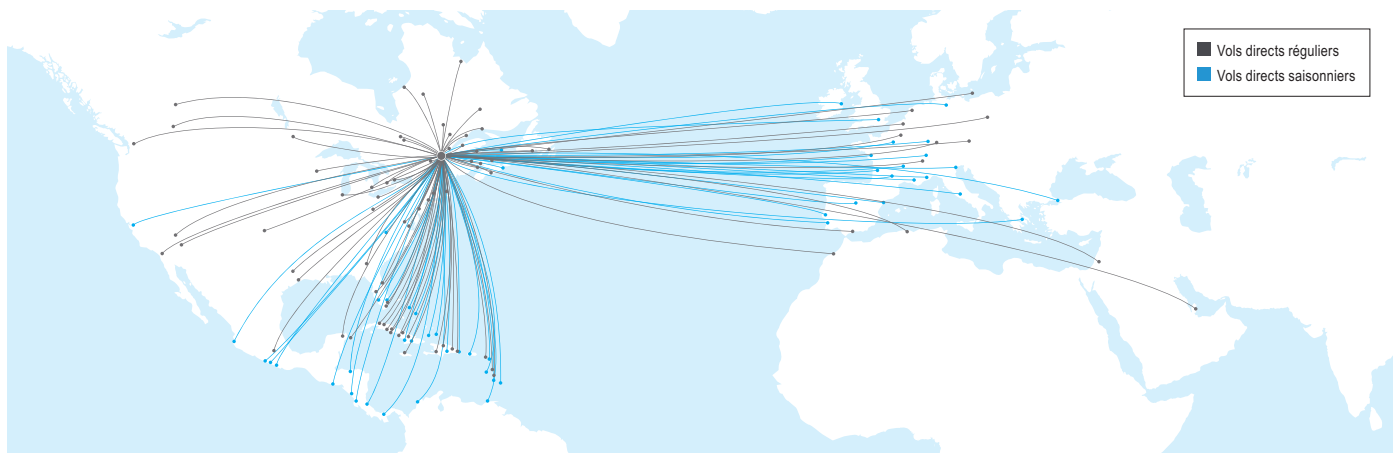


## Absence de liaisons directes entre Montréal et les grandes métropoles d'Asie et d'Amérique du Sud...

En matière de vols directs, l'aéroport Montréal-Trudeau dessert plus de 130 destinations, dont 84 destinations régulières<sup>7</sup>. Les liaisons aériennes directes en provenance de Montréal se concentrent principalement vers quatre grands ensembles géographiques : le Québec, notamment la ville de Québec et les petits centres régionaux du centre et du nord de la province (13 destinations dont 12 régulières), les principales régions métropolitaines canadiennes et étasuniennes, en particulier celles situées dans l'est du continent (41 destinations dont 37 régulières), l'Europe de l'Ouest et du Sud (28 destinations dont 9 régulières), et les destinations soleil du Mexique, des Caraïbes et de l'Amérique centrale (44 destinations dont 21 régulières).

Toutefois, les grandes métropoles d'Asie, notamment celles situées dans les pays émergents tels que la Chine et l'Inde, ne sont pas encore couvertes par des liaisons aériennes directes à partir de Montréal. En Asie, seules deux villes du Moyen-Orient, soit Doha, au Qatar, et Amman, en Jordanie, ont des liaisons directes avec Montréal. Istanbul, à la frontière entre l'Europe et l'Asie, est également couverte. En Amérique latine, Mexico est la seule grande région métropolitaine desservie à partir de Montréal et aucune liaison aérienne directe ne dessert spécifiquement les grandes métropoles d'Amérique du Sud<sup>8</sup>. En Afrique, seules Casablanca et Alger possèdent des liens directs avec Montréal.

### Vols directs, réguliers et saisonniers, au départ de l'aéroport Montréal-Trudeau



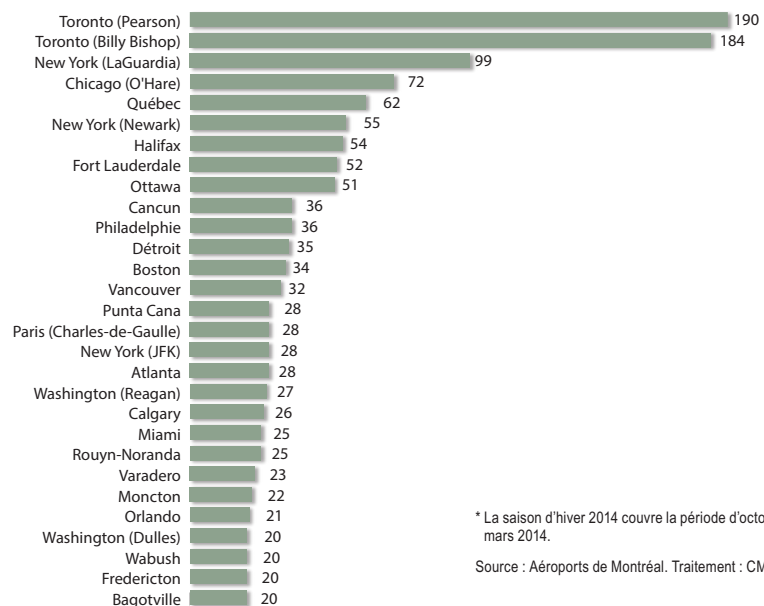
Source : Aéroports de Montréal, 2014.

## ... mais forte proportion de vols vers la plaque tournante du transport aérien qu'est Toronto

Les principales liaisons aériennes à partir de l'aéroport Montréal-Trudeau sont, et de loin, les vols entre Montréal et Toronto. Avec respectivement près de 200 vols hebdomadaires, tant vers l'aéroport Toronto Pearson que vers l'aéroport Billy Bishop, plus de 20 % des vols à partir de Montréal se font vers Toronto pour la saison d'hiver 2014.

Cette situation s'explique non seulement par les relations économiques étroites entre les deux régions canadiennes, mais également par le positionnement de l'aéroport Toronto Pearson comme grande plaque tournante aérienne nord-américaine, d'où partent des vols directs vers la plupart des grandes régions métropolitaines mondiales, incluant plusieurs régions asiatiques et sud-américaines.

### Principales destinations desservies à partir de l'aéroport Montréal-Trudeau (vols directs sans escale) selon le nombre de vols hebdomadaires, hiver 2014\*



\* La saison d'hiver 2014 couvre la période d'octobre 2013 à mars 2014.

Source : Aéroports de Montréal. Traitement : CMM, 2014.

<sup>7</sup> Aéroports de Montréal (2013). *Rapport annuel 2012* et Aéroports de Montréal. « Une offre exceptionnelle l'été prochain : Montréal-Trudeau au 4<sup>e</sup> rang en Amérique du Nord pour le nombre de vols directs vers l'Europe ». Communiqué de presse, Montréal, 17 février 2014.

<sup>8</sup> À noter qu'à partir du mois de juin 2014, des vols réguliers vers Panama City seront offerts à partir de Montréal avec le transporteur Copa Airlines. Ce dernier offrira plusieurs liaisons aériennes vers l'Amérique du Sud à partir de son hub de Panama City, la liaison Montréal/Panama City viendra accroître la connectivité de Montréal avec les grandes métropoles sud-américaines.

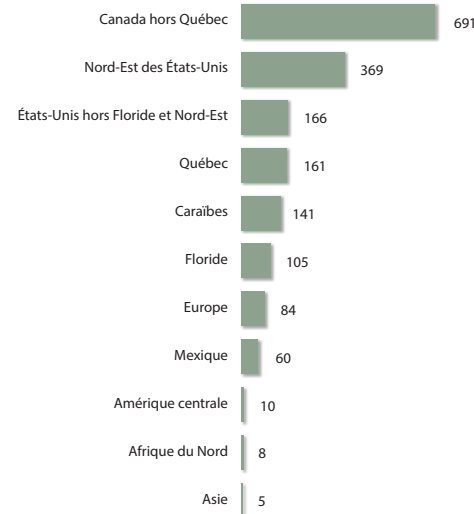
Les deux graphiques ci-dessous illustrent le nombre de vols directs sans escale au départ des aéroports de Montréal-Trudeau et de Toronto Pearson par région desservie, hiver 2014.

On constate que 91 vols hebdomadaires vers l'Asie sont assurés à partir de Toronto contre uniquement cinq à partir de Montréal. Alors que les vols directs à partir de Toronto couvrent 17 destinations asiatiques dans 10 pays incluant la Chine, l'Inde, le Japon et la Corée du Sud, seuls Doha, au

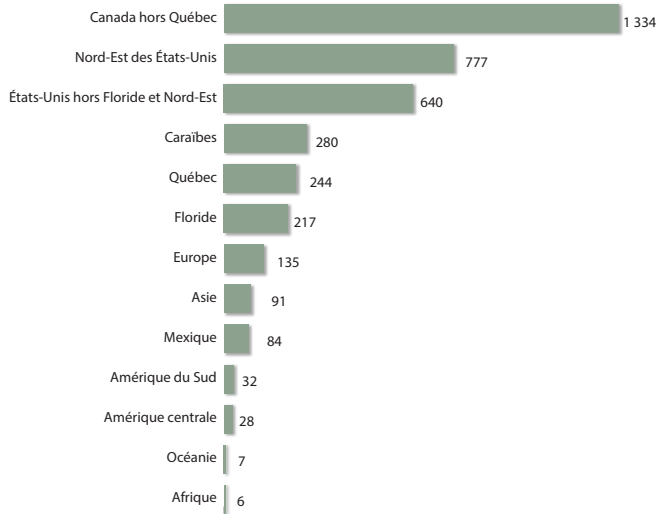
Qatar, et Amman, en Jordanie, ont des liaisons aériennes directes avec Montréal. On constate également que 32 vols hebdomadaires partent de Toronto vers l'Amérique du Sud, soit vers de grandes métropoles telles que Sao Paulo, Buenos Aires, Santiago ou Bogota, contre aucun à partir de Montréal.

**Nombre de vols directs sans escale au départ des aéroports de Montréal-Trudeau et de Toronto Pearson par région desservie, hiver 2014\***

Montréal-Trudeau



Toronto Pearson



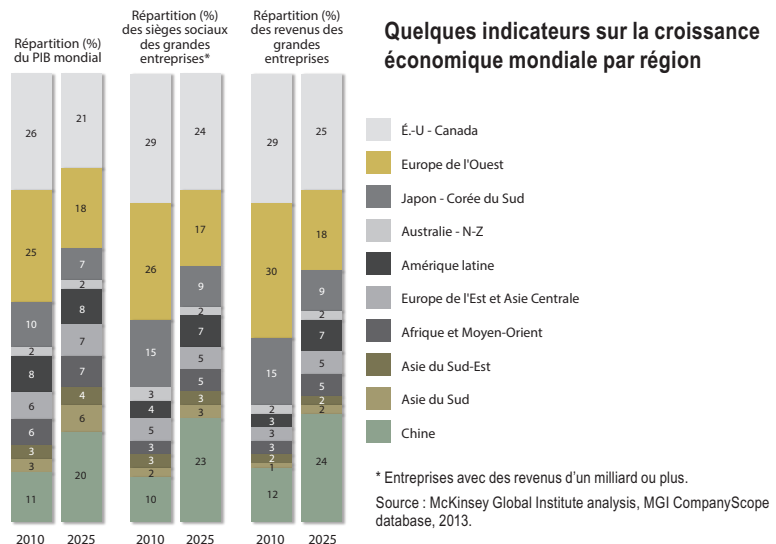
\* La saison d'hiver 2014 couvre la période d'octobre 2013 à mars 2014. Source : Aéroports de Montréal. Traitement : CMM, 2014.

\* La saison d'hiver 2014 couvre la période d'octobre 2013 à mars 2014. Source : Aéroport Toronto Pearson. Traitement : CMM, 2014.

**Plusieurs aéroports du nord-est de l'Amérique du Nord ont maintenant des liaisons directes vers les grandes métropoles d'Asie**

En facilitant la mobilité des personnes et en permettant une plus grande accessibilité, les vols directs entre régions métropolitaines favorisent non seulement le tourisme de loisirs, mais également celui du tourisme d'affaires, qui jouera un rôle important dans les échanges économiques, les investissements étrangers ainsi que l'implantation ou la rétention de sièges sociaux et de filières étrangères<sup>9</sup>.

Avec la croissance rapide de l'économie asiatique, en particulier celle de la Chine, les liaisons aériennes avec les métropoles asiatiques sont en forte croissance. En matière de retombées économiques liées au tourisme international, les voyageurs chinois ont injecté 102 G\$ US dans l'économie des pays visités<sup>10</sup> en 2012, faisant ainsi de la Chine le plus important pays émetteur de tourisme au monde au titre des dépenses. Au Canada, les touristes chinois ont injecté 486 M\$ dans l'économie canadienne en 2012, ce qui représente une augmentation de 54 % comparativement à 2010<sup>11</sup>. Ceci est sans compter les retombées économiques à moyen et long termes générées par les voyages d'affaires.



9 Pour plus de détails sur les impacts du transport aérien sur les activités économiques, voir notamment ISHUTKA, M.A. & HANSMAN, R.J. (2009). *Analysis of the Interaction Between Air Transportation and Economic Activity: A Worldwide Perspective*. MIT International Center for Air Transportation (ICAT). 313 p.  
10 UNWTO (2013). *Tourism Highlights – 2013 Edition*. 15 p.  
11 Statistique Canada. *Enquête sur les voyages internationaux, 2012*.



En raison de leur relative proximité géographique avec l'Asie, les régions métropolitaines de l'ouest de l'Amérique du Nord, notamment Vancouver, San Francisco, Los Angeles et Seattle, présentent de nombreuses liaisons aériennes directes vers le continent asiatique. À titre d'exemple, Vancouver, région de 2,3 millions d'habitants, offre 99 départs hebdomadaires vers l'Asie, dont 66 vers les grandes régions métropolitaines de Chine. Ces destinations chinoises sont couvertes par Air Canada, mais également par près d'une dizaine de transporteurs aériens asiatiques.

En ce qui concerne les régions métropolitaines du nord-est de l'Amérique du Nord, leur situation géographique favorise davantage les liaisons aériennes vers l'Europe. Toutefois, depuis le début des années 2000, avec l'apparition d'avions long-courriers à plus grande autonomie et l'augmentation de la demande, plusieurs aéroports des régions du nord-est ont obtenu des liaisons directes vers l'Asie, sur des trajets qui dépassent les 10 000 km. C'est le cas de Toronto, mais également des régions de New York, de Washington, de Détroit et même, plus récemment, de Boston, avec une liaison vers Tokyo depuis 2012 et une liaison vers Beijing, à partir de juin 2014.

### Vols directs vers l'Asie-Pacifique et l'Inde à partir des régions métropolitaines du nord-est de l'Amérique du Nord de 3 millions et plus d'habitants

Région métropolitaine	Population totale, 2012	Liaisons aériennes directes vers la Chine (incluant Hong Kong et Taïwan)	Autres liaisons aériennes directes vers l'Asie-Pacifique et l'Inde
New York*	19 831 858	Beijing, Shanghai, Hong Kong, Taipei	Tokyo, Osaka, Delhi, Mumbai, Ahmedabad, Séoul
Philadelphie	6 018 800	-	-
Toronto	5 941 500	Beijing, Shanghai, Hong Kong, Taipei	Tokyo, Delhi, Séoul, Manille
Washington	5 860 342	Beijing	Tokyo, Séoul
Boston	4 640 802	Beijing (à partir de 2014)	Tokyo
Détroit	4 292 060	Beijing, Shanghai	Tokyo, Nagoya
<b>Montréal</b>	<b>3 772 900</b>	-	-

\* Dans la région de New York, tant l'aéroport JFK que l'aéroport de Newark offrent des vols directs vers l'Asie-Pacifique et l'Inde. Sources : ISQ, Statistique Canada, US Census et site Internet des aéroports des différentes régions étudiées.

## Les aéroports d'Ottawa, de Québec, de Burlington et de Plattsburgh : quatre aéroports à moins de 250 kilomètres de Montréal qui comptent plus de 7 millions de passagers annuels

Dans un rayon de 250 km autour de Montréal, quatre aéroports internationaux de petite taille connaissent, dans certains cas, une croissance notable et peuvent entrer en concurrence avec Montréal sur certains trajets, principalement vers les villes canadiennes et étasuniennes et vers les destinations soleil de la Floride, du Mexique et des Caraïbes. Il s'agit de l'aéroport international Jean-Lesage de Québec, l'aéroport international d'Ottawa, l'aéroport international de Plattsburgh et l'aéroport international de Burlington.

L'aéroport international Jean-Lesage de Québec a connu une forte augmentation de son achalandage depuis 2007, avec un taux de croissance de + 55,9 %. Cet aéroport offre des vols directs vers différentes villes de l'est du Canada et des États-Unis, vers certaines destinations soleil du Mexique et des Caraïbes ainsi que vers Paris (entre mars et octobre).

L'aéroport international d'Ottawa a également connu une bonne croissance entre 2007 et 2012, avec une augmentation de + 13,1 % du nombre de passagers. Cet aéroport offre des vols directs vers différentes villes canadiennes et étasuniennes, vers certaines destinations soleil du Mexique et des Caraïbes ainsi que vers Londres.

Les aéroports internationaux de Plattsburgh et de Burlington sont les deux aéroports étasuniens situés à plus courte distance de la région de Montréal. Plattsburgh a ouvert ses portes aux vols commerciaux en 2007 et son achalandage est passé de 5 000 à 198 000 passagers entre 2007 et 2012. Durant la même période, l'aéroport de Burlington a plutôt vu son achalandage diminuer, passant de 1,41 à 1,25 million de passagers. Ces deux aéroports offrent non seulement des vols avec des transporteurs aériens à bas prix vers les États-Unis, mais également des vols en correspondance vers des destinations des Caraïbes, du Mexique et de l'Amérique centrale.

### Nombre de passagers (en millions), principaux aéroports situés à moins de 250 km de Montréal, 2007 à 2012

Aéroports	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Taux de croissance 2007-2012
Plattsburgh (PBG)	0,005	0,067	0,122	0,150	0,210	0,198	3860,0 %
Burlington (BTV)	1,41	1,52	1,43	1,30	1,27	1,25	- 11,3 %
Québec (YQB)	0,90	1,10	1,16	1,25	1,34	1,41	55,9 %
Ottawa (YOW)	3,96	4,15	4,11	4,24	4,36	4,48	13,1 %
Total (Québec, Ottawa, Burlington, Plattsburgh)	<b>6,28</b>	<b>6,83</b>	<b>6,82</b>	<b>6,94</b>	<b>7,19</b>	<b>7,34</b>	<b>16,8 %</b>
<b>Montréal (YUL)</b>	<b>12,82</b>	<b>12,81</b>	<b>12,22</b>	<b>12,97</b>	<b>13,67</b>	<b>13,81</b>	<b>7,7 %</b>

Sources : Aéroports de Montréal, Statistique Canada, ACI-NA, Bureau of Transportation Statistics. Traitement : CMM, 2014.



**Perspective Grand Montréal** est une publication dont l'objectif est de dégager les tendances du développement de la région métropolitaine de Montréal. Elle propose des analyses thématiques succinctes en relation avec les compétences de la Communauté métropolitaine de Montréal, soit : l'aménagement, le transport, l'environnement, le développement économique, l'habitation et les équipements, les infrastructures et les activités à caractère métropolitain. D'autres thèmes, comme la sociodémographie et la fiscalité métropolitaine, y sont également abordés.

Pour tout renseignement additionnel, communiquer avec :  
Philippe Rivet, conseiller en recherche  
Politiques et interventions de développement  
514 350-2550  
philippe.rivet@cmm.qc.ca

Pour consulter les différents numéros du *Perspective Grand Montréal*, visiter la section Publications et midis-conférences de l'Observatoire Grand Montréal de la CMM :

<http://observatoire.cmm.qc.ca>  
Pour obtenir un exemplaire imprimé, écrire à :  
observatoire@cmm.qc.ca

## POUR EN SAVOIR PLUS

- ⌚ AÉROPORTS DE MONTRÉAL (2013). *Rapport annuel 2012*. 44 p. <http://www.admtl.com/APropos/SalleDePresse/Publications.aspx>
- ⌚ AÉROPORTS DE MONTRÉAL (2010). *Contribution à l'essor du Grand Montréal. Les impacts économiques des aéroports de Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel*. 9 p. <http://www.admtl.com/APropos/SalleDePresse/Publications.aspx>
- ⌚ ISHUTKA, M.A. & HANSMAN, R.J. (2009). *Analysis of the Interaction Between Air Transportation and Economic Activity: A Worldwide Perspective*. MIT International Center for Air Transportation (ICAT). 313 p. [http://dspace.mit.edu/bitstream/handle/1721.1/66250/Ishutkina\\_ICAT-2009-2.pdf?sequence=1](http://dspace.mit.edu/bitstream/handle/1721.1/66250/Ishutkina_ICAT-2009-2.pdf?sequence=1)
- ⌚ KASARDA, J.-D. (2010). *Global airport cities*. Insight Media. 36 p. <http://www.aerotropolis.com/files/GlobalAirportCities.pdf>
- ⌚ KNIPPENBERGER, U. & WALL, A. (2010). *Airports in Cities and Regions, Research and Practise*. KIT Scientific Publishing. 189 p. <http://uvka.ubka.uni-karlsruhe.de/shop/download/1000017332>
- ⌚ MCKINSEY GLOBAL INSTITUTE (2013). *Urban World: The Shifting Global Business Landscape*. 99 p. [http://www.mckinsey.com/insights/urbanization/urban\\_world\\_the\\_shifting\\_global\\_business\\_landscape](http://www.mckinsey.com/insights/urbanization/urban_world_the_shifting_global_business_landscape)
- ⌚ STATISTIQUE CANADA (2013). *Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, 2012*. 29 p. <http://www.statcan.gc.ca/pub/51-203-x/51-203-x2012000-fra.pdf>
- ⌚ TOMER, A., PUENTES, R. & NEAL, Z. (2012). « Global Gateways : International Aviation in Metropolitan America ». Metropolitan Policy Program at Brookings. 27 p. <http://www.brookings.edu/~media/research/files/reports/2012/10/25%20global%20aviation/25%20global%20aviation.pdf>

Créée le 1<sup>er</sup> janvier 2001, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) est un organisme de planification, de coordination et de financement qui regroupe 82 municipalités, dont Montréal, Laval et Longueuil. Elle compte, en 2014, plus de 3,8 millions d'habitants répartis sur une superficie de plus de 4 360 kilomètres carrés.



Communauté métropolitaine  
de Montréal