

Critique des études préparatoires au choix d'un emplacement pour le nouvel aéroport international de Montréal

Gilles-Normand Larin

Volume 49, numéro 2, avril-juin 1973

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/802998ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/802998ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (imprimé)

1710-3991 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cette note

Larin, G.-N. (1973). Critique des études préparatoires au choix d'un emplacement pour le nouvel aéroport international de Montréal. *L'Actualité économique*, 49(2), 276–288. <https://doi.org/10.7202/802998ar>

NOTES

*Critique des études préparatoires au choix d'un emplacement pour le nouvel aéroport international de Montréal **

1) *L'arrière-plan*

Au début de 1967, Ottawa accordait à Kates, Peat, Marwick and Company, conseillers en gestion, un contrat d'études dont le but était de fournir un plan pour le développement à long terme de l'aéroport international de Montréal à Dorval, et ce jusqu'à la limite de l'évolution potentielle de l'aéroport, soit vers les années 1985-1990. Le gouvernement fédéral désirait que l'aéroport « offre un service efficace, économique et flexible en prévision du flux de voyageurs et de marchandises et en fonction des services et des facilités auxiliaires d'échange. De plus, l'aéroport devrait être en mesure d'offrir un service de communications efficaces et économiques en rapport avec la région qu'il desservira, et il devrait créer le moins de conflit possible avec le milieu. »¹

Dès le début de la dernière décennie, les installations de Dorval étaient en voie de devenir encombrées à cause de la hausse remarquable non seulement du nombre de voyageurs mais également du fret et de la circulation aérienne en général. On s'attendait à ce que la demande continue de croître au même rythme et même peut-être à un rythme accéléré au cours des années subséquentes. De plus, l'arrivée imminente des aérobuses géants (B-747, Lockheed Tristar) et des réactifs supersoniques (Concorde, S.S.T.) semblait renforcer l'apparente nécessité d'accroître les installations existantes et de procéder à des révisions majeures des tracés, des pistes d'envol, des aérogares ainsi que des moyens d'accès au sol à Dorval. D'après les prévisions de circulation aérienne repro-

* Je désire exprimer mes remerciements au professeur M. A. Loutfi pour ses précieux commentaires, ainsi qu'à l'INRS et à SATRA pour leur coopération.

1. Kates, Peat, Marwick and Company, *Montreal International Airport Study, Interim report*, ministère des Transports, Ottawa, décembre 1967, ronéotypé, p. 1.

duites au tableau 1, le réseau des pistes d'envol requises devait éventuellement comprendre quatre voies, c'est-à-dire les deux pistes (06-24) existantes ainsi que deux nouvelles pistes parallèles (12-30) de dimensions plus grandes.

En attendant la présentation d'une étude ultérieure concernant la localisation d'un autre emplacement possible en vue du développement et du rôle nouveau de l'aéroport, la firme Kates, Peat et Marwick opta pour la formulation d'une étude coût-efficacité des modifications requises à Dorval. Il est à noter que ce genre d'analyse diffère grandement d'une analyse coût-bénéfice, puisque les bénéfices n'y sont pas évalués et que la méthode ne tente, en effet, que de déterminer l'option ayant les coûts les moins élevés. Il est clair que la firme mentionnée était consciente du besoin de considérer également les coûts sociaux du projet en plus des coûts privés. Elle indiquait, en effet, qu'en dépit de la suggestion d'orienter les pistes d'envol en direction des deux zones interdites à l'époque à la construction domiciliaire (soit le complexe routier et ferroviaire au sud-est et Rivière-des-Prairies au nord-ouest),

TABLEAU 1

APERÇU GLOBAL DU TRAFIC AÉRIEN À L'AÉROPORT
INTERNATIONAL DE MONTRÉAL À DORVAL, 1966, 1975 ET 1985 *

	1966	1975	1985
Voyageurs/année	3,933,000	8,288,000	16,350,000
Voyageurs à l'heure de pointe	1,000	2,750	5,700
Tonnes/année, marchandises	46,000	355,000	2,200,000
Flux d'appareils à l'heure de pointe	23	33	43
Capacité maximale des aérobuses (voyageurs)	200	850	?

SOURCE : KPM, *op. cit.*, p. 6. Les flux actuels constituent la base des données pour la méthode de projection utilisée pour ces calculs. Pour ne citer qu'un cas, celui des voyageurs, la demande locale de transport aérien à Montréal est basée sur la part historique de la circulation aérienne au Canada qui est allée à Dorval. Cette part est ensuite projetée directement dans le futur. En fait, on a réparti cette projection en trois catégories, soit le trafic domestique, celui des liaisons, et enfin les mouvements internationaux, ces prévisions étant dépendantes des hypothèses suivantes : (1) Montréal continuera d'être la porte d'accès principale pour les lignes aériennes internationales, quoiqu'il y ait des raisons de s'attendre à une croissance des liaisons directes en provenance d'outre-mer vers les autres villes du Canada ; (2) la circulation aérienne entre Montréal et Toronto, Ottawa et Québec, rencontrera une concurrence de plus en plus sérieuse en l'apparition de moyens de transport au sol très rapides (à titre d'exemple, on s'attendait à ce que la circulation aérienne directe dans les deux sens entre Montréal et ces villes ne représente que 10 p.c. des départs domestiques en 1985, contre 24.6 p.c. en 1966). Quelques-unes des autres hypothèses moins importantes sous-tendant ces prévisions sont aléatoires et très discutables.

il fallait s'attendre à ce qu'environ 40,000 domiciles et 145,000 individus soient incommodés par le bruit des appareils vers 1985².

De plus, la firme soulignait combien le couvre-feu en vigueur entre minuit et 7 heures était déjà une source de cauchemar pour tous les groupes reliés à l'exploitation de l'aéroport. Le fait de conserver le couvre-feu occasionnerait inévitablement des pertes désastreuses aux lignes aériennes et aux autres entreprises connexes avant 1985, et augmenterait considérablement le risque d'accidents dû à la forte concentration des vols immédiatement avant la tombée et après la levée du couvre-feu. Le ministère des Transports suggérait, pour sa part, qu'en 1968 il en coûterait environ 1 milliard de dollars pour déplacer les résidents des zones où le niveau du bruit deviendrait intolérable avant 1985³. De toute façon, la firme prévoyait que les coûts privés aux groupes participant à ce projet de développement à Dorval varieraient entre 235 et 260 millions en dollars constants en 1967. Le tableau 2 résume cette prévision.

En décembre 1967 la firme Kates, Peat et Marwick déposait son rapport. Ottawa devint sans doute rapidement convaincu que l'agrandissement de Dorval à l'échelle prévue, quoique possible au point de vue technique, occasionnerait des coûts sociaux pour le moins formi-

TABLEAU 2

COÛTS DE DÉVELOPPEMENT POUR AGRANDIR L'AÉROPORT
INTERNATIONAL DE MONTRÉAL À DORVAL JUSQU'EN 1985 (EN DOLLARS DE 1967)

	Millions de dollars
1. Acquisition de terrains	75 — 100
2. Pistes d'envol, tarmacs, et voies surélevées connexes ..	20
3. Aérogares pour voyageurs	100
4. Autres développements (non spécifiés)	40
TOTAL	235 — 260

SOURCE : KPM, *op. cit.*, chapitre 1.

2. D'après la formule d'évaluation combinée du bruit CNR (*Composite noise rating*), les zones où CNR < 100 seraient relativement calmes, alors que des plaintes sérieuses proviendraient des zones situées où $110 < \text{CNR} < 115$, et qu'un tollé de protestations surgirait vraisemblablement des zones où CNR > 115. La firme était d'avis que la répartition en zones était pratiquement impossible à cause du nombre élevé des municipalités concernées et de la valeur des terrains envisagés. De plus, la firme indiquait que le site de Dorval n'irait pas sans causer de sérieuses répercussions sociales, puisque l'achat en bloc des zones visées où CNR > 115 en 1985 coûterait environ 300 millions de dollars.

3. Ce chiffre a toutefois été avancé sans autre preuve statistique. Voir *Montreal International Airport*, Van Ginkel and Associates, Simpson Press Ltd., sept. 1968.

dables. Ainsi, moins de dix mois plus tard, le ministère des Transports était à la recherche d'un autre emplacement pour l'aéroport, ayant donc décidé de modifier le rôle de Dorval de façon à ne desservir que la fréquente circulation de navette avec les villes rapprochées, laquelle ferait usage de réactés plus silencieux et de dimension relativement modeste, ce qui permettrait en plus de répartir les vols de façon plus égale au cours d'une journée.

2) *Le nœud du problème*

La recherche d'un emplacement qui satisfasse les exigences techniques, économiques et politiques des parties en cause constitue un chapitre intrigant de la politique canadienne de développement économique. Trois paliers de gouvernement participèrent à l'élaboration d'un plan, soit le ministère fédéral des Transports, l'Office de Planification du Québec (O.P.D.Q.) ainsi que le ministère de la Voirie et des Travaux publics, et la ville de Montréal par l'entremise de son Service d'Urbanisme. De plus, le ministère des Transports retint pour toutes les étapes les services de Kates, Peat et Marwick et demanda l'avis du professeur Benjamin Higgins sous forme d'une étude spéciale de la localisation. Finalement, plusieurs commissions intermunicipales furent formées dans le but de faire ressortir les avantages que leur localité offrirait en tant qu'emplacement possible de l'aéroport. La planification que ce projet d'aéroport entraîna fait montre de caractéristiques communes à plusieurs projets de ce genre récemment entrepris dans d'autres pays⁴. La localisation d'un troisième aéroport international à Londres a donné lieu en particulier à un échange impressionnant de points de vue dans la littérature économique, à la suite du travail de la commission d'enquête mise sur pied à cette fin⁵. Même si la portée de la recherche effectuée dans le cadre de la localisation du nouvel aéroport international de Montréal (N.A.I.M.) est comparativement de faible envergure, il sera utile d'évaluer les études faites pour N.A.I.M. à la lumière du travail monumental de la commission d'enquête anglaise et de ses critiques⁶.

4. Dallas et Miami aux Etats-Unis, Zumpango au Mexique et Foulness en Angleterre.

5. La Commission Roskill (d'après le nom de son président) constitue en fait un effort sans précédent dans le domaine de la planification aéroportuaire. Pour une description intéressante de ses résultats et de ses lacunes, voir R. C. Fordham, « Airport Planning in the Context of the Third London Airport », *Economic Journal*, 80, juin 1970, pp. 307-322.

6. Plusieurs excellentes références peuvent être énumérées. Entre autres, les suivantes méritent une attention particulière : D. W. Pearce, « The Roskill Commission and the Location of the Third London Airport », *Three Banks Review*, sept. 1970 ; D. K. Dasgupta et D. W. Pearce, *Cost-Benefit Analysis, Theory and Practice*, The Chaucer Press, R. Clay Ltd., Suffolk, 1972 (surtout le chapitre 9) ; et N. Litchfield, « Cost Benefit Analysis in Planning, A Critique of the Roskill Commission », dans A. Harberger et al. (éd.) *Benefit Cost Analysis, an Aldine Manual*, Chicago, 1971,

Aucune analyse formelle des bénéfices et des coûts ne fut effectuée dans le cas de N.A.I.M. Il est possible que cette lacune soit due en partie à la difficulté apparente de mesurer les bénéfices, une procédure tout à fait normale dans le cas d'autres projets publics⁷. Comme la discussion qui suit l'indique, on ne s'est jamais demandé si les bénéfices présumés étaient supérieurs ou non aux coûts anticipés et on ne s'est qu'oblique-

TABLEAU 3

CRITÈRES À CONSIDÉRER DANS LE CHOIX D'UN EMPLACEMENT POUR N.A.I.M.,
SELON LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Critère	Facteurs clefs	Niveau relatif d'importance
<i>A. Relation Montréal-N.A.I.M.</i>		
1. Répartition des usagers	accessibilité	moyen
2. Facilités de transport	accessibilité facteur temps	moyen
3. Zone urbaine prévue	effet sur l'espace aérien et sur le territoire de l'aéroport	moyen
4. Utilisation de l'espace aérien	corridors	grand
5. Relation N.A.I.M.- Dorval	accessibilité facilités au sol utilisation du territoire de l'aéroport et de l'espace aérien	grand
<i>B. Relation emplacement- implantation</i>		
6. Acquisition de terrains	valeur des terrains(a)
7. Caractéristiques du sol	de préférence sable et gravier(a)
8. Topographie	drainage adéquat et absence de relief(a)
9. Lignes de transmission	liaisons(a)
10. Météorologie	brouillard, vents, turbulence(a)

(a) Non spécifié.

7. Voir les études portant sur la construction de bassins d'écoulement des eaux, le tunnel sous la Manche, et le prolongement du métro londonien dans E. J. Mishan, *Cost Benefit Analysis*, Praeger, N.Y., 1971.

ment préoccupé de l'incidence des coûts et des bénéfices. Il appert qu'on se soit mis d'accord (du moins implicitement) pour supposer que les bénéfices au sens large du terme soient non seulement supérieurs aux coûts, mais qu'ils soient *grosso modo* égaux pour tous les emplacements (sauf pour certains effets d'entraînement). C'est donc cet argument très discutabile qu'il faudrait utiliser pour justifier le choix de l'emplacement ayant le coût le moins élevé comme étant équivalent à la maximisation des bénéfices sociaux nets de chaque emplacement.

La firme Kates, Peat et Marwick présenta en 1968 la première liste des critères à utiliser dans le choix d'un emplacement pour le nouvel aéroport⁸. On y trouve une dizaine de facteurs qui sont divisés en deux groupes, ceux qui portent sur une relation entre l'aéroport et la ville de Montréal, et ceux qui déterminent la compatibilité de l'emplacement avec l'implantation des installations aéroportuaires. Ces facteurs sont présentés sous forme synoptique au tableau 3.

Ce projet possédait un caractère unique parce qu'Ottawa était décidé à éviter la croissance effrénée des zones adjacentes à l'aéroport comme ce fut le cas à Dorval. On décida d'exproprier une superficie de 10,000 acres pour dégager l'emplacement lui-même et Québec suggéra que la province crée une municipalité de 100,000 à 150,000 acres autour de l'emplacement avec une répartition stricte des zones⁹. Ainsi les premiers 25,000 acres seraient interdits à la construction d'habitations et seules quelques industries pourraient s'y installer ; les 15,000 acres suivants seraient utilisés par la majeure partie des industries et la construction domiciliaire n'aurait lieu que sur les 60,000 acres suivants. La participation conjointe des deux paliers de gouvernement amena inévitablement des divergences d'opinion quant au choix de l'emplacement, étant donné la perception différente au niveau fédéral et au niveau provincial du rôle de l'aéroport en tant qu'agent de développement économique. On s'arrêta à quatre des vingt emplacements possibles pour limiter enfin le choix à trois, qui furent le nord-ouest (près de Saint-Jérôme), le sud-est (près de Saint-Hyacinthe), éliminé, le sud (près de Saint-Jean) et l'ouest (près de Vaudreuil).

Le rapport Higgins¹⁰ se prononçait au terme d'un mois d'étude en faveur de l'emplacement nord-ouest, alors que le Service d'Urbanisme et l'O.P.D.Q. optaient en faveur de l'emplacement sud après avoir

8. Cette étude étant confidentielle, il ne fut possible que d'en trouver un rapport indirect. Les renseignements présentés ici sont tirés de documents de travail du Service d'Urbanisme de la ville de Montréal.

9. Cette suggestion fut éventuellement retirée et Ottawa acheta en bloc des terrains couvrant une superficie de 88,000 acres.

10. « Répercussions économiques concernant les divers emplacements du projet d'aéroport international de Montréal », comité intergouvernemental sur l'AIM, dirigé par B. Higgins, ronéotypé, 17 janvier 1969.

TABLEAU 4
COÛTS DU NOUVEL AÉROPORT DE MONTRÉAL
POUR QUATRE EMPLACEMENTS POSSIBLES *
(EN MILLIONS DE DOLLARS)

Coûts	Emplacement								Diffé- rence entre les extrê- mes 1985
	NO		SE		S		O		
	IP** 1985	IP 1985	IP 1985	IP 1985	IP 1985	IP 1985	IP 1985	IP 1985	
1. Coûts du terrain — territoire de l'aéroport — contrôle du bruit	7 33	7 33	4 11	4 11	5 25	5 25	5 20	5 20	3 22
2. Coûts de construction au fédéral, lignes aériennes et autres	169	375	175	351	199	395	184	381	44 ^(a)
3. Systèmes de transport — coûts fixes ***	75	143	105	300	95	156	20	78	222
— coûts directs aux usagers		110		242		50		56	192 ^(a)
— coûts indirects aux usagers (valeur du temps)		22		38		4		16	34
4. Pénalité pour retard- er la date d'ouver- ture (i.e. le coût additionnel de construire à court terme à Dorval)	17	17	17	17	22	22	7	7	15
5. Aéroports supplé- mentaires					15	15			15
6. Liaison Dorval- N.A.I.M.		10		43		13		4	39
TOTAL	301	717	312 ^(a)	1006 ^(a)	361	685	236	567	439 ^(a)

SOURCE : Higgins, *op. cit.*, p. 210. Ces coûts sont les coûts révisés de KPM.

* Ces coûts ont été escomptés au taux de 3% par année.

** Phase initiale : 1968-74.

*** Le coût des routes seulement. La firme KPM était d'avis que l'établissement de liaisons ferroviaires coûterait environ 300 millions de dollars de plus.

(a) Ces totaux sont différents de ceux qui sont rapportés dans l'étude Higgins où il y a apparemment une erreur de calcul.

complété leurs études respectives¹¹. Pour sa part, l'étude originale de la firme mentionnée s'était déclarée en faveur de l'emplacement ouest¹². Les arguments essentiels des participants sont résumés ici.

Le tableau 4 présente la répartition des coûts pour chaque emplacement tels que calculés dans l'étude de Kates, Peat et Marwick.

La différence la plus considérable entre ces quatre emplacements résidait dans les coûts reliés aux moyens de transport. Il faut noter toutefois que la firme Kates, Peat et Marwick a imputé à l'aéroport la somme totale allouée à ces installations. Si elles devaient être utilisées pour d'autres fins, comme on pourrait s'y attendre dans le cas de l'emplacement nord-ouest, seule une fraction des coûts devrait en fait être imputée au N.A.I.M.¹³.

Higgins pour sa part était d'avis que l'étude de la firme n'aurait dû être basée ni sur l'autonomie économique existant entre ces communautés ni sur les flux de circulation présents. En considérant les changements anticipés dans ces deux relations jusqu'en 1985, Higgins concluait que, même si l'emplacement ouest était toujours le moins dispendieux, les nouvelles différences de coût auraient pour effet d'éliminer le choix sud-est et de réduire la marge entre le nord-ouest et l'ouest à quelque 50 millions de dollars¹⁴. Higgins indiquait également que l'aéroport occasionnerait des bénéfices suivants et accordait un rang à chaque emplacement à cet effet :

- (1) les différences dans l'investissement privé autour de chaque emplacement (1:S, 2:O, 3:NO ; écart faible) et l'attraction de chaque emplacement pour les industries que l'on trouve habituellement près des aéroports (1:NO, 2:O, 3:S ; écart faible) ;
- (2) Les multiplicateurs régionaux et totaux du revenu et de l'emploi pour un investissement donné¹⁵. Les trois emplacements retenus pouvaient, d'après Higgins, être considérés *ex æquo* ou à peu près ;
- (3) le multiplicateur spatial à la lumière duquel on obtient 1:NO, 2:O, 3:S, et 4:SE.

Higgins suggérait en conclusion que, du point de vue des bénéfices totaux et d'un rapport coût-bénéfice (non calculé cependant), l'emplacement nord-ouest se classait premier, suivi de l'emplacement ouest ou

11. Office de Planification du Québec, « Le Nouvel Aéroport International à Montréal : Analyse et Conclusions », Québec, sept. 1969. Service d'Urbanisme de la Ville de Montréal, « Notes Internes », déc. 1968, ronéotypé.

12. D'après Higgins, *op. cit.*, appendice 10, pp. 209-211.

13. L'autoroute des Laurentides se situe près de l'axe en question et est déjà congestionnée aux heures d'affluence et en fin de semaine. Une nouvelle autoroute attirerait une partie des automobilistes qui l'utilisent.

14. Higgins, *op. cit.*, sommaire et conclusions.

15. La dérivation de ces multiplicateurs est de caractère statique et excessivement agrégée. Voir Pierre Lamonde, « Nouvel Aéroport de Montréal : une évaluation du multiplicateur d'emploi », *L'Actualité Economique*, 48, n° 3, oct.-déc. 72, pp. 379-397. SOURCE : Higgins, *op. cit.*, p. 227, appendice 11.

sud, avec le sud-ouest loin en arrière. Dans un appendice, Higgins observait finalement que la construction d'un aéroport n'irait pas sans occasionner quelques dislocations sociales dans le cas des personnes qui refuseraient de déménager et qui souffriraient du bruit et de la perte d'autres avantages. Higgins ne tenta pas de déterminer la valeur de ce coût social et se limita à compter le nombre des personnes résidant dans les zones CNR > 110 et CNR > 115 pour chaque emplacement. Ses observations sont rapportées au tableau 5.

On ne fit pas d'expérience compensatoire pour les personnes impliquées. En fait, on ne semblait pas disposer de renseignements concernant leurs revenus ou la valeur de leurs domiciles, et ce genre de test devait donc être écarté. Il n'aurait pas été impossible cependant de tenter d'évaluer l'ordre de grandeur des coûts visés et on ne peut qu'en regretter l'absence¹⁶.

Quant au Service d'Urbanisme de la ville de Montréal, il contourna le problème de la comptabilité des coûts et des bénéfices par le biais d'un système de points compilés pour chaque emplacement. Neuf critères furent établis pour évaluer les mérites. Ainsi, un emplacement répondant parfaitement à un critère était crédité du nombre maximal de points

TABLEAU 5

POPULATION DÉPLACÉE AU N.A.I.M.,
DANS LES ZONES CNR > 110 ET CNR > 115

Population	Ouest		Nord-Ouest		Sud		Sud-Est	
	CNR	CNR	CNR	CNR	CNR	CNR	CNR	CNR
	> 115	> 110	> 115	> 110	> 115	> 110	> 115	> 110
Population urbaine	1,240	2,925	870	870	0	6,100	440	1,640
Population rurale et non agricole	760	2,505	550	3,710	650	4,570	390	955
Sous-total :								
non agricole	2,000	5,430	1,320	4,580	650	10,670	830	2,625
Population agricole	940	2,485	1,000	3,030	1,200	3,900	1,420	3,515
TOTAL	2,940	7,900	2,320	7,600	1,850	14,500	2,250	6,100

SOURCE : *op. cit.*, p. 227, appendice 11.

16. La Commission Roskill, devant le même type de problème, avait utilisé l'outil familier du *consumer surplus*. Aussi imparfaits qu'aient été leurs hypothèses et leurs résultats, l'analyse effectuée n'en demeure pas moins un repère utile pour évaluer les effets externes.

alloués, tandis qu'une réponse moins favorable méritait proportionnellement moins. Le nombre maximal de points s'établissait à 20. On retrouve au tableau 6 les résultats de cette étude.

D'après cette étude, il est clair que l'emplacement sud est supérieur. Il faut remarquer cependant la nature tout à fait arbitraire de l'importance relative de ces critères. Par exemple, les effets macro-économiques représentent 20 p.c. du total et ceci suggère l'importance attachée à l'aéroport en tant que pôle de croissance, un point de vue contesté par le gouvernement fédéral. Règle générale, une allocation différente des poids pour chaque critère peut facilement renverser les résultats. Enfin, la répartition des poids ne fut pas le résultat d'une analyse poussée mais fut plutôt de caractère impressionniste. Cette étude ne peut donc guère être considérée comme très scientifique.

TABLEAU 6

POINTS ACCORDÉS À CHAQUE EMPLACEMENT POSSIBLE POUR
LE NOUVEL AÉROPORT DE MONTRÉAL *

Maximum des points	Critère	Emplacement		
		NO	O	S
2	valeur du site (impact moindre sur le plan esthétique et sur le cachet historique)	0	1	0.5
2	dérangement probable de la population (zone de 40,000 acres)	1	2	2
1.5	conflits dans les couloirs aériens	0	1	0
3	répercussions écologiques et structurelles	2	0	3
2	effets sur le fonctionnement du territoire (densités, espaces verts)	1.5	0.5	2
5	effets macro-économiques	1	5	5
1.5	accessibilité (à Dorval et au centre-ville)	1	0.5	1.5
2	agencement du réseau routier	1.5	0.5	1.0
1	facilité du transport en commun lourd	1	1	0
20	TOTAL	9	11.5	15.0

* Michèle Keaton, « Le nouvel aéroport international de Montréal », dans *Notes Internes*, S.U.V.M., *op. cit.*, ronéotypé.

Le rapport de l'O.P.D.Q. est également boiteux. On y rapporte que le fédéral s'opposait au choix du Québec (le sud) surtout à cause de la présence de conflits d'espace aérien avec les bases de l'aviation américaine à Plattsburgh et Burlington, lesquelles réduiraient l'espace disponible et entraîneraient la nécessité d'installer un mécanisme dispendieux pour diriger adéquatement le flux des appareils¹⁷. L'O.P.D.Q. décida quand même de préférer l'emplacement sud, en demeurant sceptique devant le point de vue fédéral. En premier lieu, l'O.P.D.Q. favorisait le sud en raison de ses avantages géographiques. En effet, l'emplacement occupait une vaste plaine large de 50 milles en moyenne, avec peu de relief et un bon système d'écoulement des eaux, alors que l'emplacement nord-ouest était situé dans un étroit couloir d'une largeur de 10 milles, et dans un axe Montréal-Laurentides, empêchant donc le développement économique vers le nord et bénéficiant surtout au Grand Montréal. L'O.P.D.Q. était aussi d'avis qu'il y avait un réservoir de travailleurs relativement supérieur et une meilleure infrastructure sur la rive sud. Ce dernier argument est discutable, puisque la localisation de l'aéroport sur la rive sud aurait nécessité la construction d'un ou de plusieurs ponts ainsi que d'une autre autoroute avant 1985. De plus, l'aéroport aurait été loin de Dorval et les voyageurs en transit auraient été forcés de traverser la ville pour effectuer les liaisons.

Les négociations entre les participants furent tendues et progressèrent péniblement¹⁸. Le Québec céda et accepta le choix du fédéral, le nord-ouest.

3) Critiques

Il peut sembler facile de critiquer en rétrospective les études faites dans le cadre de N.A.I.M. D'un autre côté, on ne peut s'empêcher d'observer les carences sérieuses de ces études. En fait, les contribuables ne sauront jamais si la décision qui a été prise était justifiée en vertu d'un examen complet des bénéfices et des coûts. A vrai dire, le seul argument qu'il est possible d'utiliser pour justifier l'hypothèse implicite que chaque emplacement occasionnerait des bénéfices nets pour le pays est que le revenu opérationnel anticipé couvrira tous les coûts de construction en plus des coûts implicites non récupérables. Même à ça, le revenu anticipé est fonction de l'exactitude des projections du trafic

17. O.P.D.Q., le nouvel aéroport international à Montréal, *Analyse et Conclusions*, sept. 1969, ronéotypé.

18. Il fallut presque un an pour en arriver à une solution. Ottawa menaça à un moment de laisser Dorval croître jusqu'au point de saturation et de détourner ensuite les envolées internationales vers Toronto. Le problème était évidemment dû au fait que le fédéral était impuissant tant que Québec s'objectait, puisque la construction des routes relève du ministère de la Voirie à Québec. Voir : « Montreal Airport off the Ground one Year from Now », et « Here is what the Airport Row is all about », *Financial Post*, 63, 5 avril 1969.

aérien lesquelles, comme nous l'avons vu plus haut, sont discutables. Plus troublant encore, on n'a pas tenté d'évaluer et de comparer les coûts sociaux de prolonger la vocation de Dorval, d'une part, ou de créer un nouvel aéroport, d'autre part. Etant donné que les coûts privés de la première option sont substantiellement comparables à ceux que l'on trouve pour quelques-uns des emplacements retenus (voir tableaux 2 et 4), surtout si on fait le partage des coûts des moyens de transport au sol entre les usagers de l'aéroport et les autres usagers, il aurait été désirable de tenter d'évaluer les effets externes occasionnés par chaque choix. Ainsi, on a laissé de côté un nombre important de facteurs comme la perte de la flore et de la faune, la disparition de monuments historiques, la conservation du paysage rural et la disparition des charmes de la campagne pour les personnes autres que celles demeurant dans le territoire affecté. Enfin, les considérations d'équité furent largement oubliées. Si le contribuable moyen défraie en fin de compte la note, la répartition du revenu sera probablement modifiée, puisque les contribuables en général paient pour le confort des voyageurs. On ne précisa pas non plus comment les opérateurs et les usagers se répartissaient tous les coûts. Il faut sans doute attribuer cette lacune à l'ambivalence des objectifs économiques du projet. Aussi, les chercheurs auraient éclairé la discussion si on avait établi un bilan de planification¹⁹. Il faut espérer que les projets subséquents de ce genre au Canada bénéficient d'un examen plus minutieux²⁰.

Gilles-Normand LARIN,
Université McGill (Montréal)

BIBLIOGRAPHIE

1. AIRPORT SUPPORT DOCUMENT, ministère des Transports, Ottawa, ronéotypé, circa 1969.
2. A. K. DASGUPTA et D. W. PEARCE, *Cost Benefit Analysis : Theory and Practice*, Macmillan Student Editions, The Chaucer Press, Richard Clay Ltd., Suffolk, 1972.
3. R. C. FORDHAM, « Airport Planning in the Context of the Third London Airport », *Economic Journal*, 80, juin 1970, pp. 307-322.
4. COMMISSION INTERMUNICIPALE (Argenteuil-Deux-Montagnes), *The Proposed Site for the International Airport at Montreal*, ronéotypé, sept. 1968.

19. Voir à ce sujet la tentative anglaise dans le cadre de la Commission Roskill : N. Litchfield, « Cost-Benefit Analysis in Planning : A Critique of the Roskill Commission », dans A. Harberger et al., *Benefit-Cost Analysis*, *op. cit.*

20. Malheureusement, il semble que la récente décision de construire un nouvel aéroport pour Toronto à Pickering ressemble étrangement à l'expérience de Montréal.

5. KATES, PEAT, MARWICK and Co., *Montreal International Airport Study-Interim Report*, ministère des Transports, 1 déc. 1967, ronéotypé.
6. PIERRE LAMONDE, « Nouvel aéroport de Montréal : une évaluation du multiplicateur d'emploi fédéral », *L'Actualité Economique*, vol. 48, n° 3, oct.-déc. 1972, pp. 379-397.
7. N. LICHFIELD, « Cost Benefit Analysis in Planning : A Critique of the Roskill Commission », A HARBERGER et al. (éd.), *Benefit cost Analysis*, an Aldine Manual, Chicago, 1971.
8. E. J. MISHAN, *Cost Benefit Analysis*, Praeger, N. Y., 1971.
9. *Montreal International Airport*, VAN GINKEL et Assoc., Simpsons Press Ltd., sept. 1968.
10. R. DE NEUFVILLE et R. L. KEENEN, « Use of Decision Analysis in Airport Development for Mexico City », A Harberger et al. (éd.), *Benefit Cost Analysis*, an Aldine Manual, Chicago, 1971.
11. OFFICE DE PLANIFICATION DU QUÉBEC, *Le Nouvel Aéroport International de Montréal : Analyse et Conclusion*, Québec, sept. 1969, ronéotypé.
12. D. W. PEARCE, « The Roskill Commission and the Location of the Third London Airport », *Three Banks Review*, sept. 1970.
13. *Répercussions économiques concernant les divers emplacements du projet d'aéroport international à Montréal*, Comité intergouvernemental sur l'aéroport international de Montréal (directeur, B. HIGGINS), 17 janvier 1969, ronéotypé.
14. *Travaux Aéroport, Notes Internes*, Services d'Urbanisme de la ville de Montréal, ronéotypé, (circa déc., 1968).

AUTRES RÉFÉRENCES

1. C. BAXTER, « Decision Next Month on Site of Big New Montreal Airport », *Financial Post*, 63, 11 janvier 1969, p. 3.
2. « Despite the Ottawa-Quebec Squabbling, Plans for Montreal's Airport Continue », *Financial Post*, 63, 19 juillet 1969, p. 15.
3. « Here is What the Airport Row is About », *Financial Post*, 63, 5 avril 1969, p. 4.
4. « Montreal Airport off the Ground One Year from Now », *Financial Post*, 63, le 5 avril 1969, p. 4.
5. « New Montreal Airport », *World Affairs*, 34, mai-juin 1969, pp. 18-19.
6. « Airport to Benefit Whole Region », *Financial Post*, 64, 18 avril 1970.
7. « Ecologists Study Ste. Scholastique's Environment », *Macleans Magazine*, 84, février 1971, p. 5.
8. IATA Revolts Over New Quebec Airport, C. Baxter, *Financial Post*, 66, 1^{er} juillet 1972, p. 3.