

Le Québec a besoin d'un aéroport à la mesure de ses ambitions

par Frédéric Laurin

Étudiant au doctorat en économie - Université Louvain la Neuve (Belgique) et consultant en développement économique

Montréal a l'ambition de devenir à la fois un centre de haute technologie en pharmaceutique, une ville de congrès internationaux, une plaque logistique internationale, un attrait touristique de première classe, un leader en aviation, etc.

En même temps, les administrateurs d'Aéroport de Montréal ont récemment annoncé que tout le transit des passagers sera transféré à Dorval tandis que Mirabel ne conservera que le cargo. Or, Dorval ne présente malheureusement pas les capacités nécessaires pour accompagner la croissance économique de Montréal d'ici les 20 prochaines années. Le choix de Dorval aux dépens de Mirabel est un non-sens économique qui entre en contradiction avec la stratégie de développement économique de Montréal.

L'argument principal (et unique) en faveur de Dorval, abondamment relayé par les médias et par ADM, est sa proximité du centre-ville de Montréal. Cependant, cet argument ne tient pas debout face à une analyse plus large de l'ensemble des retombées économiques du développement d'un aéroport international.

Doute-on à ce point du potentiel économique de la métropole du Québec pour décider d'appuyer son développement sur un aéroport régional et désuet? Cette affirmation surprenante mérite quelques explications.

Les limites de Dorval pour la croissance de Montréal

Les capacités limitées de Dorval constituent un frein majeur pour le développement économique du grand Montréal. La croissance de la métropole dans des domaines très dynamiques comme le multimédia, l'aéronautique et les biotechnologies est intimement liée à un accroissement obligatoire à moyen terme de la fréquentation des aéroports de Montréal. La croissance économique va nécessairement de pair avec la croissance du nombre de passagers d'affaires et des activités de cargo. Or, d'ici une décennie seulement, on commencera à constater l'incapacité

de Dorval à pouvoir accueillir cette croissance de la fréquentation.

Mirabel est le cinquième aéroport au monde en terme de capacité potentielle. On l'oublie trop souvent. La capacité d'un aéroport ne se mesure pas en terme de surface des bâtiments d'accueil (comptoirs pour le public, boutiques, douanes) - que l'on peut toujours agrandir, mais sur le nombre de pistes d'atterrissage, sur l'espace disponible pour l'entretien des avions et le stockage du fret, etc. Sur ce point, Mirabel se montre nettement supérieur à Dorval.

D'ailleurs, quiconque s'est déjà rendu à Dorval à l'heure de pointe s'en rend compte rapidement: accès automobile embouteillé, confusion dans les aires de sortie des passagers, etc.

Un outil de développement économique déterminant

Un aéroport international, ce n'est pas une simple gare d'avion. C'est un outil économique très important qu'il importe de développer et de valoriser sur le plan international.

Les activités aéroportuaires qui génèrent le plus de retombées économiques ne sont pas le transport de passagers locaux, mais les activités de cargo et le

transit international de passagers. Les compagnies aériennes, les entreprises de fret et messageries favorisent l'utilisation de "centres aéroportuaires", c'est à dire un aéroport où ils peuvent centraliser leurs opérations pour réduire les frais d'exploitation. Ces activités de transit se développent très rapidement et présentent un potentiel de croissance très intéressant. De plus, elles ne dépendent ni de la proximité du centre-ville (puisque le cargo et les passagers ne font que transiter) ni de l'importance de la demande locale pour être rentables.

Mirabel conserve certes les activités de cargo et compte même une zone franche. Mais c'est surtout le cargo local qui y est traité. Et surtout, la division des activités aéroportuaires avec Dorval freine le développement des activités les plus lucratives que sont le cargo (fret, logistique, etc.). La logique est la même que pour le transport des passagers: il n'est pas rentable de développer deux aéroports, alors que le cargo et le transit de passagers partagent le même type d'infrastructures.

C'est encore une contradiction puisque Aéroport de Montréal explique qu'il faut centraliser toutes les opérations dans un seul aéroport pour être efficace et dégager des "économies d'échelle". Ceci est fort vrai. Mais alors, pourquoi ne pas pousser cette logique jusqu'au bout et fusionner les activités de cargo et le transit de passagers au même endroit? Outre les considérations politiques locales, la raison est que Dorval ne pourra supporter le transfert du cargo en plus des passagers.

Mirabel: plaque tournante aéroportuaire entre l'Europe et l'ALENA?

Montréal, à travers l'aéroport Mirabel, pourrait par exemple poursuivre une stratégie de plaque tournante aéroportuaire entre l'Europe et le marché ALENA. La plupart des aéroports nord-américains qui tentent de jouer ce rôle sont actuellement sur-utilisés: New York, Détroit, Chicago, Atlanta. En plus, ces aéroports doivent servir aussi de "hub" pour les relations nationales ou d'autres activités internationales qui sont déjà exigeantes en terme de capacité, ce qui n'est pas le cas de Montréal avec son nombre "modeste" de voyageurs locaux. Montréal pourrait donc se spécialiser dans les relations ALENA-Europe, en profitant de la surcapacité des autres grands aéroports internationaux, d'autant plus que Montréal est l'aéroport important le plus "proche" de l'Europe (avec New York) en terme d'heures de vol.

Faibles arguments en faveur de Dorval

En regard de ces considérations, l'argument de la proximité

de Dorval du centre-ville s'affaiblit considérablement. Premièrement, cet avantage ne s'applique qu'à la demande locale (le confort des voyageurs locaux) aux dépens d'une analyse plus large de l'ensemble des retombées économiques. La proximité de l'aéroport de Dorval par rapport à Mirabel n'a aucune incidence économique réelle. La différence du temps de déplacement à Mirabel par rapport à Dorval (une vingtaine de minutes tout au plus) n'est pas suffisante pour influencer concrètement les décisions d'affaires des voyageurs ou des investisseurs. Les gens d'affaires montréalais ne vont pas moins voyager si les activités sont entièrement concentrées à Mirabel! De même, les investisseurs ne vont pas lever le nez sur Montréal pour une question de déplacement aussi minime. De plus, le choix de Dorval entre en contradiction complète avec le développement d'une plaque tournante pour le transit et le cargo qui n'a rien à voir avec la situation géographique de l'aéroport par rapport au centre-ville.

Enfin, la présence d'un aéroport situé en pleine ville pose un problème aigu pour le bien-être et la sécurité des citoyens qui doivent vivre avec la pollution sonore d'un aéroport. Certes, les avions sont appelés à devenir de moins en moins bruyants dans les prochaines années, mais, en contrepartie, il ne faut pas oublier que la fréquentation est appelée à augmenter! La plupart des grands aéroports internationaux sont situés à l'extérieur de la ville: Paris-Charles-de-Gaulle, Lyon, Amsterdam, Détroit, etc. de façon justement à pouvoir garder la capacité de se développer sans contrainte urbaine.

En conclusion, toutes les activités aéroportuaires devraient être concentrées à Mirabel de façon à donner à cet aéroport la masse critique pour développer une stratégie de développement économique à la hauteur de nos ambitions (plaque tournante ALENA-Europe par exemple) Il en va de l'avenir international et économique de Montréal.

Quelques considérations complémentaires

- La construction d'un moyen de transport rapide entre le centre-ville de Montréal et Mirabel. Un train léger et rapide au départ de la gare Bonaventure ou Windsor, à proximité du Quartier international, du quartier des finances et du Palais des Congrès?

- La transformation graduelle de l'aéroport de Dorval en vaste domaine immobilier, sur l'exemple de la conversion de l'aéroport de Cartierville et de Canadair à Ville Saint-Laurent, ou en parc industriel spécialisé.

Le Coin
des Amis
Lucile D. Leduc

Avez-vous déjà entendu parler de la célèbre danseuse Isadora Duncan?

Dès l'âge de dix ans, elle dansait déjà d'instinct. Elle aimait la poésie, la musique et la danse. Elle fut courtisée et aimée de plusieurs hommes, entre autres. Par Paris Singer, le riche industriel des machines à coudre.

C'est en Europe qu'elle voulut susciter des vocations et réaliser son rêve en formant de jeunes danseurs. Elle croyait que la danse est un combat pour une idéologie de la liberté. L'une de ses premières conquêtes porta sur l'émancipation des femmes (début XXème siècle) Elle a été passionnée par l'enseignement de la danse.

Revenons plus près de nous afin de constater que des cours de danse (en groupe ou à deux) sont très populaires depuis une dizaine d'années. Le club de l'âge d'Or offre deux sessions de cours par année, à notre modeste centre culturel. Les danseurs et danseuses sont fidèles à leur «lundi soir de danse» et ne s'ennuient pas lors de nos soupers-danse.

La danse! C'est la liberté



Le 14 mai dernier, malgré le vent et la chute de 5 cm de neige, les membres du club sont venus au brunch et à l'assemblée générale annuelle. Ce fut un succulent repas «ensoleillé» et bien apprécié.