

Consultation publique de la Ville de Montréal.

Commission sur le développement économique  
et urbain et l'habitation.

Favoriser l'accroissement des vols directs internationaux,  
une façon de contribuer à l'essor économique de Montréal.

Mémoire présenté  
par  
Pierre E. Lachapelle

Montréal, Québec  
Mercredi 15 octobre 2014

Monsieur le président, Madame la vice-présidente, Monsieur le vice-président, Mesdames, Messieurs membres de la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation, je vous remercie de l'opportunité que vous offrez aux Montréalais par cette consultation, de nous exprimer sur l'accroissement à Montréal des vols internationaux.

Je désire aussi vous féliciter pour cette initiative, parce qu'elle permet de toucher au dossier aéroportuaire, un élément capital au plan économique, environnemental et social, pour une métropole comme Montréal.

Au cours des 20 dernières années, si ma mémoire est fidèle, seule la consultation du Bureau des audiences publiques en environnement (BAPE)<sup>1</sup> sur la réfection des échangeurs routiers à Dorval a touché de manière incidente la question des aéroports à Montréal.

Monsieur le président mentionnait lors de la soirée d'information en septembre dernier qu'il se trouvait à présider une consultation sur un objet qui, sous un angle purement constitutionnel, relève d'une des compétences du gouvernement du Canada.

Je dirais que cette consultation est un bienfait, puisqu'à plusieurs égards le gouvernement du Canada semble se détourner de cette responsabilité au point de se comporter comme un étranger devant la situation montréalaise, alors qu'il est toujours propriétaire des aéroports internationaux au pays et plus particulièrement des aéroports situés à Dorval et à Mirabel.

À la décharge du parlement fédéral et de son intérêt face aux aéroports au Canada, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a tenu des audiences à deux reprises au cours des dernières années sur ce sujet. Des audiences à mon avis très peu publicisées auprès des citoyens canadiens et dont les recommandations m'ont renversé<sup>2</sup>.

Je suis le dossier aéroportuaire depuis plus de trente ans comme passionné des transports, de l'aménagement du territoire et parce que la vitalité de Montréal me tient à cœur. Les modes de transports, en plus d'être des composantes de

---

<sup>1</sup> Projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, Rapport 219, BAPE, Janvier 2006.

<sup>2</sup> Une seule approche ne convient pas : Croissance et compétitivité internationale du transport aérien au Canada, Comité sénatorial permanent des transports et des communications, Ottawa, Canada, Avril 2013.

l'économie, sont des éléments marquants dans l'occupation du territoire et ont un impact sur le «façonnement» des paysages.

L'aspect commercial du transport aérien, un domaine passionnant, ne constitue pas un de mes champs de connaissances. Je dirais simplement à ce sujet qu'il aurait été intéressant d'obtenir dans le dossier d'information présenté à la commission, des données sur la consommation des voyages internationaux effectués par les Montréalais, les Québécois et les autres usagers de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau.

Relativement à l'objet de la consultation j'appuie le développement de nouvelles liaisons aériennes entre Montréal et des destinations continentales et internationales, à condition que la sécurité et la santé des Montréalais soient pris en compte. Ce qui ne peut être le cas à Dorval, compte tenu de l'évolution de la situation depuis 1996. Soit depuis la décision de concentrer tous les vols à Dorval.

Je ferai ici un bref retour en arrière pour expliquer ce qui m'amène à déposer un mémoire devant vous Mesdames et Messieurs les élus municipaux. J'ai vu passer avec une bonne dose de scepticisme cette idée de privatiser les aéroports, lorsqu'elle a été adoptée dans les années '80. Puis cela a été la consternation de voir des personnes non élues fermer un équipement ultra-moderne, Mirabel, et concentrer le trafic aérien au-dessus de Montréal. Le politique et la qualité de vie. Voilà ce qui m'amène à présenter ce mémoire.

En effet la concentration des vols internationaux dans un aéroport situé au centre d'un territoire densément peuplé constitue à mon avis une grossière erreur. Une aberration qui nuit et nuit toujours à la qualité de vie des Montréalais, à la place de Montréal sur l'échiquier de l'aviation civile internationale et au développement économique de notre région.

Certains disent : «Il faut tourner la page et regarder en avant.» À mon avis ce serait comme fermer le capot sur un moteur enfumé et parcouru de nombreux courts-circuits.

Comme je vous l'ai déjà mentionné lors de la soirée d'information tenue par cette commission, je réfère aux connaissances et aux analyses du professeur Jacques Roy, pour un bilan de la gestion des aéroports de Montréal, dans un contexte de privatisation.

La première chose qui me heurte fondamentalement dans ce dossier, c'est la décision prise par le parlement du Canada, au moment du gouvernement majoritaire de monsieur Brian Mulroney, de procéder à la dévolution des aéroports au Canada.

La dévolution des aéroports est ni plus ni moins qu'une privatisation. Des parlementaires ont ainsi décidé de soustraire au contrôle démocratique la gestion d'équipements hautement stratégiques pour le pays et pour une métropole comme Montréal.

De plus cette privatisation à ma connaissance n'a même pas fait l'objet d'un appel d'offres. Comment pouvons-nous savoir si nous avons eu la meilleure offre possible depuis 20 ans, la meilleure gestion, les meilleures décisions ?

Après cette privatisation, des décisions de toute nature ont été prises. La plus étrange à mon avis demeure celle de fermer un équipement ultramoderne, l'aéroport de Montréal – Mirabel pour concentrer l'ensemble du trafic aérien à Montréal-Dorval, un équipement désuet. En effet comment nier les grandes déficiences de Dorval, puisque depuis 1996 près de 2 milliards de dollars ont été investis pour sa mise aux normes.

Permettez-moi de citer ce que dit le rapport de l'Institut sur la gouvernance des organismes publics et privés (IGOPP) dans son rapport sur la gouvernance des aéroports et plus particulièrement sur le cas des aéroports de Montréal :

«Mais, durant cette période, la décision la plus controversée et stratégique fut sans contredit le rapatriement des vols réguliers internationaux de Mirabel à Dorval. Ce qu'il faut retenir de cette décision stratégique, du point de vue de la gouvernance, c'est que la réalisation des études et la préparation des documents justifiant cette décision, à l'automne 1995, ont été faites à l'insu de la majorité des administrateurs et, évidemment, de la Société de Promotion des Aéroports de Montréal (SOPRAM), l'organisme qui devait être consulté. En fait, seuls le président du conseil de l'époque, le chef de la direction et la responsable des communications étaient au courant des études en cours. On a même eu recours à du maquillage de documents et à des données non validées pour tenter de convaincre les membres du conseil et les autres intervenants du milieu du bien-fondé de cette décision, selon un jugement de la Cour supérieure de l'époque<sup>18</sup>. Ces événements en disent long sur la faiblesse des deux autres piliers de la gouvernance que sont le processus de planification stratégique et un système d'information de haute qualité!<sup>3</sup>»

---

<sup>3</sup> La gouvernance des aéroports du Canada : enjeux et recommandations 2014, Institut sur la gouvernances d'organisations publiques et privées, p.24, Montréal, Canada. Cf. : 18 P. Viau, « Jugement de la Cour supérieure dans l'affaire opposant H. Meilleur, A. Gamache et CÉSAMM contre Aéroports de Montréal », Cour supérieure, Montréal, 12 février 1997.

Fermer un équipement ultramoderne pour investir dans un équipement désuet au détriment de la sécurité civile et de la qualité de vie des citoyens. Voilà un geste étrange pour une société où les écoles de génie et les facultés d'administration abondent.

Avant de tourner la page sur ce passé récent, il faut avoir l'intégrité intellectuelle et le courage de faire le bilan qui s'impose.

Puisque l'option de Mirabel est toujours disponible en ce qui concerne la présence de pistes d'atterrissage et d'autres équipements connexes, je fais partie de ceux qui croient à la renaissance de ce site aéroportuaire, à condition bien entendu de le doter d'une liaison ferroviaire avec le centre-ville<sup>4</sup> et de compléter l'autoroute 13.

Face à ce scénario, certains pourraient s'interroger sur l'avenir des terrains libérés par le déplacement à l'extérieur de l'île de Montréal des activités aéroportuaires.

C'est tout à fait plausible de considérer les terrains occupés par l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau comme un territoire possédant le potentiel de devenir un nouveau quartier de Montréal. Ce qui constituerait par ailleurs une source de revenus fonciers majeurs pour notre ville. Peut-être plus importante que les revenus provenant du site aéroportuaire actuellement.

D'autres personnes ont étudié ce scénario. Je vous réfère à l'étude effectuée par des étudiants en 2001 et intitulée : «Le Nouveau Dorval. Un aménagement viable qui vole haut !»<sup>5</sup>

Nous devons nous demander quelle serait l'opinion des Montréalaises et des Montréalais, les habitants de l'île de Montréal, sur le dossier aéroportuaire, devant une information complète ?

Face au désengagement des gouvernements successifs du Canada depuis la privatisation des aéroports, il est temps de sonner la fin de la récréation et de réintroduire les éléments de vie démocratique dans la gestion d'un équipement hautement stratégique : accès à l'information, transparence, prise en compte de tous les éléments dans la prise de décision (aménagement du territoire, développement économique, environnement, santé publique et sécurité publique), imputabilité des gestionnaires, contrôle par des personnes élues sur

---

<sup>4</sup> L'observation d'une carte du réseau ferroviaire de la région permet de constater que la gare de triage du train de Deux-Montagnes est à une dizaine de km du site de Mirabel. De plus les voies ferrées de la ligne Montréal Saint-Jérôme sont également toutes proches du côté Est de l'aéroport.

<sup>5</sup> Le Nouveau Dorval. Un aménagement viable qui vole haut !; Côté, Donohue, Duford, Laterreur ; Travail présenté au professeur Michel Barcelo, Institut d'urbanisme, Université de Montréal; cours URB 6030, 35p. 2001.

les orientations stratégiques, vérification comptable et financière par un vérificateur public, gestion des données à caractère environnemental et relatives à la santé publique par un organisme crédible et indépendant, etc.

Comme citoyen j'ai toujours eu le sentiment que le gouvernement du Canada, par l'entremise de Transport Canada, faisait un très bon travail dans l'organisation et la planification du transport aérien. Tout n'a pas été parfait mais comme citoyen je savais que le parlement, le ministre, le cabinet et le premier ministre assumaient une responsabilité devant le public.

Si la majorité des partis fédéraux devaient adhérer encore à l'esprit et à la lettre des conservateurs en matière de gestion aéroportuaire, telle que l'implanta le gouvernement de Brian Mulroney, je suis obligé de reconnaître que l'idée de confier ces aéroports, et plus particulièrement les aéroports de Montréal, à des élus provinciaux ou municipaux devrait être explorée et tentée dans les meilleurs délais.

Les travaux de cette commission sont très importants, mais je souhaite que cette consultation ne soit qu'un début.

En effet, compte tenu des tous les aspects reliés au dossier aéroportuaire pour une ville comme Montréal et sa région, l'avenir ne peut se décider derrière des portes closes sous le parapluie d'un simple bail entre le gouvernement du Canada et Aéroports de Montréal.

Il est temps de faire le bilan et de se demander quel avenir nous voulons pour nos aéroports, comme le soulignait en mai dernier dans sa présentation devant l'Association des gens d'affaires d'Ahuntsic-Cartierville, le professeur Jacques Roy.

- FIN -