



Citoyens pour une Qualité de Vie

La VÉRITÉ au service des citoyens

C.P. 99546, Succ. Cartierville, Montréal, QC H4J 2R7

www.c-q-v.org

**MÉMOIRE DÉPOSÉ À LA COMMISSION PERMANENTE
SUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET URBAIN ET L'HABITATION
DE LA VILLE ET L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL**

21 OCTOBRE 2014

M. Giovanni Rapanà, conseiller de la Ville à l'arrondissement de Rivière-des-Prairies -- Pointe-aux-Trembles,
Président de la Commission;

Mme Louise Mainville, conseillère de la Ville à l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal,

Vice-présidente de la Commission;

M. Robert Coutu, maire de la Ville de Montréal-Est,

Vice-président de la Commission

Mesdames et messieurs les membres de la Commission:

M. Maurice Cohen, conseiller d'arrondissement, Saint-Laurent;

M. Richard Deschamps, conseiller de la Ville, LaSalle;

M. Pierre Gagnier, maire de l'arrondissement d'Ahuntsic- Cartierville;

M. Michel Gibson, maire de la Ville de Kirkland;

Mme Sylvia Lo Bianco, conseillère d'arrondissement, Montréal-Nord;

M. Peter McQueen, conseiller de la Ville, Côte-des-Neiges -- Notre-Dame-de-Grâce;

M. Jeremy Searle, conseiller de la Ville, Côte-des-Neiges -- Notre-Dame-de-Grâce;

Mme Lili-Anne Tremblay, conseillère d'arrondissement, St-Léonard.

QUI EST CQV ?

Je remercie la Commission au nom de l'organisme « Citoyens pour une Qualité de Vie (CQV) » de nous donner l'opportunité de faire connaître notre point de vue sur un sujet d'une extrême importance pour l'économie de la région métropolitaine de Montréal. « Favoriser l'accroissement des vols directs internationaux, une façon de contribuer à l'essor économique de Montréal » résume très bien l'objectif visé par la Commission, qui se veut les yeux et les oreilles de la nouvelle administration de la ville et de l'agglomération de Montréal.

Certains membres de la Commission et plus de quarante élus rencontrés sur une base individuelle aux trois paliers gouvernementaux savent déjà qui nous sommes et les objectifs que nous poursuivons depuis avril 1996. Pour le bénéfice de ceux qui ne connaissent pas encore notre organisme, je vous invite à parcourir l'Annexe A du présent mémoire intitulée « **Les personnages derrière CQV** » décrivant sommairement ceux qui se sont dévoués bénévolement depuis 18 ans pour obtenir justice dans le dossier aéroportuaire.

Comme indiqué à l'Annexe A, les personnes qui ont maintenu actif notre organisme depuis déjà 18 ans sont issus du monde politique, du monde des affaires et du monde professionnel, sans liens avec un quelconque parti politique, syndicat de travailleurs ou groupe de revendicateurs souvent perçus comme trop émotifs et irrationnels. Ce qui a uni tous ces gens pendant si longtemps, c'est la conviction que le seul moyen de bien planifier une infrastructure majeure et aussi fondamentale qu'un aéroport international au plan économique, c'est de l'encadrer

dans un environnement durable à court, moyen et long terme, dans le respect de toutes les parties prenantes. Ces personnes partagent également la conviction que l'absence totale de transparence et d'imputabilité d'ADM lui a permis d'abuser indûment d'un pouvoir acquis frauduleusement le 24 octobre 1996. C'est d'ailleurs ce qu'a vertement dénoncé le juge Pierre Viau dans un jugement magistral de 255 pages le 12 février 1997.

Le simple fait que ce monopole privatisé eut alors obtenu du juge Marc Noël d'être mis à l'abri de la loi et des règlements relatifs aux impacts environnementaux et socio-économiques et de la loi d'accès à l'information, lui a permis de tenir les instances démocratiques à l'écart de la VÉRITÉ au fil des ans, tout en permettant à celles-ci de faire de l'aveuglement volontaire en tolérant que leur soit cachées toutes les conséquences néfastes de ses décisions sur la vie des millions de citoyens résidant dans la région métropolitaine.

TOURNER LA PAGE SUR LES ERREURS DU PASSÉ

Les personnages derrière CQV ont cru de 1996 à 2008 qu'ils pouvaient faire confiance au système de justice pour faire valoir leurs revendications qu'ils croyaient sincèrement légitimes. Pour des raisons que je préfère taire au cours de la présente intervention, force fut de constater en avril 2008 que la tournure incompréhensible des événements qui s'en sont suivis a gravement ébranlé cette confiance. Personne ne peut expliquer comment des fraudes aussi graves maintenant démasquées aient pu passer inaperçues aussi longtemps, en dépit des solides représentations faites par les citoyens devant sept (7) tribunaux différents. Ces expériences malheureuses ont toutefois permis de recueillir une multitude de faits avérés et bien documentés qu'on peut qualifier d'extrêmement incriminants, pouvant sérieusement remettre en cause le processus judiciaire. Les plus percutants ont été consignés par CQV et diffusés de façon restreinte depuis janvier 2014 dans un document sommaire intitulé « **Une alliance municipale devenue incontournable** » qui peut être consulté en Annexe B.

La VÉRITÉ fait-elle peur à ADM ? – Un petit incident personnel

J'ai hésité longtemps à étendre la diffusion du texte en Annexe B pour ne pas prêter flan à une poursuite judiciaire dont m'a menacé personnellement la direction d'ADM le 3 mai 2013 pour me faire taire. Cet incident faisait suite à une demande que j'ai faite la veille au président du Conseil, Réal Raymond, au nom des dirigeants de CQV, lors de l'Assemblée générale annuelle d'ADM: j'ai demandé au président du conseil, Réal Raymond, s'il était consentant à organiser une rencontre des dirigeants de CQV avec les membres du Conseil d'ADM. J'ai expliqué que la rencontre sollicitée avait pour seul but d'explorer la possibilité d'une collaboration pour la mise sur pieds d'une alliance municipale qui prendrait en charge une véritable Évaluation Environnementale et Socio-économique par des experts indépendants de Transports Canada et ADM. Présumant qu'ADM était déjà au courant que je collaborais depuis plus d'un an avec des enquêteurs de la Commission Charbonneau (CEIC) sur des pistes de collusion pouvant impliquer son entreprise, j'ai tenu à rassurer monsieur Raymond en lui offrant de surseoir provisoirement à cette collaboration pendant la durée des échanges. Celui-ci a immédiatement répliqué « ...qu'ADM a toujours eu une attitude ouverte et qu'elle était tout à fait disposée à rencontrer les dirigeants de CQV ». Étonné mais heureux de l'ouverture exprimée par monsieur Raymond, je me suis empressé dans les minutes qui ont suivi la clôture de l'assemblée pour serrer la main du PDG James Cherry. Plutôt que de saisir la main tendue publiquement par CQV, celui-ci a choisi d'étaler de façon irrespectueuse son mépris pour le président de CQV par intérim en lui lançant un "F...Y.." bien senti. Quelques heures plus tard, un huissier venait livrer chez moi une mise en demeure signée par les avocats Lavery de Billy, me sommant de cesser de répandre des propos diffamatoires sous peine de poursuites judiciaires sans autre avis. Le plus cocasse, c'est qu'ADM a déclaré n'avoir nullement l'intention de réfuter mes prétendues allégations sans fondements. Maintenant, après le refus d'ADM de nous rencontrer et après consultation quant à la fiabilité des faits allégués, j'ai décidé de rendre publique l'Annexe B.

L'Annexe B dresse une liste non exhaustive des stratagèmes suspects mis en place par ADM et ses complices au fil des ans. On peut voir que ces stratagèmes ont clairement été conçus comme dernière étape pour empêcher que Montréal puisse regagner à jamais son statut de seul et unique plaque tournante des vols internationaux en Amérique du Nord, qu'elle détenait officiellement dans les années 1970. La prédominance dorénavant acquise par les aéroports de Toronto (Pearson, Billy Bishop et bientôt Pickering) au détriment de Montréal est pratiquement irréversible.

Il est également devenu pratiquement impensable de revenir en arrière pour tenter de punir les coupables, parce que trop de personnes de haut niveau ont été compromises et n'ont pu faire autrement que de s'enliser dans les ornières qu'ADM avait soigneusement creusées pour elles. Il y a tout lieu de croire que la très grande majorité des citoyens et des élus, même les plus vindicatifs, préféreraient faire élégamment une croix sur le passé, à la condition que soit entreprise une profonde et objective réflexion sur l'avenir de nos aéroports, solidement ancrée sur des bases beaucoup plus saines, démocratiques et enrichissantes que ce qui a prévalu depuis 18 ans.

C'est pourquoi CQV préconise un moindre mal consistant à accorder une forme d'amnistie générale, pour que les élus spoliés de leur droit de regard, puissent enfin se tourner résolument et sans délai vers **une solution d'avenir rassembleuse pour les soixante (60) prochaines années**. Les enseignements des 18 dernières années, bien que tristement désolants, sont pour Montréal une opportunité unique de reprendre le contrôle de son avenir économique. En référant, par le biais des vols directs internationaux, le dossier aéroportuaire à la Commission permanente sur le développement économique, la nouvelle administration de la ville et de l'agglomération de Montréal semble vouloir tourner la page sur les erreurs du passé, erreurs qui ont mené au fiasco économique dont la métropole est victime et qu'un nombre croissant de dirigeants avertis et d'experts déplorent sans cesse.

Ces dénonciations ne sont plus seulement l'apanage des groupes de pression citoyens comme CQV et les Pollués de Montréal-Trudeau (LPDMT) qualifiés de "chialeux" par ADM et ses complices; elles ne proviennent plus seulement des experts en transports, en économie et en gouvernance d'entreprises, comme le professeur Jacques Roy des Hautes Études Commerciales et l'ancien haut dirigeant de la Caisse de Dépôt et de Placement du Québec et président de CDP Capital, monsieur Michel Nadeau, directeur général de l'Institut sur la Gouvernance d'Organisations Privées et Publiques (IGOPP); les dénonciations proviennent maintenant de plus en plus de la classe d'affaires et de la classe politique, qui prennent bien soin de ne pas attaquer de front ADM et ses complices. Le lecteur est invité à prendre connaissance de l'Annexe C intitulée « **La rogne contre ADM s'étend aux gens d'affaires et à la classe politique** ». On peut réaliser à quel point le milieu des affaires et la classe politique se retiennent par politesse pour ne pas dire qu'ils en ont ras le bol de la gestion d'ADM.

C'EST À TORONTO QUE SE DÉCIDE CE QUI EST BON POUR MONTRÉAL

Pour bien comprendre tout ce qui se cachait derrière les faits authentiques révélés précédemment, il suffit de relire le reportage d' Isabelle Hachey, journaliste de La Presse, dans une entrevue le 16 mars 2000 accordée au vice-président aux Affaires internes d'ADM monsieur Denis Beaugard. La journaliste lui demanda naturellement si la concentration des vols à Mirabel n'aurait pas été préférable à une concentration à Dorval; celui-ci dévoila **qu'ADM n'avait jamais vraiment considéré un retour à Mirabel; il ajoutait candidement que « pour ADM, évoquer un retour possible des vols à Mirabel était une stratégie pour calmer le jeu tout simplement, devant le tollé soulevé par de nombreux citoyens de Dorval. » (...)** «**Vous savez ce que c'est, les relations publiques...»**. **Par ailleurs, il ajoutait que : « Air Canada amène 65% du trafic à Montréal; alors s'il demande quelque chose, tu réponds « oui, Monsieur, tout de suite"...»**.

Sans surprise, le ministre fédéral des Transports, David Collenette, député de York-Est en banlieue de Toronto, exigea que l'administration d'ADM, dont monsieur Beaugard faisait partie, soit remplacée au complet sans délai par une nouvelle administration. C'est dans ces circonstances que l'administration de James Cherry fut mise en place. Faut-il alors s'étonner de la course à la démolition orchestrée par James Cherry et ses complices, qui a eu cours à partir de 2002. Tous ont été témoins avec désolation non seulement du changement majeur et injustifié de vocation de l'aéroport de Mirabel, mais surtout de la détérioration conséquente de l'économie de la région métropolitaine toute entière par rapport celle observée à Toronto? Le bâtisseur auto-proclamé James Cherry qui ne cesse de vanter sa performance sur toutes les tribunes comme gestionnaire exceptionnel, passera plutôt à l'histoire comme le fossoyeur d'un aéroport international apprécié de tous et le saboteur de l'économie d'une province.

LA CONSULTATION PAR LA COMMISSION – UN JALON IMPORTANT

Le long préambule qui précède a pour but de démontrer à quel point les dirigeants d'ADM et leurs complices sont les grands responsables du gaspillage de fonds publics déjà engagés autour de l'aéroport Trudeau et de la piètre performance en terme d'achalandage des aéroports de Montréal, par rapport aux autres villes canadiennes et américaines. Comment expliquer qu'ADM ne se soit même pas donné la peine de commander une véritable étude comparative indépendante pour établir en l'an 2000 s'il était préférable de concentrer les vols à Dorval ou à Mirabel? Comment expliquer que le coût de la concentration à Dorval estimé à 185 M\$ en 1996 soit soudainement passé à plus de 3 000 M\$. On a vu plus haut que le responsable d'ADM a tout simplement admis à la journaliste de La Presse qu'il n'y avait pas eu d'étude et que la décision prise à la fin de 1995 était purement stratégique.

Comment faire maintenant confiance à ADM qui refuse de produire une étude justifiant sa décision de poursuivre l'expansion de l'aéroport Trudeau pour les soixante prochaines années? N'est-il pas devenu évident qu'il est complètement irresponsable de ne pas permettre que Mirabel puisse redevenir ce qu'il a toujours été: le seul aéroport international en Amérique du Nord à pouvoir offrir aux transporteurs aériens la possibilité de décoller et d'atterrir à toutes heures du jour ou de la nuit, sans nuire à qui que ce soit?

Un événement plutôt inusité vient de se produire à la Bourse de New York le 19 septembre dernier qu'on pourrait qualifier de providentiel. Le géant du commerce en ligne chinois ALIBABA a fait une entrée fracassante sur la bourse de New-York. Sa capitalisation boursière a atteint 168 milliards de dollars, soit plus que celle de ses concurrents américains Amazon et eBay combinés. On peut penser qu'Alibaba serait peut-être intéressé à investir dans l'acquisition d'un aéroport comme Mirabel pour y installer un formidable pied à terre en Amérique du Nord. Il pourrait faire partie d'un consortium de partenaires stratégiques avec la participation d'Investissement Québec, la Caisse de dépôt et de Placement du Québec, le Fonds de solidarité de la FTQ, le Fonds de la CSN et d'autres investisseurs privés canadiens comme Bombardier, des transporteurs aériens comme Air Transat, des compagnies de services aériens comme pour l'entretien des avions boudé par Air Canada récemment.

Le hasard a voulu (est-ce vraiment un hasard?) que le premier ministre Philippe Couillard parte pour la Chine le 26 courant en mission commerciale à la tête d'une délégation de gens d'affaires, du réseau universitaire et des milieux culturels. Il tombe sous le sens que des contacts soient établis sans tarder avec cet industriel chinois. Le gouvernement du Canada serait probablement intéressé à céder à un prix alléchant la propriété des installations à Mirabel, y compris les multiples servitudes mises en place le 12 février 2009 sur les 11 000 acres de terres rétrocédées qui entourent les 6 000 acres qui sont sa propriété. Cela pourrait devenir un formidable incitatif pour

le gouvernement du Québec pour compléter le prolongement de l'autoroute 13 et le lien ferroviaire avec Mirabel. Pour ALIBABA et ses partenaires, cette acquisition ouvrirait la porte à un commerce international sans limite entre l'Asie et l'Amérique, puisque Mirabel est le seul aéroport international en Amérique du Nord à n'avoir aucune restriction pour les heures de décollage et d'atterrissage. Mirabel deviendrait pour le géant asiatique du commerce en ligne le cœur de son centre de distribution et d'approvisionnement en Amérique du Nord.

Si l'on en juge par l'engouement pour des vols directs avec Beijing notamment, manifesté par l'importante communauté chinoise qui s'est présentée le 22 septembre dernier à la session de présentation du dossier par le Service du développement économique, on pourrait prévoir enfin un transfert à Mirabel non seulement des vols cargos, mais aussi des vols de passagers. On pourrait déjà entrevoir une recrudescence conséquente de l'immigration asiatique sur le territoire québécois, qui serait bénéfique pour assurer une plus grande diversité d'immigrants.

CQV a défini de façon sommaire comme contribution à une éventuelle ÉES, un projet intitulé "**Mirabel 2017 - Un projet de développement rassembleur et durable**", dont une description est jointe à l'Annexe D. Ce projet a été rédigé à la demande expresse de l'ex-maire de Montréal, Gérald Tremblay le 16 juin 2011, qui voulait qu'on lui propose « non pas des problèmes mais des solutions » (sic). Les multiples avantages ne laissent aucun doute par rapport au projet d'ADM. En comparant le projet d'ADM à **MIRABEL 2017**, il serait possible de faire ressortir enfin la solution la moins chère au plan socio-économique dans **le respect du droit de tous les citoyens de la région métropolitaine à une vie normale et à un traitement juste et équitable**. Il est à noter que si un projet comme celui d'Alibaba venait à se matérialiser, il serait tout à fait compatible avec Mirabel 2017.

J'étais présent à la conférence donnée par James Cherry lors du déjeuner organisé par le Cercle Canadien le 29 septembre dernier. J'ai lu avec intérêt le rapport rédigé par Secor-KPMG concernant l'étude de la qualité de la desserte aérienne de Montréal. Il est frappant de constater que ce qu'ADM tente d'attribuer à l'aéroport Trudeau à travers cette étude, pourrait s'appliquer tout aussi bien sinon mieux s'il s'agissait de Mirabel. Après la conférence, un communiqué qu'on peut lire à l'Annexe E a été émis par CQV le 1^{er} octobre 2014, pour décrire un total de six variantes qui pourraient être soumises à une ÉES indépendante.

NOTE SUR LES ATTRIBUTS UNIQUES DE MIRABEL

L'aéroport international de Mirabel est toujours en place avec ses attributs unique en Amérique du Nord, puisqu'il est encore le seul à pouvoir offrir un service ininterrompu de décollages et d'atterrissage, 24h sur 24h sans couvre-feu nocturne. Il faut savoir que Mirabel occupe présentement un terrain de 6 000 acres dont le gouvernement fédéral est propriétaire, soit près de deux fois plus que le terrain de 3 200 acres qu'il occupe à Dorval.

Le 12 février 2009, Transports Canada déposait au registre foncier du gouvernement du Québec un premier contrat de rétrocession des terres faisant partie des 11 000 acres annoncés en décembre 2006 pour rétrocession. Une visite du site internet du registre foncier gouvernemental révèle que chaque nouveau terrain rétrocédé est grevé de 7 différentes servitudes limitant tout développement futur pouvant entraver un retour des vols réguliers à Mirabel. Ainsi, tout éventuel acheteur aura été clairement informé de l'intention gouvernementale d'y poursuivre la vocation d'aéroport international avec les nuisances et dommages qui s'y rattachent. On peut donc affirmer que le territoire de Mirabel est protégé contre toute réclamation reliée au bruit ou à la pollution de l'air.

C'est en partie ce qui explique le prix de vente déprécié auquel les parties contractantes auront consenti à l'avance. Des observateurs s'expliquent mal pourquoi de telles servitudes n'ont jamais été acquises à Dorval en dehors des 3 200 acres dont le gouvernement est propriétaire. Il est de règle qu'une entreprise de service public qui a besoin d'empiéter sur une propriété privée de quelque façon que ce soit, négocie d'abord une servitude décrivant clairement les droits et contraintes de chacun, comme cela se fait depuis toujours par les municipalités et compagnies privées ou publiques d'électricité, de téléphones, de cablodistribution, de gaz, etc. L'exemple le plus marquant est celui de la Société des Transports de Montréal (STM), qui a toujours dû négocier et enregistrer une servitude tout au long d'une nouvelle trajectoire du métro, afin de s'assurer que les propriétaires au sol soient pleinement conscients des contraintes en tréfonds dont leur propriété sera grevée, comme la possibilité de vibrations ou de bruit potentiel ou l'impossibilité de construire sur leur propriété un système de chauffage et climatisation géothermique.

NOTE SUR LE COUVRE-FEU À MONTRÉAL-TRUDEAU

Peu de gens savent qu'il y avait couvre-feu à l'aéroport de Dorval (devenu Trudeau en 2003) parce qu'ADM prétend le contraire depuis 2004. Aucun survol n'était autorisé entre 23h00 et 07h00 selon le vice-président – Environnement d'ADM, Youssef Sabeh, en 1997. Lorsqu'ADM a changé son discours en 2004, elle a simplement remplacé le mot "couvre-feu" par "heures restreintes", durant lesquelles ADM permet toutes sortes de dérogations sans pénalités. Il n'est donc pas étonnant que ce contrôle laxiste permette maintenant aux transporteurs aériens de survoler à chaque nuit entre 55 et 68 avions que l'on peut répertorié facilement en consultant le site www.flightaware.com.

Peu de gens savent qu'Air Canada a dû payer une amende pour avoir atterri à Dorval dans la nuit du 22 décembre 2000 alors qu'il devait atterrir à Mirabel en vertu des règlements sur le couvre-feu.

Peu de gens savent qu'ADM préparait déjà discrètement dès 1996 la disparition de l'aéroport de Mirabel au profit du futur aéroport de Pickering, en banlieue de Toronto, en cachant soigneusement ce fait au gens d'affaires, aux élus et au public montréalais et même aux tribunaux. La révélation qui précède vient de nul autre que du vice-président aux affaires internes d'ADM, Denis Beauregard, comme on a pu le lire plus haut.

ANNEXE A

LES PERSONNAGES DERRIÈRE CQV



Citoyens pour une Qualité de Vie

La VÉRITÉ au service des citoyens

C.P. 99546, Succ. Cartierville, Montréal, QC H4J 2R7

www.c-q-v.org

Les personnages derrière Citoyens pour une Qualité de Vie (CQV)

Il est rare qu'un mouvement citoyen s'opposant à des décisions gouvernementales soit dirigé par des hommes d'affaires et des professionnels. Pourtant, c'est exactement ce qui se passe depuis 18 ans chez CQV, qui poursuit inlassablement son combat contre une décision d'Aéroports de Montréal (ADM) de continuer une expansion débridée de l'aéroport Montréal-Trudeau à l'abri de la loi et sans aucune consultation. Il est maintenant facile de démontrer que la décision de transférer les vols internationaux de Mirabel à Dorval en 1996 était fondée sur une assise juridique tellement fragile, qu'elle pourrait dorénavant déclencher une accusation criminelle d'outrage au tribunal et/ou de mépris de cour, comme on peut le voir dans un autre document produit par CQV intitulé "Une alliance municipale devenue incontournable". Le parcours professionnel de ceux qui ont consacré ouvertement et vaillamment une partie significative de leur vie à ce combat, qu'on peut qualifier de David contre Goliath, mérite d'être connu. Ils sont mis en évidence en caractères gras ci-après.

CQV version 1 (de 1996 à 2000)

« Citoyens pour une Qualité de Vie » (CQV) est un Organisme à But Non Lucratif (OBNL) et sans liens politiques partisans créé à Montréal le 26 avril 1996. Le premier président en a été **François Ghali**, spécialisé en marketing et design graphique et conseiller municipal de Saint-Laurent depuis 1987; il a été appuyé à l'unanimité par le conseil de la ville dans une résolution proposée par son collègue **Alan DeSousa**, comptable agréé et conseiller municipal à cette même ville depuis 1991. Cette résolution unanime adressée au gouvernement fédéral demandait de décréter un moratoire sur le transfert des vols de passagers internationaux de Mirabel à Dorval, pour permettre qu'une étude d'impacts en vertu de la Loi Canadienne d'Évaluation Environnementale (LCÉE) soit rendue publique et qu'une consultation de la population affectée soit entreprise.

La décision précipitée d'ADM imposée en février 1996 sans aucune consultation, en violation flagrante des termes de son bail de location avec Transports Canada, faisait craindre l'impact catastrophique à moyen et long terme sur l'avenir du projet Bois-Franc, une gigantesque entreprise de développement résidentiel haut de gamme démarrée en grande pompe trois ans plus tôt par Bombardier Immobilier. Le conseil voulait que soient divulgués les effets négatifs du bruit et de la pollution de l'air produits par les avions en provenance ou à destination de l'aéroport de Dorval sur la santé, l'économie et l'environnement général des citoyens riverains, pour les comparer à ces mêmes effets sur les citoyens autour de l'aéroport de Mirabel. Malheureusement, ADM a obtenu, après comparutions devant quatre tribunaux différents, de ne pas être soumise à la Loi Canadienne d'Évaluation Environnementale (LCÉE) et par conséquent de poursuivre le transfert contesté des vols de Mirabel à Dorval.

Désabusés par ce fiasco juridique, **Alan DeSousa** et son collègue **François Ghali** capitulent en 1998 devant le pouvoir fédéral qui n'a rien épargné pour appuyer la décision illégitime d'ADM. Jusqu'aux fusions municipales de 2002, ces deux personnages ont continué à siéger au conseil de la ville de Saint-Laurent. Après la fusion, monsieur DeSousa deviendra le maire de l'arrondissement de Saint-Laurent fortement appuyé par le maire de Montréal Gérald Tremblay, alors que monsieur Ghali abandonne la politique.

CQV version 2 (de 2000 à 2008)

Jean-Guy Boutin est un homme d'affaires à la retraite qui a œuvré à la gérance des ventes dans l'industrie de la sécurité et des télécommunications. Il a contribué, sous l'impulsion de Me Louis Beauregard, à faire renaître CQV de ses cendres de 2000 à 2008, après l'échec juridique de 1996 et 1997, pour tenter d'infléchir ADM dans sa décision d'augmenter les vols de nuit de façon croissante en dépit du couvre-feu qui était alors en vigueur. Il a été celui qui a tenté patiemment pendant 8 ans de faire confiance au système de justice pour obtenir le droit d'intenter un recours collectif contre ADM et Air Canada.

Monsieur Boutin a été amèrement déçu en décembre 2004, après quatre ans d'espoir, du rejet de la demande en Cour Supérieure par le juge André Roy; la déception a atteint son comble le 26 septembre 2007, lorsque la Cour d'appel a entériné sur division les conclusions du juge Roy trois ans plus tôt. Confiant malgré tout que la Cour Suprême serait ébranlée par la dissension bien documentée de la juge Louise Otis en Cour d'appel, il accepte la recommandation de Me Beauregard de porter la cause devant la Cour Suprême. Cette dernière instance a pris 7 mois pour refuser d'intervenir en avril 2008. Pendant tout ce temps, ADM a multiplié les actions que l'on sait aujourd'hui malveillantes pour poursuivre une expansion effrénée de l'aéroport de Dorval, rebaptisé Aéroport Montréal-Trudeau depuis 2003.

Jean-Guy Boutin est l'auteur du premier site internet de CQV (www.dormir.ca) et de son logo qu'il partage depuis 2002 avec l'autorisation de l'organisme Hacan Clearskies à Londres. Il est notable que cet organisme de protection des citoyens londoniens a obtenu le 16 juin 2010, après un combat de 10 ans, que la British Airways Authority (BAA) mette un terme à toute tentative d'expansion de l'aéroport Heathrow. La ville de Londres cherche présentement à construire un nouvel aéroport à environ 60 km plus à l'est de la capitale et à transformer le site de Heathrow en un vaste développement résidentiel de haut calibre, un concept semblable à celui qui avait été proposé à Dorval par l'urbaniste et professeur émérite Michel Barcelo de l'Université de Montréal en mars 2001.

CQV version 3 (2008 à aujourd'hui)

La genèse d'une nouvelle approche et de regroupements

CQV version 3 a réellement été conçu à compter du 20 décembre 2006, quelques jours seulement après que le nouveau gouvernement de Steven Harper eut annoncé sa décision de rétrocéder 11 000 des 17 000 acres de terres agricoles résiduelles à Mirabel aux précédents propriétaires ou à leur succession. **Un personnage très actif dans l'organisation et le financement du Parti Libéral du Canada (PLC) et de sa filiale québécoise (PLQ)**, profondément dégoûté par les malversations rendues publiques à la Commission Gomery, qui ont causé la perte du pouvoir de son parti, contacta discrètement une connaissance de longue date, l'ingénieur **Roger Trottier**. Celui-ci avait mis un terme quelques mois plus tôt à son entreprise de consultation en gestion de projets pour se consacrer bénévolement à combattre la poursuite de l'expansion de l'aéroport Trudeau dont il était personnellement victime après qu'il eut déménagé dans sa nouvelle résidence qu'il avait acquise à Saint-Laurent en 1995.

Cet organisateur politique a offert de collaborer discrètement avec Trottier pour lui fournir plusieurs renseignements et documents inédits et mêmes confidentiels en rapport avec le scandale aéroportuaire qui perdurait depuis 40 ans et le mettre en contact avec quelques amis bien informés. Ce personnage a toutefois requis que son identité et celle de ses amis soient tenues confidentielles par crainte de représailles. Il souhaitait que soit consigné dans une solide

base de données toute une série de faits avérés qui ébranleraient juridiquement la poursuite de l'expansion de l'aéroport Trudeau. Manifestement mal à l'aise avec l'idée d'attaquer sa formation politique et ses principaux acteurs, c'est lui qui a eu l'idée d'opposer à cette démarche une alternative technique attrayante qui permettrait de tourner la page sur les erreurs du passé et permettre une résurrection graduelle de Mirabel. C'est alors que naquit le concept de « Mirabel 2015 – Un projet durable » qui se transformera progressivement en un projet plus détaillé qui sera appelé « Mirabel 2017 – Un projet de développement rassembleur et durable ». Pour contrer les purs et durs de sa formation à l'origine de l'extinction de Mirabel, il souhaitait leur faire choisir entre "la carotte et le bâton", pour le paraphraser.

C'est à ce moment que germa aussi l'idée d'unir sous une seule entité les groupes de pression qui commençaient à se former pour s'opposer à l'introduction par ADM de nouvelles trajectoires aériennes au-dessus de territoires qui en avaient été épargnés auparavant. Le moment était jugé opportun pour une plus profonde remise en question de l'orientation qu'ADM imposait subrepticement depuis 1996, en ce qui concernait l'avenir des aéroports de Mirabel et Dorval, sans aucune consultation des citoyens affectés.

Pour augmenter le nombre d'opposants à ADM, il fut également discuté de l'intérêt qu'il y aurait à ce que cette entité se joigne aux groupes SOS Dorval et la Coalition Verte qui attaquaient déjà ADM sur son flanc environnemental, pour empêcher la destruction du Golf Dorval. CQV qui s'opposait déjà par la voie juridique à l'expansion de l'aéroport Trudeau depuis 10 ans semblait l'entité tout indiquée. C'est ainsi que les regroupements spontanés formés de 2006 au début de 2008 à Saraguay, Cartierville, au nord de Saint-Laurent, à Laval, à Dorval, à Lachine et à la ville de Mont-Royal se retrouvèrent réunis sous la bannière de CQV au début de 2008.

C'est à ce moment également qu'a été décidé la création d'un tableau chronologique des principaux événements marquants qui remontent à 1966. Ce recueil contiendrait non seulement un résumé des faits saillants mais aussi des commentaires qui feraient, entre autres, des rapprochements entre plusieurs faits éloignés, ce qui devait dévoiler les stratagèmes mis en place par ADM sur de longues durées. Les événements décrits dans le Tableau chronologique seront appuyés par une quantité considérable de documents authentiques, dont une majorité numérisée sera conservée dans les archives de CQV.

De fil en aiguille ou plutôt de bouche à oreille, plusieurs précieux collaborateurs discrets de haut calibre, non nécessairement reliés entre eux, s'ajouteront à la faveur de l'existence du site internet www.c-q-v.org, et de façon accrue après la mise sur pied par CQV de « l'opération Tourne-Vice » en 2010 . On retrouvera parmi ces collaborateurs des politiciens, des ingénieurs, des urbanistes, des économistes, des juristes, des environnementalistes et des médecins, entre autres. La très grande majorité tenait à conserver l'anonymat, mais certains d'entre eux ont accepté de s'afficher, dont les collaborateurs dont les noms suivent.

Roger Trottier

Roger Trottier a gradué en 1962 de l'École Polytechnique dans le domaine du génie civil. Deux ans plus tard, il décidait de s'expatrier avec sa jeune famille aux États-Unis pour y obtenir une maîtrise en "Sanitary Engineering" que l'on traduit maintenant par "Génie de l'environnement". De 1966 à 1989 il a été à l'emploi du Groupe Lavalin en tant que cadre supérieur affilié et directeur de grands projets nationaux et internationaux, puis il a été recruté par le Groupe Dessau en tant que vice-président Gestion de projets et actionnaire de 1989 à 1995. De 1995 à 2006, il a agi à son propre compte comme consultant en gestion de projets auprès des ingénieurs-conseils, des architectes et des entrepreneurs.

À l'été 2006, il décide de fermer son entreprise de consultation pour se consacrer bénévolement au dossier aéroportuaire, afin de contribuer à une profonde remise en question de l'orientation incompréhensible prise par ADM en ce qui concerne l'avenir des aéroports de Mirabel et de Dorval. De 2006 à 2008, il collabore à la réorganisation de CQV avec **Luc Marion** et **Jean-François Girard**, à titre de conseiller technique et chercheur, tout en mettant sur pied un système sécurisé pour maintenir les contacts et coordonner les efforts des collaborateurs discrets de CQV. Il collabore également avec des programmeurs pour créer un nouveau site internet.

Paul Wilkinson

Paul Wilkinson est un enseignant de Dorval à la retraite qui s'implique depuis plusieurs années dans l'organisation politique municipale et qui a été très actif avec le groupe SOS Dorval et la Coalition Verte, pour s'opposer à la destruction du Golf Dorval annoncée par ADM en 2005. Au début de 2007, Roger Trottier lui offre de collaborer avec son groupe pour préparer une pétition auprès de la vérificatrice générale du Canada, Sheila Fraser, pour que soit stoppée cette destruction qui contrevient à plusieurs éléments de la loi canadienne sur la faune, la flore et l'environnement.

Devant le refus d'intervention de la vérificatrice, Paul Wilkinson accepte en 2008 de s'intégrer à CQV en tant que membre du comité exécutif. Monsieur Wilkinson a été un collaborateur extrêmement efficace et assidu, particulièrement dans la recherche d'études publiées à travers le monde sur la pollution sonore et la pollution toxicologique des gaz d'échappement en provenance des avions. Pendant quatre ans il n'a jamais cessé de parcourir les publications scientifiques mondiales en rapport avec l'impact des mouvements aériens sur la pollution de l'air et le bruit sur la santé, dans l'espoir que la DSP accepterait de s'y pencher. Tous les fruits de ses recherches ont été transmis à la Direction de Santé Publique et conservés dans les archives de CQV. Pour des raisons personnelles, il a dû remettre sa démission de CQV

Dr Jean-François Girard

Le **Dr Jean-François Girard** pratique la médecine familiale en cabinet privé et à l'hôpital et cumule une charge d'enseignement en médecine à l'Université de Montréal. Ce médecin, déjà surchargé par son travail, n'a pas hésité à s'impliquer de façon importante pour former un regroupement de citoyens de Saraguay à l'automne 2006 pour s'opposer à l'introduction par ADM de nouvelles trajectoires aériennes au-dessus de leur territoire. Rapidement, il s'associe à un ami de Cartierville, **Luc Marion**, qui déplore cette même intrusion soudaine dans la quiétude de son patelin.

Ensemble, ils organisent en trois semaines seulement une pétition de 1 100 signatures destinée à l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville et au ministre canadien des Transports Lawrence Cannon. Les articles de journaux locaux se multiplient, ce qui attire l'attention de **Roger Trottier** qui lui offre sa collaboration en tant que conseiller technique et chercheur. C'est également le **Dr Girard** qui a établi un premier contact avec **Jean-Guy Boutin**, alors président de CQV qui était en attente d'un jugement de la Cour d'appel depuis plus de deux ans. Jean-François Girard et Roger Trottier deviennent membres de CQV. Dr Girard a également contacté le coordonnateur d'un regroupement de citoyens de Laval, **André Paradis** pour l'inviter à se joindre à son groupe d'opposants.

Jean-François Girard et Luc Marion ont réussi à faire nommer en mars 2007 Noushig Eloyan comme la représentante de la ville de Montréal au comité consultatif d'ADM sur le climat sonore.

Celle-ci a été d'un apport très précieux plus tard pour CQV grâce, entre autres, aux essais sonores qu'elle a fait faire par des experts indépendants et par la divulgation de renseignements sur le bruit réel instantané qu'ADM aurait voulu tenir secret.

Dr Girard a dû démissionner comme membre du comité exécutif de CQV en 2010 pour accorder plus de temps à sa profession médicale. Cela ne l'a pas empêché de continuer à prendre fait et cause pour ses concitoyens peu de temps après sa démission dans un dossier connexe envenimé par ADM, qui s'est objecté en décembre 2011 à la construction du centre de compostage fermé sur la rue de l'Aviation à Pointe-Claire; Alan DeSousa est venu à la rescousse d'ADM en proposant un site à Saint-Laurent qui est à seulement 500 mètres des résidences de Saraguay. Depuis deux ans, Dr Girard a entrepris des démarches avec le conseiller d'Ahuntsic-Cartierville, Harout Chitilian, pour une importante remise en question de la solution d'Alan DeSousa. Il continue également à suivre de près les progrès réalisés par CQV.

Luc Marion

Luc Marion est un courtier immobilier très actif au nord-ouest de l'île de Montréal. Il n'a pas hésité à se joindre au Dr Girard en dépit de son implication en cours comme animateur et coordonnateur d'un autre groupe de citoyens pour la sécurisation du boulevard Toupin dans le cadre du prolongement du boulevard Cavendish. Après que le dossier du boulevard Toupin eut été complété avec succès, et que la pétition contre les trajectoires aériennes eut atteint son objectif, il a accepté la fonction de président du CQV version 3 au milieu de l'année 2008, solidement appuyé par Roger Trottier, pour la rédaction de communiqués et de divers rapports et pour la mise en place d'un nouveau site internet. Il a également été responsable de diverses activités administratives associées à la maintenance d'une organisation comme CQV.

André Paradis

André Paradis est un homme d'affaires à la retraite qui a travaillé comme agent manufacturier auprès d'entreprises italiennes et allemandes dans l'importation de divers matériaux de construction. Déjà administrateur d'un Syndicat de copropriétaires à Laval, il a été approché par son entourage en 2007 pour recueillir à Laval en seulement quelques semaines la signature d'une pétition de 1 400 citoyens s'opposant aux nouvelles trajectoires aériennes imposées par ADM qui affectaient la quiétude des résidents de l'Île-Paton, entre autres. Il n'a pas hésité à se joindre au groupe de Saraguay lorsque contacté par Jean-François Girard. En dépit de la tiédeur de l'équipe du maire Vaillancourt, il a réussi à obtenir un appui du conseil de la ville de Laval et a entretenu et continue d'entretenir d'excellents rapports avec son député Guy Ouellette. Monsieur Paradis est devenu membre du comité exécutif de CQV en 2008 et n'a jamais cessé depuis d'apporter une contribution discrète de nature plus politique.

Jean-Marc Héту

Le dernier à se joindre au nouveau CQV, mais pas le moindre, est Jean-Marc Héту. Celui-ci est un enseignant à la retraite qui s'est consacré pendant trente ans aux élèves en difficulté de cinquième secondaire, tout en complétant sa scolarité de doctorat. En parallèle, il s'est impliqué en politique municipale pendant 24 ans de 1978 à 2002 à titre de conseiller municipal de l'ex-ville de Lachine, dont il a d'ailleurs été le dernier maire avant la fusion.

Il s'est joint au groupe CQV en tant que coordonnateur du regroupement Lachine et membre du comité exécutif en février 2008 après que d'éminents citoyens de Lachine l'eurent contacté pour intercéder auprès du conseil d'arrondissement afin de s'opposer à l'introduction naissante par

ADM de nouvelles trajectoires aériennes au-dessus de leur territoire. C'est à ce moment qu'il a rencontré Roger Trottier pour bien connaître l'expérience vécue par CQV depuis le début de son combat contre ce monopole privatisé. Par la suite, le rôle de monsieur Hétu a été de faciliter les contacts avec la classe politique et le milieu journalistique pour mettre à profit sa vaste expérience politique.

C'est grâce à sa capacité de rallier à l'unanimité les membres du conseil de Lachine derrière le projet de CQV qu'il a réussi à organiser à pied levé en mai 2008 une manifestation pacifique d'environ 200 citoyens au siège social de l'OACI, à l'occasion de l'assemblée générale annuelle d'ADM. Cette manifestation fut suivie de deux réunions publiques d'information, une à Lachine en 2008 et une autre à la ville de Mont-Royal en 2009. C'est grâce à monsieur Hétu et à ses contacts au conseil d'arrondissement qu'ADM a dû suspendre l'introduction de nouvelles trajectoires au-dessus de Saraguay, Cartierville, le nord de Saint-Laurent et Laval et a dû cesser ses essais pour tenter d'en introduire au-dessus de Lachine et LaSalle. L'ampleur de ces bouleversements contestataires, auxquels ADM n'était pas habituée, a aussi convaincu la Direction de Santé Publique (DSP) de lancer en juillet 2008 une étude d'impact des mouvements aériens sur la santé dont les résultats très incomplets ont été retardés jusqu'en juin 2014.

CQV 2014-08-07

ANNEXE B

UNE ALLIANCE MUNICIPALE DEVENUE INCONTOURNABLE



Citoyens pour une Qualité de Vie

La VÉRITÉ au service des citoyens

C.P. 99546, Succ. Cartierville, Montréal, QC H4J 2R7

www.c-q-v.org

UNE ALLIANCE MUNICIPALE DEVENUE INCONTOURNABLE – 2014-01-29 *LE RÉCIT EN BREF DE L'INIMAGINABLE SCANDALE AÉROPORTUAIRE*

Le 26 avril 1996, deux élus de l'ex-ville de **Saint-Laurent**, François Ghali et Alan DeSousa ont fondé l'organisme à but non lucratif « Citoyens pour une Qualité de Vie » (CQV) pour s'opposer, avec l'appui unanime du conseil de la ville, à la décision unilatérale d'Aéroports de Montréal (ADM) de transférer des vols de passagers internationaux de Mirabel à Dorval. Plusieurs opposants des villes de Dorval et de Pointe-Claire et des quartiers de Ahuntsic et Villeray se sont rapidement joints à CQV. Cet organisme s'est battu pendant 16 mois au côté de toutes les municipalités de la couronne nord réunies par la ville de **MIRABEL** sous une coalition appelée « Coalition Élargie au Support de l'Aéroport de Montréal-Mirabel » (CÉSAMM), pour demander aux tribunaux qu'ADM soit assujettie à une étude d'impacts en vertu de la « Loi Canadienne sur l'Évaluation Environnementale » (LCÉE), avant d'être autorisée à procéder à ce transfert sans aucune étude indépendante.

1. L'OFFENSIVE MÉDIATIQUE D'ADM

Les citoyens de la métropole qui ont 40 ans et plus se souviennent probablement des promesses prodigieuses faites par Air Canada et ADM pour justifier le transfert "provisoire" des vols internationaux de Mirabel à Dorval en 1996. La complicité d'Air Canada avec ADM, pour ne pas dire son dirigisme, a d'ailleurs été déterminante pour l'appui enthousiaste accordé à ADM de 1996 à 2001 par le milieu des affaires piloté par Jacques Girard, président de Domtar et président-directeur général de Montréal International, par le maire de Dorval, Peter Yeomans et par le maire de Montréal, Pierre Bourque, de même que par la Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain, dirigée en 2001-2002 par Benoît Labonté. Ces appuis non négligeables de la classe d'affaires et, de façon plus discrète, de la classe politique fédérale faisaient contrepoids à la forte opposition exprimée par le gouvernement du Québec de 1996 à 1998 à laquelle le gouvernement de Jean Chrétien a constamment fait la sourde oreille combinée à de l'aveuglement volontaire évident pour le simple citoyen.

Les partisans d'ADM mentionnés au paragraphe précédent ont peut-être fait confiance à Air Canada et ADM. Mais, ils ont été amèrement déçus lorsqu'ils ont réalisé, dès l'arrivée de James Cherry en 2001 à la tête d'ADM, ce qui était advenu des promesses d'Air Canada et d'ADM. Monsieur Jacques Girard s'est d'ailleurs fait publiquement leur porte-parole le 2 février 2004 lorsqu'il a déclaré à Michel Desautels de Radio-Canada qu'il considérait « *qu'Air Canada n'avait pas tenu ses engagements envers les gens d'affaires, qui l'avaient clairement soutenu dans le transfert des vols de Mirabel vers l'aéroport de Dorval. En effet, on ne voit pas dans l'achalandage les résultats qui étaient espérés par la communauté des gens d'affaires. La consolidation s'est accentuée à Toronto au détriment de Montréal. Par exemple, il est monnaie courante de voir des voyageurs de l'est du Canada transiter par Toronto pour s'envoler vers l'Europe, a poursuivi monsieur Girard...* ». Il fallait bien se rendre à l'évidence, la promesse de plaque tournante de passagers à Dorval promise par Air Canada et celle de plaque tournante du fret aérien et des vols nolisés promise par ADM en 1996 n'étaient qu'une fumisterie odieuse, comme démontré ci-après.

2. LA FRAGILITÉ JURIDIQUE D'ADM

Cette offensive tous azimuts par les experts en communication et publicité d'ADM, que d'aucuns associent aux acteurs dénoncés à la Commission Gomery, a réussi à dérober aux regards publics une autre offensive encore plus suspecte qui se déroulait en parallèle au plan juridique. En effet, très peu de personnes savent ou encore se souviennent comment ADM a réussi à être mise à l'abri des lois et des règlements par les tribunaux, en dépit du fait que tous les juristes et les membres de la classe politique répètent sans cesse que **NUL N'EST À L'ABRI DE LA LOI ET DES RÈGLEMENTS**. Très peu de personnes ont pris conscience que ce qui était véhiculé publiquement de 1996 à 1999 par ADM et ses complices n'étaient que mensonges et demi-vérités savamment appuyés par au moins trois importants rapports qu'on peut qualifier de complaisants, selon les évidences connues aujourd'hui.

L'affirmation qui précède a été clairement admise le 16 mars 2000 par nul autre que le vice-président aux affaires internes d'ADM, Denis Beauregard, à la journaliste de La Presse Isabelle Hachey. « ADM n'a jamais vraiment considéré un retour à Mirabel » admettait-il; « pour ADM, évoquer un retour possible des vols à Mirabel était une stratégie pour calmer le jeu tout simplement, devant le tollé soulevé par de nombreux citoyens de Dorval. Vous savez ce que c'est, les relations publiques... ». Par ailleurs, il admettait candidement « Air Canada amène 65% du trafic à Montréal. Alors s'il demande quelque chose, tu réponds "oui, Monsieur, tout de suite"... ». Il n'est donc pas étonnant que le ministre des Transports du Canada, David

Collenette, ait exigé que l'équipe de dirigeants d'ADM, sous la houlette de Nycol Pageau-Goyette, dont faisait partie Denis Beauregard, soit limogée dans les mois qui ont suivi cette admission, pour être remplacée par une nouvelle équipe dirigée provisoirement par Armand Couture, ex-dirigeant de SNC-Lavalin et son ex-collègue d'Hydro-Québec, Me Richard Drouin.

Très peu de personnes ont pris conscience que si la VÉRITÉ dévoilée par Denis Beauregard l'avait été dès février 1996, **JAMAIS** les procureurs d'ADM et Transports Canada n'auraient pu convaincre le juge Marc Noël de la Cour fédérale le 24 octobre 1996 d'occulter le fonds du litige pour ne considérer que la forme, en détournant leur preuve vers un vice de forme grave contenu à l'article 5 de la LCÉE. Cette affirmation a été admise par nul autre que le ministre de l'Environnement du Canada, Sergio Marchi, qui avait avoué devant le juge Noël être troublé par une faille importante dans sa loi « qui laisse échapper à l'étude environnementale les projets initiés par les administrations aéroportuaires privatisées. » En dépit de cette candide admission, le juge Noël a cru de son devoir de rejeter la requête de CQV et la CÉSAMM en disant clairement dans son jugement « ... ce n'est pas à moi, en tant que juge, de décider quelle devrait être la politique du ministre de l'Environnement à cet égard, ni de fausser l'interprétation de la Loi actuelle en décidant moi-même de ce qu'elle devrait être. ».

Qui plus est, si la VÉRITÉ dévoilée par Denis Beauregard l'avait été dès février 1996, **JAMAIS** les procureurs d'ADM et Transports Canada n'auraient pu obtenir le 7 avril 1997 que la Cour d'appel rejette sur le banc le solide jugement très étoffé et sévère prononcé moins de deux mois plus tôt sur le fond du litige contre ADM par le juge Pierre Viau en cour Supérieure. Lors des deux jugements favorables à ADM et à Transports Canada, les procureurs de ceux-ci ont été incapables d'attaquer le fond du litige, ce qui explique leur décision de l'attaquer sur la forme. Déjà, le 15 août 1996, le juge Viau mettait en garde les procureurs des deux parties, en déclarant qu'il estimait « que les recours intentés contre ADM soulèvent des questions sociales importantes et qu'il est nécessaire de juger du fond de ces questions. Comment expliquer que la Cour d'appel ait complètement refusé de se prononcer sur le fond du litige ? Avec ce que l'on sait aujourd'hui, n'est-ce pas suffisant pour rejeter ces deux jugements en invoquant un mépris de cour et/ou un outrage au tribunal ? Un tel rejet ne remettrait-il pas en lumière les conséquences catastrophiques qu'a eue la décision d'ADM sur l'économie et l'environnement de la région métropolitaine et qui menacent de se poursuivre ?

C'est ainsi que le monopole privé ADM a été mis à l'abri de la LCÉE, de la loi d'accès à l'information, de toutes investigations par le bureau du vérificateur général du Canada et des lois et règlements municipaux et provinciaux sur la pollution sonore et la pollution de l'air.

3. DÉCISIONS INJUSTIFIÉES ET FRAUDULEUSES D'ADM APRÈS 1997

L'extrême fragilité juridique sur laquelle reposent les jugements rendus par le juge Marc Noël de la cour fédérale le 24 octobre 1996 et celui de la cour d'appel du 7 avril 1997, mis en lumière par les recherchistes de CQV, ébranle gravement l'assise sur laquelle reposent les décisions injustifiées d'ADM après 1997. Depuis 2007, la VÉRITÉ a rattrapé ADM, ce qui a permis à CQV de dévoiler des centaines d'événements extrêmement accablants pour ce monopole privé et ses complices. Les faits saillants de ces événements sont consignés dans un ouvrage inédit intitulé « Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique » diffusé par CQV. Une analyse exhaustive des liens qui rattachent ces événements entre eux révèle un ensemble de stratagèmes hautement politiques étalés sur seize (16) ans, vraisemblablement destinés à éliminer l'aéroport de Mirabel comme concurrent du futur aéroport Pickering en banlieue de Toronto, pour satisfaire les seuls besoins d'Air Canada et du milieu des affaires de Toronto.

Aujourd'hui, ADM et ses complices n'ont plus aucune crédibilité ni aucune légitimité pour poursuivre l'expansion de l'aéroport Montréal-Trudeau au détriment de Mirabel en s'appuyant sur les jugements précédents, parce que la donne a été bouleversée du tout au tout par ce monopole privé dès 1998, sans aucune véritable consultation des élus et de leurs commettants affectés. La mise à l'abri des lois et règlements très exceptionnelle accordée par les tribunaux en 1996 et 1997 ont dès lors perdu toute pertinence et n'ont plus aucune valeur. Le tableau qui suit résume le double langage entretenu par ADM et ses complices par rapport aux engagements qui ont été pris en 1996-1997.

LES MENSONGES ET DEMI-VÉRITÉS D'AIR CANADA, TRANSPORTS CANADA ET ADM

CE QU'ILS ONT DIT EN 1996 ET 1997	CE QU'ILS ONT FAIT DEPUIS 1996
Depuis le 1er août 1992, la corporation SOPRAM formée de 21 membres a la responsabilité de choisir parmi ses membres sept des huit membres du conseil d'ADM. Les quatorze autres membres de la SOPRAM sont réputés être des représentants légitimes des citoyens. Jusqu'à l'automne 1995 la SOPRAM avait droit de regard sur la nomination des membres du conseil d'ADM et sur les rapports à l'appui de ses décisions.	À compter de novembre 1995, le conseil d'administration d'ADM prend ses distances de la SOPRAM , en cessant d'abord de lui fournir des renseignements essentiels pour être finalement éliminée par le gouvernement fédéral en mars 2000 parce que trop contraignante . Il est notable que la SOPRAM n'a jamais été consultée avant la décision du transfert de Mirabel à Dorval.

LES MENSONGES ET DEMI-VÉRITÉS D'AIR CANADA, TRANSPORTS CANADA ET ADM

CE QU'ILS ONT DIT EN 1996 ET 1997	CE QU'ILS ONT FAIT DEPUIS 1996
<p>Le 6 août 1993, lancement en grande pompe par Bombardier Immobilier et la ville de Saint-Laurent de la Phase 1 du projet Bois-Franc à Saint-Laurent, un nouveau milieu de vie sur un vaste territoire de plus de 20 millions de pieds carrés, situé en lieu et place de l'ancien aéroport de Cartierville, dans l'axe de la piste 24R/06L de l'aéroport de Dorval. Ce projet combiné à un projet voisin appelé le Nouveau Saint-Laurent permettrait à la ville d'accueillir environ 45 000 nouveaux citoyens. Ce projet est l'aboutissement de plus de sept ans d'études par des urbanistes chevronnés qui ont travaillé de concert avec Bombardier et la ville de Saint-Laurent. Les représentants des ventes des 6 constructeurs choisis par Bombardier affirmaient aux éventuels acheteurs que jamais la ville de Saint-Laurent n'aurait pu autoriser la construction d'un complexe résidentiel aussi vaste et important si elle n'avait pas eu l'assurance d'ADM qu'il y avait couvre-feu la nuit entre 23h00 et 07h00 et si un retour de tous les vols de Dorval à Mirabel n'avait pas été assuré à très court terme.</p>	<p>En octobre 1998, Bombardier Immobilier décide de réduire considérablement le rythme de développement de son projet à cause de l'effet catastrophique de la décision d'ADM de transférer les vols internationaux de Mirabel à Dorval. L'entreprise publie deux communiqués majeurs: 1) elle annonce le début de la construction d'un ensemble de 20 maisons de ville haut de gamme au centre du bassin de la Brunante. La construction de cet ensemble remplace le projet précédent consistant en un complexe de deux tours d'habitation d'une douzaine d'étages chacune, apparaissant sur toutes les publications antérieures du promoteur. 2) De plus, elle demande à la ville de Saint-Laurent l'autorisation de modifier provisoirement le zonage de 9 des 21 millions de pieds carrés dans le projet Bois-Franc de résidentiel à espace vert pour y aménager un golf temporaire. Selon les renseignements obtenus, cela permettait à Bombardier de réduire considérablement ses taxes municipales sur un territoire dont le développement était devenu incertain.</p>
<p>Tous les rapports d'experts indépendants consultés par ADM de 1993 à l'automne 1995 en vue de la publication de son plan directeur 1995-2010, s'accordaient à prévoir la nécessité d'un retour de tous les vols de passagers à Mirabel entre 2008 et 2016. ADM admettait alors que 108 400 citoyens étaient affectés par le bruit des mouvements aériens.</p>	<p>ADM a décidé en mai 2012 de poursuivre l'expansion de l'aéroport de Dorval (devenu Montréal-Trudeau) jusqu'en 2072, sans publier aucune étude indépendante et sans entreprendre d'Évaluation Environnementale et Socio-économique (ÉES) indépendante, ni procéder à des audiences publiques auprès des citoyens affectés ou menacés de l'être.</p>
<p>L'un des importants rapports ci-haut mentionnés a été préparé en août 1993 par un chercheur de l'Université McGill, Peter S. Tarassoff et le professeur Paul J. Thomassin suite à une étude des impacts du bruit des avions sur la valeur des propriétés autour de l'aéroport de Dorval. L'étude a révélé que le marché immobilier dans l'ouest de l'île de Montréal était significativement affecté par le bruit. Les résultats par régression ont établi un NDI (Noise Depreciation Index) de 0,76%. Ce taux moyen de dépréciation par décibel signifie que plus on se rapproche de la zone émettrice du bruit, plus la valeur est affectée négativement à raison de 0,76% par dB(A) excédentaire aux normes, par rapport à la valeur d'un immeuble similaire situé hors de l'empreinte sonore.</p>	<p>Ce rapport dévastateur deviendra suffisamment embêtant pour le gouvernement fédéral pour qu'il commande en juin 1999 à Royal LePage une étude qui conclura que la proximité de l'aéroport de Dorval des résidences n'a pas d'impact significatif sur la valeur des propriétés. L'enquête menée par les chercheurs de CQV démontre que ce rapport contenait tous les ingrédients d'un rapport de complaisance, d'autant plus qu'ADM a toujours refusé de décrire le bruit en diffusant l'unité mondiale reconnue, le décibel dB(A). ADM s'en est toujours tenu à utiliser une unité exclusive au Canada, le PBP (NEF en anglais) qui empêche quiconque de la comparer aux balises imposées par les lois et règlements provincial et municipales sur le bruit et aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).</p>
<p>Un autre rapport tout aussi important que celui de l'Université McGill est celui déposé en janvier 1995 par SNC-Lavalin qui recommandait au ministère des Transports du Québec de prolonger vers l'aérogare de Mirabel le lien ferroviaire Montréal-Deux-Montagnes, dont l'électrification venait d'être complétée. Le ministre des Transports, Guy Chevrette, se base- ra d'ailleurs sur cette étude pour faire l'acquisition en l'an 2000 de l'antenne Montfort du CN, reliant Deux-Montagnes à Mirabel, avec l'intention d'en faire profiter l'aéroport de Mirabel éventuellement.</p>	<p>Comment expliquer qu'ADM n'ait jamais considéré le prolongement du train de banlieue Deux-Montagnes comme recommandé par SNC-Lavalin ni même comparé le coût de ce lien ferroviaire à celui de son Aérotrain dédié estimé à 600 millions de dollars le 6 mai 2010 ?</p>
<p>Selon le président d'ADM, Jacques Auger, en février 1996, le transfert des vols de passagers internationaux de Mirabel à Dorval ne concernait qu'une vingtaine de vols par jour sur un total observé de 544 en 1995. Une augmentation de 4% non significative en terme d'impacts sur les citoyens riverains.</p>	<p>Nous savons maintenant que, s'inspirant de l'aéroport Heathrow à Londres, ADM pourrait augmenter le nombre de mouvements aériens quotidien de 270% à 1 480. Pis encore, une fermeture de la piste 10-28 comme à Heathrow augmenterait de 400% le nombre de mouvements aériens au-dessus de Dorval, Saint-Laurent et les municipalités voisines qui en sont tributaires.</p>
<p>ADM prétendait que le rapatriement des vols internationaux à Dorval augmenterait de 650 000 par année le nombre de passagers en correspondance internationale.</p>	<p>En réalité, l'augmentation des vols de correspondance n'aura été que de 50 000 passagers par année suite au transfert des vols internationaux en 1998, parce que les transporteurs ont choisi de déménager à Toronto</p>

LES MENSONGES ET DEMI-VÉRITÉS D'AIR CANADA, TRANSPORTS CANADA ET ADM

CE QU'ILS ONT DIT EN 1996 ET 1997	CE QU'ILS ONT FAIT DEPUIS 1996
ADM annonce que le coût du transfert des vols internationaux ne sera que de 185 M\$ pour une jetée temporaire et une jetée permanente, ce qui serait beaucoup moins cher que les 500 M\$ requis pour transférer tous les vols à Mirabel. ADM passe sous silence que la capacité de l'aérogare Dorval devra être doublée.	En mai 2012 , ADM admet que le coût des travaux privés originellement prévus à 185 M\$ s'élèvent maintenant à 1 500 M\$, un coût 8 fois supérieur à celui annoncé en 1996. Cet investissement permet de doubler la capacité de l'aérogare qui était incapable de satisfaire l'arrivée anticipée des vols internationaux; cette admission n'avait jamais été révélée avant mai 2012. Le coût privé de 1 500 M\$ exclut un coût d'investissement public d'environ 2 000 M\$ pour l'échangeur Dorval et le lien ferroviaire avec le centre-ville de Montréal.
En annonçant le coût de 185 M\$ pour transférer les vols internationaux de Mirabel à Dorval, ADM n'a jamais indiqué que ce coût excluait la nécessaire réfection de l'échangeur Dorval ni que l'AMT devait construire un important lien ferroviaire entre l'aéroport de Dorval et le centre-ville pour accommoder les passagers internationaux...	ADM a attendu que les tribunaux l'autorise à procéder au transfert des vols internationaux pour annoncer en 1998 que des travaux de réfection de l'échangeur Dorval estimés à 36 M\$ devront être entrepris par le ministère québécois des Transports. Il importe de savoir que le coût de cette réfection est maintenant estimé à plus de 500 M\$ depuis 2012. De plus, ce n'est que le 22 août 2007 qu'ADM dépose un mémoire auprès du conseil d'agglomération du Montréal métropolitain, pour demander qu'un lien ferroviaire soit construit pour lier l'aéroport Trudeau au centre-ville. Le coût de ce lien ferroviaire n'a pas encore été établi, mais déjà certaines estimations effectuées en 2012 indiquent qu'il dépassera les 1,5 milliards de dollars.
Dans une entrevue accordée en octobre 1997 à Stéphan Dussault de la revue scientifique Québec-Science, le vice-président Environnement d'ADM, l'ingénieur Youssef Sabeh, Ph.D. déclare qu'aucun décollage ou atterrissage n'est toléré à Dorval entre 23 h et 7 h , une situation qui selon lui ne changera pas avec l'arrivée des gros-porteurs de Mirabel. Tous les promoteurs résidentiels en périphérie de l'aéroport, les élus municipaux, les médias et les transporteurs aériens publiaient qu'il y avait un couvre-feu entre 23h00 et 07h00 à l'aéroport de Dorval.	À compter de l'automne 2004, après avoir accordé des dérogations permanentes aux vols nolisés et à Air Canada durant la nuit, ADM a fait disparaître le mot "couvre-feu" de ses publications pour le remplacer par "ouvert 24 heures sur 24 avec restrictions" . Les recherchistes de CQV ont dénombré entre 55 et 70 décollages et atterrissages par nuit depuis ce temps.
En mai 1996 , le président d'Air Canada, Hollis Harris, fait de la préservation des 1 800 emplois rémunérateurs à son centre d'entretien et de révision de Dorval, l'une des raisons majeures de sa résistance au regroupement des vols réguliers à Mirabel. De plus, il invoque qu'Air Canada n'a pas la capacité financière pour déménager ce centre à Mirabel. L'emprise d'Air Canada sur ADM est totale selon ce qu'admettra un dirigeant d'ADM en l'an 2000.	Le 1er avril 2003 , Air Canada se départit de son centre d'entretien à Montréal en le vendant à une nouvelle entité, ACE Aviation Holdings Inc. destinée à créer une distance entre les engagements pris envers le gouvernement du Canada lors de sa privatisation en 1988. Celle-ci est à son tour vendue à Aveos en 2007. Ce stratagème s'est soldé en mars 2012 par la faillite d'Aveos qui ferme le centre d'entretien à Montréal avec une perte d'emplois de 1 800 travailleurs spécialisés.
En février 1996 , le président d'ADM, Jacques Auger, annonce que Mirabel deviendra la principale plaque tournante du transport par fret aérien pour le nord-est de l'Amérique.	ADM a omis de dire que 80% du cargo international transite par les vols de passagers, ce qui force ADM à transporter cette marchandise par camion vers Mirabel. Cette anomalie justifie ADM à multiplier la construction d'installations de fret aérien à Dorval à compter du 26 janvier 2007. Évidemment ces coûts n'avaient pas été déclarés en 1996.
En février 1996 , ADM prétendait que Mirabel deviendra la principale plaque tournante pour les vols nolisés de passagers en faisant ainsi de cet aéroport un véritable aéroport-vacances, responsable d'un grand nombre de vols de nuit.	ADM a modifié la vocation de Mirabel sans consultation en transférant tous les vols nolisés de passagers à Montréal-Trudeau en octobre 2004.

LES MENSONGES ET DEMI-VÉRITÉS D'AIR CANADA, TRANSPORTS CANADA ET ADM

CE QU'ILS ONT DIT EN 1996 ET 1997	CE QU'ILS ONT FAIT DEPUIS 1996
Le 4 août 1997 , ADM annonce qu'elle enclenchera la création dès l'automne d'un entrepôt frigorifique en plus d'une zone franche à Mirabel . La zone franche permettra aux entreprises de déposer, de transformer ou d'assembler des marchandises à l'abri de toute forme de taxation.	Le gouvernement fédéral de Jean Chrétien s'est opposé à la création d'une zone franche en refusant d'apporter une simple modification à la législation fédérale sur la fiscalité, la seule condition requise pour ouvrir la voie une zone franche. En juin 2003, le gouvernement Charest abolit la Zone de commerce international de Mirabel , qui avait été mise en place par le précédent gouvernement du Québec en 1999.

4. DES JURISTES, DES INGÉNIEURS, DES INSTITUTIONS ET DES ÉLUS SÉRIEUSEMENT COMPROMIS

Les décisions frauduleuses graves d'ADM et ses complices mises en évidence dans la précédente section 3 ne représentent que les treize (13) les plus marquantes. Il est maintenant évident que ces décisions n'auraient jamais pu être engagées sans la complicité active et/ou tacite d'un grand nombre de juristes, d'ingénieurs, d'institutions publiques et d'élus aux trois paliers gouvernementaux. Bien que les chercheurs de CQV possèdent une liste d'importants complices actifs dont certains sont mentionnés dans le Tableau chronologique décrit à la section précédente, on compte un nombre beaucoup plus élevé de complices tacites qui acceptent de fermer les yeux ou de faire la sourde oreille en feignant faire confiance à Transports Canada et ADM, ou encore en invoquant le juridiction fédérale pour ne pas intervenir. C'est le cas notamment de presque tous les juristes qui ont agi en requête ou en défense au cours des sept comparutions devant un tribunal de 1996 à 2008. Les stratagèmes mis en place par ADM, tels que les mesures dilatoires et l'intimidation ont réussi à compromettre suffisamment de complices actifs ou passifs, pour les inciter à ignorer les citoyens qui dénoncent ses malversations et décisions illégitimes.

On ne peut passer sous silence le rôle incompréhensible joué par une institution que l'on souhaiterait respectable comme la Direction de Santé Publique (DSP), qui s'est prêtée volontiers aux manœuvres dilatoires et d'intimidation concoctées par ADM de février 2008 à ce jour, pour l'empêcher de publier un avis de santé publique clair, indépendant et professionnel. Peu de personnes savent que la DSP a fait appel à SNC-Lavalin, à la suggestion pressante d'ADM, pour camoufler les données réelles du bruit exprimé en décibels, tout en évitant soigneusement de concentrer son rapport sur le seul bruit aéroporté comme elle s'y était engagée envers CQV et les médias en 2008. Le rapport qui en résulte est tellement tordu, incompréhensible pour le commun des citoyens, délibérément incomplet et dilué dans l'ensemble du climat sonore qui prévaut partout sur l'île de Montréal, que la seule action qui est recommandée est de poursuivre les recherches sur ce fléau.

Il est particulièrement notable que, depuis les scandales de corruption qui ont éclaté dans les médias au sein de SNC-Lavalin au cours des deux dernières années et les preuves divulguées par CQV sur la propension de cette firme à produire des rapports de complaisance odieux depuis 1996, on peut comprendre que la DSP se soit bien gardée de dévoiler la contribution de cette firme à son rapport.

Cette institution médicale menace dorénavant d'entacher l'intégrité des deux médecins choisis par le gouvernement Charest de 2003 à sa défaite en 2012, pour diriger le Ministère de la Santé et des Services Sociaux, dont dépend la DSP.

5. DES EXCEPTIONS REMARQUABLES

Parmi les complices qualifiés de passifs ou tacites, un certain nombre a manifesté, lorsque rencontrés sur une base individuelle, un malaise évident devant les stratagèmes et le fiasco dévoilés par CQV. Malheureusement, un trop grand nombre s'est plutôt esquivé en refusant de rencontrer les représentants de CQV, pour éviter un face à face embêtant au cours duquel ils auraient eu à se prononcer. Toutefois, plusieurs ont démontré un courage, une générosité et un sens du devoir hors du commun. La liste qui suit rend hommage à plus de trente personnages de toutes allégeances, qui n'ont pas hésité à prêter une oreille attentive aux inquiétudes des citoyens et à prendre formellement et publiquement la position du Gros Bon Sens (GBS) pour s'opposer au fiasco dans lequel ADM a plongé la région métropolitaine, tout en favorisant une solution résolument tournée vers l'avenir.

- a. Le **juge Pierre Viau** pour son jugement non équivoque du 12 février 1997, appuyé par une étude exhaustive du dossier étalée de juin 1996 à février 1997 qui a été résumé dans un jugement de 255 pages. Le juge a ordonné l'arrêt immédiat du transfert des vols internationaux pour injustices graves, abus de pouvoir et expropriation déguisée. À la surprise générale, ce jugement a été infirmé sur le banc par la cour d'appel moins de deux mois plus tard.
- b. Le conseiller municipal de l'ex-ville de Saint-Laurent, **François Ghali**, et son collègue, **Alan DeSousa**, aujourd'hui maire de l'arrondissement, pour avoir procédé à la fondation de CQV en avril 1996. Malheureusement, le premier a quitté la vie politique en 2001 suite à la fusion de sa ville avec Montréal, alors que le second a choisi de se rallier à l'équipe du maire

Gérald Tremblay, qui l'a nommé comme seul élu de la ville de Montréal pendant six ans, siégeant sur le comité consultatif d'ADM sur la gestion du climat sonore. Le maire DeSousa, en se gardant bien de dénoncer les décisions injustifiées d'ADM, a été un candidat de choix pour servir de caution morale indue à ce monopole privatisé.

- c. **Le maire Hubert Meilleur** de la ville de Mirabel pour avoir mené inlassablement la charge contre Transports Canada et ADM de février 1996 à avril 2000 à la tête d'une coalition des municipalités de la couronne nord de la métropole appelée CÉSAMM. C'est à cette coalition que CQV sous la direction du conseiller de Saint-Laurent, François Ghali, s'est joint en 1996 pour s'opposer en vain devant la cour fédérale au transfert illégitime des vols internationaux de Mirabel à Dorval.
- d. Le citoyen **Jean-Guy Boutin** de Beaconsfield, qui a tenu bénévolement le fort de CQV avec de valeureux citoyens de Pointe-Claire et Saint-Laurent durant la période de 2000 à 2008, alors que l'organisme tentait d'obtenir le droit d'intenter un recours collectif pour s'opposer à l'introduction de vols de gros porteurs durant la nuit. Malheureusement, tous ces efforts furent complètement inutiles pour des raisons qui ne font pas honneur au système de justice.
- e. **Me Louis Beauregard** pour sa persévérance à tenter vainement pendant plus de six ans d'obtenir le droit d'intenter un recours collectif contre Air Canada et ADM. Certains observateurs ont toutefois déploré que cette action juridique ait pu contribuer à empêcher CQV de porter le litige sur la place publique pendant toutes ces années, à cause de la règle du "sub judice". Ce couvercle sur le boisseau des opposants aurait permis, selon ces mêmes observateurs, à Air Canada de se départir de son principal centre d'entretien à Dorval, et à ADM d'introduire sans être importunée des vols de nuit par de gros porteurs, de poursuivre à grands frais l'expansion de l'aéroport de Dorval, de transférer tous les vols nolisés de passagers de Mirabel à Dorval en 2004 et d'éliminer Mirabel en tant que plaque tournante nord américaine majeure du fret aérien.
- f. **La juge Louise Otis** qui a eu le courage de s'opposer au jugement favorable à ADM prononcé par ses collègues de la cour d'appel en septembre 2007, en rédigeant une solide analyse sur le fond à l'appui de son jugement, laquelle a fait terriblement défaut dans le jugement sur la forme faiblement documenté par ses deux collègues.
- g. Après les fiascos juridiques à répétition entre 1996 et 2008, **CQV a réuni sous une même bannière les divers regroupements d'opposition** qui prenaient forme dans la région. Le nouveau CQV s'est doté en avril 2008 d'une nouvelle direction et de nouveaux objectifs axés sur la diffusion de la VÉRITÉ soigneusement camouflée par ADM et sur la sensibilisation des élus de la région aux conséquences extrêmement désastreuses pour l'économie de la métropole vers lesquelles ADM se dirige sans aucun contrôle externe. D'avril 2008 à mars 2010, cinq coordonnateurs ont accepté de représenter bénévolement les citoyens de neuf regroupements spontanés.
 - i. **Dr Jean-François Girard** – Saraguay-Cartierville-Ahuntsic
 - ii. **Paul Wilkinson** – Dorval et Pointe-Claire
 - iii. **Luc Marion** – Saint-Laurent et Mont-Royal (nommé président du groupe)
 - iv. **André Paradis** – Laval
 - v. **Jean-Marc Héту** – Lachine et LaSalle (conseiller politique)

Ces cinq coordonnateurs ont pu compter sur l'ingénieur spécialisé en génie de l'environnement, **Roger Trottier**, comme conseiller technique et responsable des recherchistes. Devant la lenteur des progrès causée par les embuches incessantes introduites par ADM, un très grand nombre de citoyens ont baissé les bras, convaincus qu'ils étaient de ne pouvoir rivaliser avec un géant comme ADM et l'apathie d'une majorité d'élus qui évitent de s'impliquer dans ce dossier sous toutes sortes de prétextes.

- h. La conseillère d'Ahuntsic-Cartierville et chef de l'opposition officielle à Montréal, **Noushig Eloyan**, pour avoir permis à CQV de lever le voile entre le 21 mars 2007 et le 1^{er} novembre 2009 sur plusieurs renseignements fournis secrètement aux membres du comité consultatif d'ADM sur le climat sonore. Étonnamment, en dépit de sa fonction de chef de l'opposition officielle à la ville de Montréal, madame Eloyan a réussi, grâce à une détermination hors du commun, à être désignée par le conseil de la ville de Montréal pour siéger avec Alan DeSousa au comité consultatif d'ADM sur le climat sonore.

Pendant plus de deux années, madame Eloyan s'est consacrée à protéger les intérêts des citoyens qui l'ont élue à Saraguay et à Cartierville: ceux-ci s'étaient vu imposer quelques mois plus tôt sans aucune consultation, de nouvelles trajectoires aériennes pour les décollages à basse altitude de nuit comme de jour au-dessus de leurs têtes. L'appui de madame Eloyan à CQV était d'autant plus méritoire qu'en 1996, elle avait appuyé en tant que présidente du comité exécutif de l'administration du maire Pierre Bourque, le transfert d'une vingtaine de vols internationaux de Mirabel à Dorval, après avoir fait confiance à Air Canada et ADM qui faisaient miroiter toute une série de promesses emballantes pour l'avenir à court terme de l'aéroport de Dorval.

- i. La députée fédérale de NDG-Lachine **Marlene Jennings** pour son implication soutenue de 2005 à aujourd'hui, plus particulièrement pour avoir eu le courage d'affronter Transports Canada et ADM au Parlement d'Ottawa et sur la place publique et de présenter les doléances d'organismes citoyens comme SOS Dorval, la Coalition Verte et CQV, en ce qui concerne le dossier aéroportuaire. On lui doit, entre autres, l'organisation d'une Table Ronde non partisane et à huis clos réunissant le 20 janvier 2011, 21 élus de la région à laquelle ont été invités des experts de diverses disciplines en rapport avec ce dossier.
- j. L'ex-maire de la ville de Lachine, **Jean-Marc Héту**, pour avoir accepté en mars 2008 de mettre son expérience de 24 ans en politique municipale au service de ses concitoyens, sous l'égide de CQV. Depuis cinq (5) ans il a travaillé sans relâche pour protéger les intérêts de ses concitoyens auprès du conseil d'arrondissement de Lachine et de nombreux autres contacts politiques aux trois paliers gouvernementaux. On lui doit entre autres l'organisation efficace d'une manifestation pacifique au siège social de l'OACI le 8 mai 2008, ainsi que l'organisation de la réunion publique d'information à la mairie de Lachine devant quelques 200 citoyens pour que soient abandonnées les nouvelles trajectoires aériennes introduites sans consultation au-dessus de Saraguay, Cartierville et Laval en octobre 2006, de même que celles qu'ADM menaçait d'introduire au-dessus de Lachine et LaSalle depuis juillet 2007.
- k. Le **conseil d'arrondissement de Lachine** pour avoir appuyé CQV sans réserve et à l'unanimité pendant cinq (5) ans, par le biais du Regroupement Lachine de Jean-Marc Héту, les nombreuses initiatives entreprises depuis cinq (5) ans par cet organisme. Grâce à ces élus responsables, un vent de fraîcheur vient de souffler sur le dossier aéroportuaire. Le 2 octobre 2013, le conseil adoptait à l'unanimité une résolution qui est un véritable legs à l'administration qui sera élue le 3 novembre suivant. En vertu de cette résolution, elle invite la prochaine administration à participer à la création d'une alliance municipale avec les municipalités et arrondissement voisins de Dorval, Côte-Saint-Luc, Pointe-Claire, Mont-Royal, Saint-Laurent, Ahuntsic et Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, dont le rôle principal sera d'enclencher une véritable Évaluation Environnementale et Socio-économique par des experts indépendants de Transports Canada et ADM relative à l'avenir des aéroports Trudeau et Mirabel, suivie de véritables audiences publiques.

Ce conseil est devenu un véritable modèle en ce qui a trait à la démocratie et la saine gouvernance: en dépit des divergences qui existent entre certains de leurs membres sur d'autres sujets, ils n'ont pas hésité à se rallier sans hésitation et sans partisanerie pour maintenir leur appui à leurs concitoyens dans le dossier aéroportuaire. CQV salue le courage politique de :

- i. Le maire de Lachine **Me Claude Dauphin**
 - ii. Le conseiller de Lachine **Bernard Blanchet**
 - iii. Le conseiller de Lachine **Me Jean-François Cloutier**
 - iv. La conseillère de Lachine **Jane Cowell-Poitras**
 - v. La conseillère de Lachine **Lise Poulin**
- l. Feue la mairesse **Vera Danyluk** de la ville de Mont-Royal qui a accompagné les élus de Lachine lors de la manifestation du 8 mai 2008 à l'OACI et qui a organisé une réunion publique d'information pour ses concitoyens le 13 mai 2009. Madame Danyluk était une fervente adepte de la création d'une alliance municipale pour une prise en charge démocratique d'études d'impacts environnementaux et socio-économiques indépendante d'ADM. Elle était supportée par la députée fédérale Marlene Jennings et le conseil d'arrondissement de Lachine. Elle s'était même dite disposée à poser sa candidature comme présidente d'une éventuelle alliance dont le nom provisoire était **AMGAR** pour "Alliance Municipale pour une Gestion Aéroportuaire Responsable". Son décès prématuré en octobre 2010 a mis fin à ses efforts.
 - m. La députée fédérale d'Ahuntsic, **Maria Mourani**, pour avoir appuyé en juin dernier la formation d'un nouveau groupe d'opposants à ADM appelé "**Les Pollués de Montréal-Trudeau**" qui maintient des contacts efficaces avec le conseil d'arrondissement d'Ahuntsic et qui a fait des démarches fructueuses auprès du gouvernement de Pauline Marois pour mousser une approche qui tienne compte du droit des citoyens à une qualité de vie semblable à celle des citoyens épargnés par ADM. Il est à noter que ce nouveau groupe a convaincu l'ex-députée fédérale Marlene Jennings d'agir comme conseillère stratégique dans leur action.
 - n. Tous les informateurs de haut calibre qualifiés de discrets par CQV, qui ont choisi de conserver l'**anonymat** par crainte de représailles pour eux-mêmes et/ou leurs proches, grâce auxquels CQV a pu exposer au grand jour les innombrables malversations qui sont à l'origine du cul-de-sac inqualifiable devant lequel la région métropolitaine a été placée. **Roger Trottier** a accepté d'agir comme le porte-parole de ces précieux informateurs et collaborateurs discrets.

6. UNE ALLIANCE MUNICIPALE DEVENUE SOUHAITABLE ET MÊME INCONTOURNABLE

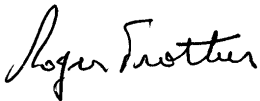
La fragilité juridique d'ADM ne fait plus de doute. Toutefois, CQV privilégie une voie plus pragmatique pour obtenir rapidement des résultats beaucoup plus avantageux pour la communauté métropolitaine. Plutôt que de consacrer de l'énergie à des accusations de mépris de cour et/ou d'outrage au tribunal pour punir les acteurs responsables des malversations dévoilées précédemment, CQV préconise que soit offert à ADM et ses complices une amnistie complète en contrepartie d'une collaboration pleine et entière au déclenchement d'une véritable Évaluation Environnementale et Socio-économique (ÉES) indépendante par des experts reconnus et indépendants. En évitant de déclencher un vaste déferlement d'interventions judiciaires extrêmement longues et coûteuses, cette amnistie éviterait de retarder indûment une décision sur les correctifs urgents à mettre en place pour réparer une injustice et un abus de pouvoir flagrants envers toute la région métropolitaine de Montréal.

S'inspirant de l'expérience vécue dans la banlieue de Los Angeles entre 1999 et 2002, alors que le ministère américain de la Défense projetait d'agrandir son aéroport enclavé d'El Toro pour en faire un aéroport international, CQV promeut la création d'une alliance municipale composée des municipalités de Dorval, Côte-Saint-Luc, Mont-Royal et Pointe-Clair ainsi que des arrondissements de Lachine, Ahuntsic, Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, dont les citoyens sont les plus gravement affectés par les mouvements aériens ou menacés de l'être. Comme en Californie, l'alliance montréalaise ferait toutes les démarches pour enclencher une ÉES indépendante, avec la contribution des gouvernements supérieurs dans un programme tripartite. Comme il se doit, l'ÉES devra porter sur les impacts des mouvements aériens sur la santé des citoyens, leur sécurité, leur qualité de vie et la valeur de leur patrimoine immobilier, de même que sur le système de santé publique, sur la congestion routière résultant de l'expansion aéroportuaire et sur les gaz à effet de serre qui en résultent.

Trois variantes sont suggérées pour permettre de comparer les impacts positifs et négatifs de chacune :

- a) le nouveau projet d'ADM Montréal-Trudeau 2072 annoncé en mai 2012,
- b) la fermeture complète à court terme de Montréal-Trudeau qui s'inspirerait du projet proposé par l'urbaniste Michel Barcelo en avril 2001 ou encore celui proposé en juillet 2013 par le maire Boris Johnson de Londres à l'aéroport Heathrow,
- c) le projet de compromis proposé par CQV appelé "Mirabel 2017 – Un projet de développement rassembleur et durable".

**UN NOMBRE GRANDISSANT D'ÉLUS DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL
ET DE DIRIGEANTS D'AFFAIRES ÉCLAIRÉS
SOUHAITENT QUE LA NOUVELLE ADMINISTRATION DE LA VILLE DE MONTRÉAL
HABILEMENT PILOTÉE PAR LE MAIRE DENIS CODERRE
REPRENNE LE CONTRÔLE DE L'AVENIR DE SES DEUX AÉROPORTS INTERNATIONAUX.**



Roger Trottier, ing. M.Sc.
Président par intérim

2014-01-29

ANNEXE C

**LA ROGNE CONTRE ADM S'ÉTEND
AUX GENS D'AFFAIRES ET À LA CLASSE POLITIQUE**



Citoyens pour une Qualité de Vie

La VÉRITÉ au service des citoyens

C.P. 99546, Succ. Cartierville, Montréal, QC H4J 2R7

www.c-q-v.org

LA ROGNE CONTRE ADM S'ÉTEND AUX GENS D'AFFAIRES ET À LA CLASSE POLITIQUE

2014-10-16

Que pensent les gens d'affaires

Alors que des groupes de pression citoyens comme Citoyens pour une Qualité de Vie (CQV) et Les Pollués De Montréal-Trudeau (LPDMT) et des experts comme le professeur Jacques Roy des Hautes Études Commerciales et Michel Nadeau, directeur général de l'Institut sur la Gouvernance des Organisation privées et Publiques s'accordent à dire que la pire erreur commise depuis 1996 a été d'exploiter à grand frais une solution sans avenir comme l'aéroport Trudeau, en plein cœur d'une région densément habitée, sans avoir eu à rendre des comptes à qui que ce soit. De plus en plus de personnes ont compris qu'ADM n'a jamais vraiment cherché à mettre à profit la richesse incomparable de l'aéroport international de Mirabel, conçu avec une vision à long terme permettant non seulement aux transporteurs aériens d'envisager l'avenir pour planifier leurs opérations de manière durable, mais aussi d'éliminer indéfiniment toutes nuisances et dommages aux centaines de milliers de citoyens riverains de l'ancien aéroport de Dorval.

Le 22 février 2013, lors d'une conférence prononcée par Michel Archambault, président du bureau des gouverneurs de la Chaire de tourisme Transat de l'UQAM, qui s'adressait aux investisseurs du milieu technologique, on apprenait que Montréal n'avait aucun vol direct vers les 10 principales villes technologiques du monde, alors que Toronto était liée à sept d'entre elles. « Montréal n'a pas de vol direct avec Tokyo, Séoul, Hong Kong, Singapour, Tel-Aviv et San Francisco, pour ne nommer que celles-là. Ce sont de grosses pointures qui vont chercher dans le haut de la fourchette. Se basant sur des études des autorités aéroportuaires de Portland et de San Diego qui montrent qu'un vol direct génère des retombées économiques de 20 à 50 millions par année, M. Archambault estime « que le chiffre de 300 millions pour Montréal lui semblait donc loin d'être exagéré », raisonnait-il. Il conclut que l'absence de vols directs entre Montréal et les grandes villes technologiques de la planète prive la métropole québécoise de retombées estimées à 300 millions par année. Il est très coûteux d'être isolé comme l'est Montréal actuellement. »

Quelques semaines plus tôt, le président de la Chambre de commerce de Montréal (CCM), Michel Leblanc, avait aussi reconnu que le milieu des affaires était « frustré » par le manque de vols directs en partance de Montréal, notamment vers l'Asie et San Francisco. Il réagissait à un discours prononcé par le président d'Air Canada, Colin Ravinescu, qui rappelait que la plupart des pays, dont la France et l'Angleterre, n'ont qu'une plaque tournante internationale et **qu'il n'a pas l'intention de donner cette vocation à Montréal**. Pourtant, dans les années 1970, Montréal était déjà la plaque tournante des vols internationaux au Canada. C'est ce transporteur qui était à cette époque une Société d'État sous la férule de Transports Canada, qui a fait en sorte que Montréal perde ce droit exclusif au bénéfice de Toronto. Comparer le Canada avec ses 10 000 000 km² à la France (675 000 km²) et l'Angleterre (130 000 km²) en terme d'espace et de distances à franchir pour les usagers, comme l'a fait M. Ravinescu l'an dernier est de faire un étalage évident de sa mauvaise foi.

L'arrogance d'Air Canada affichée en février 2013 par son président Ravinescu est odieuse. Celui-ci n'avait même plus à se cacher derrière ADM comme auparavant pour étaler sa puissance et montrer à tous qui est le vrai maître des aéroports de Montréal. Son entreprise privatisée en 1989, dont le siège social était censé demeurer à Montréal, n'hésite plus à mettre au grand jour que ce sont les gens d'affaires et la classe politique de Toronto qui décident des stratégies du développement économique à Montréal. Qui s'étonne encore de réaliser le rôle crucial joué par Air Canada dans la fermeture brutale du centre d'entretien d'Air Canada à Montréal en mars 2012, mettant ainsi à pied 1 800 employés ? Le stratagème juridique de mise en faillite d'Aveos par Air Canada, ne rappelle-t-il pas le stratagème semblable utilisé par ce transporteur canadien lors de sa propre faillite « providentielle » du 1^{er} avril 2003 ?

Devant les faits avérés et bien documentés qui précèdent, il ne faut plus s'étonner de la servilité à tout crin dans laquelle se complait ADM, le mercenaire d'Air Canada et du monde des affaires torontois. Il nous est apparu extrêmement important, avant de traiter de l'objet de la présente consultation intitulée « Favoriser l'accroissement des vols directs internationaux, pour contribuer à l'essor économique de Montréal », que toutes les parties prenantes connaissent bien la VÉRITÉ.

Messieurs Archambault et Leblanc ne sont pas les premiers représentants du monde des affaires à dénoncer les piètres résultats obtenus après avoir fait confiance au tandem Air Canada-ADM. Déjà, le 2 février 2004, monsieur Jacques Girard, président du conseil d'administration de Domtar, qui a piloté le dossier aéroportuaire de 1996 à 2003 en tant que fondateur et président-directeur général de Montréal International, a déclaré à Michel Desautels de Radio-Canada qu'il considérait qu'Air Canada n'avait pas tenu ses engagements envers les gens d'affaires qui l'avaient clairement soutenu dans le transfert des vols de Mirabel vers l'aéroport de Dorval. Il a dévoilé que le 24 janvier 1996, le président et chef de la direction d'Air Canada Hollis L. Harris, avait plaidé par écrit auprès de Jacques Auger, président d'ADM, en faveur du transfert des vols internationaux de Mirabel vers Dorval. Il promettait, si cela se réalisait, de faire de Dorval un « hub » (une plaque tournante) vers l'Europe et le Moyen-Orient. Une semaine plus tard, le 1^{er} février 1996, le maire Pierre Bourque, faisant confiance en la promesse d'Air Canada et d'ADM, en prenant publiquement position lui aussi en faveur du rapatriement à Dorval des vols internationaux.

Monsieur Girard dénonçait amèrement qu'il ne voyait dans l'achalandage les résultats qui étaient espérés par la communauté des gens d'affaires. Il ajoutait que la consolidation s'était accentuée à Toronto au détriment de Montréal. Par exemple, il déplorait qu'il était monnaie courante de voir des voyageurs de l'est du Canada transiter par Toronto pour s'envoler vers l'Europe. Il a eu le courage de dire tout haut ce que la majorité des gens d'affaires et des hommes politiques québécois n'osaient pas avouer, par crainte de représailles ou de railleries. C'était difficile pour ces gens d'encaisser le fait d'avoir été bernés par Air Canada.

Quant à l'ancien maire de Montréal, Pierre Bourque, qui avait ostensiblement appuyé monsieur Harris à cette époque, il doit encore regretter amèrement d'avoir cru aux promesses d'Air Canada. Malheureusement, retourné à la vie privée, il n'est plus en mesure de demander réparation au transporteur. Plusieurs observateurs trouvent regrettable qu'un personnage de sa stature évite de dénoncer ce qui se tramait au détriment de la santé économique de la métropole et du Québec tout entier. Consolation de taille toutefois, celle qui a été présidente du comité exécutif sous son administration en 1996, Noushig Eloyan, a réussi en 2007 à se faire nommer par la ville de Montréal sur le comité consultatif d'ADM sur le climat sonore et à ce titre, n'a pas hésité à transmettre à CQV des documents qu'ADM aurait voulu garder secrets; madame Eloyan a d'ailleurs été vertement réprimandée pour son geste par Normand Boivin, ex-vice-président aux Opérations responsable du comité consultatif. Ces documents ont été déterminants lorsque CQV a réussi à forcer ADM à suspendre les nouvelles trajectoires qu'elle venait

d'introduire au-dessus de Saraguay, Cartierville, le nord de Saint-Laurent, Laval et Ahuntsic et celles qu'elles menaçait d'introduire au-dessus de Lachine, LaSalle et Montréal-Ouest.

Que pense la classe politique ? – La confiance en ADM s'estompe

La VÉRITÉ a maintenant rattrapé ADM. Alors que très peu d'élus étaient en mesure en 1996-1997 de mettre en doute la compétence, l'objectivité et même l'intégrité de ce monopole privatisé, de plus en plus de voix s'élèvent pour oser remettre en question l'expansion débridée de l'aéroport Trudeau pour les 60 prochaines années, comme veut maintenant l'imposer James Cherry depuis mai 2012.

Le 2 octobre 2013, le conseil d'arrondissement de Lachine adoptait une résolution unanime destinée à inciter le conseil qui sera élu aux élections municipales du 3 novembre suivant à entreprendre des pourparlers avec les municipalités et arrondissements voisins de l'aéroport Trudeau en vue de la création d'une alliance municipale. Cette prise de position non équivoque était quant à CQV une excellente nouvelle pour les centaines de milliers de citoyens qui sont affectés par la pollution sonore et la pollution de l'air autour de l'aéroport Trudeau et ceux qui seront affectés ou menacés de l'être au cours des 60 prochaines années.

En adoptant cette nouvelle résolution unanime, les 5 membres du conseil de l'arrondissement de Lachine font œuvre de pionniers en mettant de côté toutes autres dissensions partisans : le maire Claude Dauphin et les conseillers Bernard Blanchet, Jean-François Cloutier, Jane Cowell-Poitras et Lise Poulin avaient annoncé clairement leur position unanime le 10 mars 2008, à l'égard du dossier aéroportuaire; cinq ans plus tard, ils récidivent en faisant exactement ce qu'ils avaient annoncé. C'est dans ce contexte que les chercheurs de CQV sont particulièrement fiers et reconnaissants d'offrir à titre gracieux une copie du fruit de leurs recherches qui demeurera à jamais dans les archives de Lachine pour témoigner des actions de cette valeureuse administration municipale.

Selon le journal Les affaires du 25 février 2014, l'aéroport Montréal-Trudeau a été relégué en 2013 au quatrième rang en importance au Canada, derrière ceux de Toronto (34,9 M de passagers), Vancouver (17,5M) et Calgary (14,2M). Une situation que la deuxième opposition à l'hôtel de ville a décrié, demandant que l'hôtel de ville fasse davantage pour promouvoir Montréal en tant que destination internationale.

Se disant en accord avec le principe, le maire de Montréal, Denis Coderre, a expliqué que l'aéroport avait besoin des efforts de « l'ensemble des forces vives » de Montréal pour accroître le nombre de liaisons directes à destination et en provenance de Montréal. « Soyons proactifs et non défaitistes comme une certaine personne de la direction de l'aéroport, faisant allusion à James Cherry qui a déclaré que Montréal ne pouvait espérer de vols vers l'Asie en raison notamment de sa trop faible population. Celui-ci ajoutait que « C'est le marché qui détermine les choix des transporteurs. ». Ce n'est pas juste une question de marché, mais aussi une question de volonté », a répliqué le maire Coderre à l'hôtel de ville.

Il ajoute au cours d'un point de presse subséquent organisé à l'Université Concordia devant une centaine de dirigeants d'entreprises et institutions publiques de la métropole que Montréal peut devenir une plaque tournante internationale (...) « Nous avons besoin de beaucoup plus de liaisons aériennes directes et il n'est pas normal que Montréal se retrouve en quatrième position au pays ».

La Communauté Métropolitaine de Montréal en remet dans son bulletin *Perspective Grand Montréal* du mois de

mars, déplorant que l'aéroport de Dorval n'offre actuellement aucune liaison aérienne directe entre Montréal et les grandes métropoles d'Amérique du Sud et d'Asie, des marchés pourtant en pleine croissance. Les auteurs soulignent enfin que presque toutes les autres régions métropolitaines du nord-est de l'Amérique du Nord (New York, Toronto, Washington, Boston et Détroit), ont maintenant des liaisons directes vers des métropoles asiatiques telles que Beijing, Shanghai, Hong Kong, Taipei, Tokyo ou Séoul.

Le maire Coderre soutient qu'avec la signature de l'Accord de libre-échange entre le Canada et l'Europe, Montréal occupait « une position géopolitique et géoéconomique extraordinaire » pour devenir la plaque-tournante qu'elle souhaite tant. L'existence de vols directs fait partie des éléments considérés par les entreprises lorsque vient le temps d'établir ou maintenir leur siège social à Montréal, a-t-il insisté.

Le nouveau ministre québécois des Transports (MTQ), Robert Poeti, quant à lui, déclarait à l'assemblée nationale le 24 septembre dernier que son gouvernement n'avait pas l'intention d'investir des millions de dollars dans un projet dont la viabilité n'a pas été clairement démontrée. Cette déclaration faisait référence au projet du maire de Mirabel, Jean Bouchard, de transformer l'aérogare de Mirabel en centre de foires aéronautique. Ce qui est vrai pour Jean devrait être vrai pour James, pensait CQV.

Où est la preuve de viabilité essentielle à une prise de décision éclairée du projet d'expansion d'ADM pour les 60 prochaines années, dorénavant exigée par le ministre Poeti. On sait déjà qu'ADM ne cesse de blâmer ses partenaires le MTQ, l'Agence Métropolitaine des Transports (AMT) et la Société de Transports de Montréal (STM) pour les délais à compléter la réfection de l'échangeur Dorval et la construction d'un lien ferroviaire de l'aéroport avec le centre-ville, passant sous silence qu'elle était la coordonnatrice du consortium ainsi formé pour la réalisation de ces deux projets sous juridiction provinciale. ADM passe également sous silence qu'elle avait dévoilé seulement en 1998 qu'il fallait prévoir ajouter aux 185 M\$ annoncés en 1996, un montant additionnel de 36 M\$ à être assumé par le MTQ pour la réfection de l'échangeur Dorval. À noter que le montant annoncé de 36 M\$ dépassera de beaucoup les 500 M\$, selon ce qu'a dévoilé le MTQ en 2012.

Si ADM insiste encore pour faire dépenser au MTQ et ses partenaires sous juridiction provinciale un montant maintenant estimé entre 1,5 milliards et 2 milliards de dollars d'ici 2020, ne devrait-elle pas au préalable soumettre aux dirigeants politiques et rendre publique les résultats d'une véritable ÉES. Cela signifierait qu'ADM devrait dévoiler son plan d'affaires détaillé pour les 60 prochaines années, ce qu'elle a toujours refusé de faire, et devrait faire une comparaison des impacts environnementaux et socio-économiques à court, moyen et long terme, pour appuyer une décision aussi inqualifiable.

La ville et l'agglomération de Montréal font preuve d'une grande sagesse en arrêtant de se fier à ADM et ses complices et en prenant l'initiative de la présente consultation.

ANNEXE D

MIRABEL 2017

UN PROJET DE DÉVELOPPEMENT RASSEMBLEUR ET DURABLE



MIRABEL 2017

UN PROJET DE DÉVELOPPEMENT RASSEMBLEUR ET DURABLE

Mis à jour le 6 mars 2012

Introduction

Dans cette période de morosité, causée par le gâchis de nos institutions financières et les scandales dévoilés à répétition impliquant les partis politiques, la population a besoin de reprendre confiance dans ses institutions démocratiques et retrouver la foi en l'avenir. Tous les contribuables canadiens déplorent amèrement l'absence de leadership politique capable de soulever l'enthousiasme et rallier la grande majorité de la population derrière des projets porteurs d'espoir, comme le leader américain, Barack Obama et le défunt chef du NPD, Jack Layton, ont su le faire.

L'abandon graduel de l'aéroport de MIRABEL par le gouvernement fédéral est devenu, pour la très grande majorité des Québécois et même des Canadiens, synonyme de fiascos répétés et continue de défrayer les manchettes et de susciter la colère et l'incompréhension de la population, même quarante ans après sa naissance. CQV soutient que ce dossier malheureux représente une occasion rêvée de ramener l'optimisme auprès d'un électorat désabusé qui répète son indignation en nombre sans cesse croissant sur toutes les tribunes.

Le scandale de MIRABEL, devenu le symbole de l'arrogance et de l'injustice fédérale envers les québécois, pourrait devenir au contraire le déclencheur de nouvelles relations respectueuses et harmonieuses entre ce que l'on a souvent appelé les deux solitudes du Canada. Le présent document vise précisément à proposer un projet qui tienne compte des intérêts légitimes du milieu des affaires et des citoyens de la métropole et qui contribue à un rapprochement de tous les citoyens au Canada.



Tourner la page sur les erreurs du passé

Le 20 janvier 2011, la députée fédérale de la circonscription de NDG-Lachine, Marlene Jennings, a organisé une Table Ronde des élus à huis clos, qui a réuni 21 élus ou leurs conseillers politiques aux trois paliers gouvernementaux sur le dossier aéroportuaire. Cinq experts, indépendants du gouvernement fédéral, ont exposé leur point de vue révélateur sur l'avenir du dossier aéroportuaire. Madame Jennings a insisté pour que la discussion évite de ressasser les erreurs du passé, pour se concentrer sur des solutions qui soient plus justes et respectueuses du bien-être des citoyens dans l'avenir.

Au cours de cette Table Ronde, CQV a proposé qu'une alliance municipale soit formée pour entreprendre une véritable évaluation environnementale et socio-économique indépendante du gouvernement fédéral. Cette proposition a été inspirée par la création d'une alliance semblable au début des années 2000 en banlieue de Los Angeles, lorsque la défense nationale américaine a voulu transformer le petit aéroport El Toro en aéroport international en remplacement de l'aéroport John Wayne. Il a suffi de seulement six municipalités qui se sont unies pour entreprendre une étude d'impacts indépendante qui a convaincu la défense nationale d'abandonner son projet. C'est ainsi qu'en 2008, l'organisme de défense des citoyens de la métropole montréalaise ne s'est pas contenté de demander qu'une étude d'impacts soit entreprise par une alliance municipale, mais elle a proposé une alternative inédite, exaltante et réaliste appelée MIRABEL 2015, afin qu'elle soit comparée au projet MIRABEL 2040 d'Aéroports de Montréal (ADM) lors de l'étude.

Avec de maigres moyens et une compétence qui peut difficilement rivaliser avec les talents des professionnels de la construction qui ont fait leurs preuves partout au pays et ailleurs dans le monde, les collaborateurs professionnels discrets de CQV ont identifié en 2008 une solution facilement réalisable qui a le mérite d'être crédible et prête à sup-

porter la comparaison avec le projet MIRABEL 2040 d'ADM, lors d'une véritable étude d'impacts complète. Aujourd'hui, CQV a décidé de mettre à jour son projet pour tenir compte des importants événements survenus au cours de 4 ans écoulés depuis son lancement initial de MIRABEL 2015 et aussi pour tenir compte d'importants développements concernant le lien ferroviaire entre MIRABEL, l'aéroport TRUDEAU et le centre-ville de Montréal. La nouvelle version porte désormais le nom de « **MIRABEL 2017 – Un projet de développement rassembleur et durable** ».

Pourquoi 2017? Parce que c'est l'année où le Canada célébrera en grande pompe le 150^{ième} anniversaire de la confédération, parce que Montréal fêtera le 375^{ième} anniversaire de sa fondation et parce que le gouvernement fédéral aurait intérêt à ce que ces deux importants événements ne soient pas ternis par un autre anniversaire plus sombre: le 20^{ième} anniversaire du transfert unilatéral des vols internationaux de Mirabel à Dorval. En permettant dès à présent que le projet MIRABEL 2040 soit assujéti à une véritable évaluation environnementale et socio-économique indépendante, en comparant une alternative comme MIRABEL 2017, le gouvernement fédéral lancerait un message non équivoque sur sa volonté réelle de trouver la meilleure solution en toute transparence pour un dossier d'une telle importance pour la région métropolitaine et le Québec tout entier.

Il est maintenant évident que le refus persistant d'ADM et Transports Canada de se prêter à une véritable étude d'impacts indépendante depuis 1996 constitue une admission que leurs dirigeants craignent de devoir admettre le fiasco insoutenable orchestré depuis les 15 dernières années. C'est pourquoi CQV préconise de tourner la page en mettant ce scandale de côté et qu'une amnistie soit accordée à ses principaux acteurs. Plutôt que d'attaquer des individus contraints d'opérer selon les règles d'un système occulte et corrompu, il faut laisser à la commission Charbonneau, dont les travaux viennent de commencer, le temps de déboulonner ce système pour mieux l'éradiquer dans l'avenir. Ce qui est fait est fait: il faut dorénavant bâtir sur ce qui existe et définir la meilleure solution de demain.

Brève rétrospective

Au cours des dernières années, ADM a cherché par tous les moyens à transformer l'aérogare de MIRABEL, âgée d'à peine 35 ans, en un complexe dont la vocation serait complètement étrangère à sa propre mission. De 2006 à 2009, elle faisait la promotion d'un projet appelé « RÊVEPORT » transformant l'aérogare en un immense complexe récréatif qui incluait un gigantesque aquarium. Heureusement, ce projet ridicule a été abandonné. Plus récemment, elle proposait même d'y aménager un ensemble commercial américain de type "Factory Outlet".

Le sens commun et tous les experts reconnaissent qu'il serait plus logique et conforme au développement durable de conserver à ce bâtiment sa vocation originelle, tout en le rajeunissant pour le rendre conforme à la certification LEED-Canada. Quelle belle façon d'accueillir les visiteurs étrangers au Canada dans un bâtiment respectueux de l'environnement, qui redonnerait l'image verte dont la population canadienne souhaiterait doter le pays à travers le monde.



ADM voulait faire de cette aérogare ultramoderne un aquarium gigantesque

L'élément majeur qui fait craindre un retour des vols réguliers à MIRABEL est une présence importante d'industries qui gravitent autour de l'aéroport TRUDEAU, dont celles situées dans le TechnoParc de Saint-Laurent, un des plus vastes parcs industriels et technologiques au Canada. Le fret aérien à destination ou en partance de Montréal est présentement transporté soit à partir de l'aéroport Montréal-TRUDEAU dans la soute à bagages des avions de passagers ou à bord d'avions combi ou mixtes, soit d'avions tout cargo à partir de MIRABEL. C'est ainsi que depuis le transfert des vols internationaux et nolisés de passagers de Mirabel à Dorval, 55% du fret aérien arrive maintenant à Montréal-TRUDEAU.

Pourtant, au moment de justifier le transfert des vols réguliers de passagers de Mirabel à Dorval en 1996 et 2002, ADM multipliait les qualificatifs pour vanter les vertus de l'aéroport de MIRABEL comme plaque tournante du transport de fret aérien sans aucune restriction; ADM a constamment caché son intention de transférer le cargo de Mirabel à Dorval. Cette entreprise avait alors soigneusement passé sous silence une réalité maintenant dévoilée

qu'une partie importante du transport de marchandises se faisait concurremment avec le transport de passagers. Depuis 1996, le service cargo à MIRABEL n'a cessé de céder sa place à Montréal-TRUDEAU, au point qu'en 2010, il n'y transitait plus que 88 000 tonnes, alors que Montréal-TRUDEAU manutentionnait 107 000 tonnes.

Le déclin de MIRABEL au chapitre du fret aérien est mis en évidence par le fait qu'en 1982, cet aéroport recevait déjà 82 000 tonnes métriques de marchandises: il est clair que les décisions néfastes de Transports Canada et ADM concernant MIRABEL depuis 30 ans n'ont contribué qu'à une croissance négligeable de l'achalandage cargo de 6 000 tonnes, soit seulement 0,24% par année en moyenne, alors que dans l'ensemble du Canada, la croissance de 1996 à 2010 (seulement 15 ans) a été de 240 000 tonnes, soit 2,26% par année en moyenne, une croissance de 10 fois supérieure à celle de MIRABEL. Ce qui est encore plus inquiétant, c'est que le transport de marchandises aux deux aéroports combinés est passé de 252 000 tonnes en 2004 à 195 000 en 2010, une diminution de 23%. Force est de constater que toutes les décisions d'ADM depuis 1996 concernant les vols de passagers et les vols cargo n'ont eu que des conséquences catastrophiques sur le développement économique de la métropole au bénéfice de Toronto.

Tout indique qu'ADM fait dorénavant tout en son pouvoir pour fermer MIRABEL comme aéroport pour le cargo, ce qui aura pour conséquences d'augmenter davantage le nombre de vols de nuit à Montréal-Trudeau. Il n'appartient pas à une entreprise privée comme ADM de changer constamment la donne sans entreprendre une véritable évaluation environnementale et socio-économique, sans consulter les citoyens affectés et leurs représentants élus comme requis dans le bail qu'elle a signé. Il est illusoire de croire que les citoyens riverains de l'aéroport TRUDEAU et leurs élus tolèreront pendant les 30 prochaines années une croissance des agressions insoutenables des mouvements aériens.

Certains opposants à la renaissance de MIRABEL, dont ADM, laissent croire qu'un retour à cet aéroport signifierait la disparition de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, ce qui amène les industriels qui en dépendent. **RIEN DE PLUS FAUX.** C'est pourquoi CQV privilégie depuis 4 ans une approche inédite qui pourra, à n'en pas douter, calmer les appréhensions de ces importants industriels. Il suffirait qu'un concours soit lancé par une autorité indépendante de Transports Canada et ADM, auprès des nombreux architectes et ingénieurs canadiens, dont la compétence et la créativité dépassent nos frontières, pour découvrir les multiples solutions qui pourraient s'avérer économiquement plus avantageuses et surtout beaucoup plus respectueuses de l'environnement et du développement durable que le MIRABEL 2040 d'ADM.

L'aéroport TRUDEAU au cœur d'une gare intermodale de marchandises ultramoderne



CQV préconise que l'aéroport TRUDEAU pourrait devenir le cœur névralgique d'un tandem TRUDEAU-MIRABEL, constitué de deux gares intermodales ultramodernes regroupant les services de cargo aérien, routier et

ferroviaire pour une manutention efficace des produits manufacturés. Un réaménagement de l'aéroport TRUDEAU permettrait au Technoparc de Saint-Laurent, situé à proximité, de doubler son offre d'espaces industriels de haute technologie, comme on peut le voir sur la photo aérienne qui précède.

En convertissant la piste 24R/06L en gare intermodale, la superficie identifiée sur la photo aérienne procurerait à l'arrondissement de Saint-Laurent une superficie industrielle additionnelle de plus de 2,7 millions de mètres carrés (29,7 millions de pieds carrés) qui s'ajouteraient aux 2,5 millions de m² (26,9 millions de pieds carrés) actuels. Lors de la préparation du projet MIRABEL 2015, CQV prévoyait que de nouvelles industries importatrices et exportatrices pourraient s'installer de part et d'autre d'une desserte routière/ferroviaire à la place de la piste 24R/06L; cette desserte ferroviaire serait reliée à haute vitesse, avec des trains mus par des engins électriques non polluants et silencieux, qui relieraient facilement MIRABEL à TRUDEAU *en* moins de 12 minutes. La solution de l'avenir consiste à favoriser le transport de marchandises par rails dans la région de Montréal. Les industries sollicitent davantage le rail pour répondre à leurs besoins de transport multimodal, sécuritaire, juste-à-temps et sans rupture de charge pour leurs produits et services.

Pour les industriels de Saint-Laurent et Dorval, un délai de moins de 12 minutes entre l'aérogare intermodale de MIRABEL et leurs points de réception et d'expédition ne serait même pas perceptible et pourrait même constituer une amélioration considérable pour la manutention des produits par rapport à la situation actuelle. En effet, les deux gares intermodales pourraient être intégrées et munies de systèmes logistiques à la fine pointe de la technologie, ce qui est loin d'être le cas présentement. Tous les vols cargo pouvant s'accommoder de départs et d'arrivées entre 08h00 et 22h00 auraient même le choix de continuer à utiliser les deux autres pistes existantes. Il en serait de même pour tous les vols non réguliers de passagers, les appareils des entreprises déjà implantées autour de l'aéroport, une navette par hélicoptère vers MIRABEL et l'aéroport de Saint-Hubert, etc. Évidemment, TRUDEAU pourrait encore servir la nuit entre 22h00 et 08h00, dans les seuls cas d'urgence afin d'assurer la sécurité des passagers ou encore pour des raisons militaires exceptionnelles.

Lien ferroviaire TRUDEAU-MIRABEL

L'idée d'un lien ferroviaire Mirabel-Dorval n'est pas nouvelle: elle faisait déjà partie intégrante du projet initial en 1969 et elle a été reprise en janvier 1995 par SNC-Lavalin qui avait recommandé à ADM, après des études exhaustives, de prolonger la ligne du CN Montréal-Deux-Montagnes en suivant l'ancien tracé du CN qui reliait MIRABEL à la station Deux-Montagnes. La ligne entièrement électrifiée jusqu'à Deux-Montagnes venait d'être rénovée à grands frais entre 1992 et 1995. Ce prolongement a été établi comme le plus avantageux parmi 7 tracés sous étude. Le tracé recommandé empruntait l'emprise d'une largeur de 30 mètres du CN entre MIRABEL et Deux-Montagnes, laquelle est devenue depuis l'an 2000, propriété du gouvernement du Québec.



Le projet MIRABEL 2015 prévoyait qu'à ce lien ferroviaire pourraient se greffer des embranchements vers sept nouvelles gares de passagers, en plus de celles déjà existantes:

1. L'achèvement de la gare de passagers sous l'aérogare de MIRABEL puisqu'elle existe déjà;
2. une autre pourrait être ajoutée au sud de Saint-Augustin de MIRABEL,
3. une près de l'intersection de l'autoroute 640 dans le parc industriel de Saint-Eustache,
4. une près de Sainte-Dorothée dans le prolongement de l'autoroute 440,
5. une à la jonction avec la ligne existante Montréal/Deux-Montagnes de l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) à proximité de l'autoroute 13,
6. une autre qui ouvrirait la voie à un projet de transport souhaité depuis longtemps dans l'Ouest de l'île, l'embranchement Doney, qui se rendrait jusqu'au centre d'achat Fairview à Pointe-Claire et
7. une septième et dernière gare de passagers au cœur du Technoparc de Saint-Laurent élargi.

Les quatrième et cinquième gares pourraient être pourvues de stationnements incitatifs pour diminuer le trafic routier vers les points névralgiques de la métropole. Évidemment, les trains de passagers utilisés le long de ce parcours, tout comme les trains de marchandise d'ailleurs, seraient mus à l'électricité, une énergie propre que le Québec possède en abondance, ce qui contribuerait à diminuer le transport par camions, automobiles et autobus, reconnus comme grands pollueurs et grands producteurs de gaz à effet de serre. De plus, un tel projet structurant pour l'ensemble du Québec, procurerait une opportunité à Bombardier Transport et ses sous-traitants d'obtenir un lucratif contrat de fabrication de trains de marchandises et de passagers.

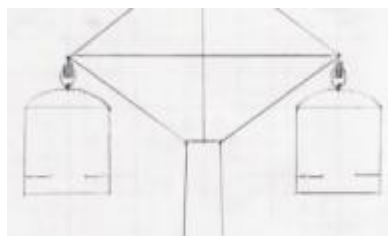
Le monorail inversé bidirectionnel – Un projet concurrent très prometteur!

Le projet de lien ferroviaire entre Mirabel et Montréal recommandé par SNC-Lavalin en 1995 décrit précédemment pourrait faire face à la concurrence d'une solution inconnue de CQV avant 2010. En effet, des hommes d'affaires et des scientifiques s'activent depuis quelques années à relancer une alternative de transport collectif très prometteuse: il s'agit du monorail inversé bidirectionnel. Ce mode de transport inédit consiste en une navette légère autopropulsée se déplaçant en suspension sous une poutre d'acier, d'où son appellation de monorail. Le système de propulsion est basé sur le groupe de traction hybride-série à moteur-roue, inventé par une équipe de l'Institut de Recherche d'Hydro-Québec (IREQ) dirigée par le physicien Pierre Couture, Ph. D. On pourra lire en ANNEXE un bref historique du développement de ce monorail également conçu par le Dr Couture entre 1984 et 1997.

Après 30 ans de recherche et développement, le moteur-roue a atteint une maturité enviable. Cela explique sans doute que depuis 2009, un groupe appelé *TRENS QUÉBEC* (TQ) a été créé pour promouvoir le développement à long terme et la commercialisation d'un réseau de monorails inversés bidirectionnels qui relieraient les principaux centres urbains du Québec. Ce groupe prétend même pouvoir relier Québec à Montréal à un coût trois fois moindre que le projet de TGV pour une rapidité d'accès concurrente. Ce système de transport rapide serait composé de navettes autonomes suspendues à une poutre d'acier et roulant à environ 10 mètres de hauteur sur pneumatiques au lieu de roues d'acier comme pour les trains traditionnels. L'illustration ci-contre provient d'une intéressante vidéo qui peut être consultée en cliquant sur le lien suivant: <http://www.trensquebec.qc.ca/video>.



Le groupe TQ souligne que la roue électrique représente une solution du 21^e siècle pour contrecarrer les effets des changements climatiques et pour freiner l'épuisement des réserves de combustibles fossiles. Selon nos sources, une équipe indépendante formée d'ingénieurs de l'École Polytechnique de Montréal et d'experts de l'École des Hautes Études de Montréal, est en train de compléter une étude de faisabilité et mettre à jour les données financières de ce projet. L'équipe doit remettre son rapport au printemps 2012. CQV voit la construction d'un tel réseau comme une rare opportunité pouvant favoriser le projet MIRABEL 2017.



Le monorail est constitué de deux poutres parallèles permettant un déplacement dans les deux directions, qui sont soutenues par un assemblage de fermes et pylônes d'acier, tel qu'illustré dans le croquis ci-contre. Chaque navette entièrement électrique est non-polluante, ne fait que très peu de bruit et sa vitesse de croisière peut atteindre environ 250 km/h, grâce à un ensemble de 16 moteurs-roues. Alors que l'adhérence roue-rail est le point faible d'un système ferroviaire, le roulement sur pneus confère au monorail une adhérence de beaucoup supérieure. Cette caractéristique a d'ailleurs pesé lourd dans le choix des métros de Paris et de Montréal. Ainsi, les moteurs-roues permettent une accélération/décélération au moins 20 fois supérieures à celles des locomotives sur roues d'acier, ce qui se traduit par une accélération de 0-250 km/h en 20 secondes sur pneus vs 420 secondes sur rails. Cela permet de croire que la distance de 32 km qui séparerait les deux gares intermodales de MIRABEL et TRUDEAU pourraient facilement être franchie en moins de 9 minutes. L'adhérence nettement

supérieure des pneus permet en outre de monter et descendre des pentes de l'ordre de 10% à 14%, comparé aux 3% à 4% pour les roues d'acier.

Un atout particulièrement avantageux du monorail est le fait que les navettes se déplacent de façon autonome, ce qui élimine la nécessité d'attendre de former un train de plusieurs wagons pour rentabiliser le déplacement. Chaque véhicule peut transporter jusqu'à 75 passagers ou des conteneurs allant jusqu'à 10 tonnes métriques. Cela permet de varier la fréquence horaire des véhicules au gré du besoin. À titre d'illustration, en périodes de forte demande, une navette pourrait être lancée à toutes les deux minutes par exemple pour permettre soit un déplacement de 4 500 passagers à l'heure dans les deux directions, soit 600 tonnes de



marchandises importées et exportées à l'heure. En équilibrant le nombre de navettes de passagers et cargo sur 24 heures en fonction d'un objectif de 500 000 tonnes de marchandises annuellement par exemple, soit le double du pic observé à Montréal en 2004, il est plausible de croire que cette seule trajectoire pourrait véhiculer concurremment 18 millions de passagers annuellement, soit 50% de plus que l'achalandage enregistré en 2010. Comme les deux pistes résiduelles à TRUDEAU continueraient d'accommoder tous les vols d'affaire et privés non réguliers qui acceptent de restreindre leurs mouvements entre 08h00 et 22h00, il est probable que cette solution réglerait les problèmes de liaison passagers/cargo bien au-delà de 2040.

Un autre avantage de taille pour le monorail est qu'il peut s'installer sur le terre-plein de l'autoroute 13 par exemple sans requérir d'expropriations coûteuses. De plus, comme il peut facilement franchir des routes existantes et se faufiler près d'immeubles existants, et même franchir des petits cours d'eau sans infrastructure coûteuse ou emprunter des ponts existants pour les plus grands cours d'eau, sa trajectoire est très flexible et peut être construite plus rapidement et à un coût beaucoup plus avantageux qu'un train entre les deux gares intermodales. Pour réduire la pression sur les dépenses publiques et retarder l'étalement urbain si préjudiciable à Montréal, on pourrait même songer à procéder par étapes en reportant de quelques années le prolongement de l'autoroute 13 jusqu'à Mirabel en construisant d'abord ce lien rapide pour les passagers et les marchandises dans l'axe vacant du futur prolongement.

MIRABEL 2017 – Un complément intelligent et rentable pour l'aéroport TRUDEAU

CQV propose que le monorail inversé fasse partie des variantes à étudier lors des évaluations environnementales et socio-économiques, au même titre que le prolongement du train de banlieue Montréal-Deux-Montagnes. Il va de soi que si les experts indépendants établissaient la supériorité de la variante du monorail inversé sur la variante de prolongement de la ligne ferroviaire, il faudrait s'attendre à ce que cette portion du projet MIRABEL 2017 soit prolongée de quelques années pour franchir les étapes additionnelles rattachées à l'industrialisation de la navette.

Si par contre il est établi lors de l'évaluation environnementale et socio-économique que le prolongement de la ligne ferroviaire est plus avantageuse que le monorail, il est permis de croire qu'ADM pourrait procéder rapidement aux travaux d'expansion de l'aéroport de MIRABEL pour y transférer vers la fin de l'an 2017 tous les vols réguliers de passagers nationaux, transfrontaliers et internationaux présentement concentrés à l'aéroport TRUDEAU. Les utilisateurs de l'aviation générale qui ne requièrent pas de décollage ou d'atterrissage entre 22h00 et 08h00 pourraient rester à Dorval ou déménager à MIRABEL, à leur choix, alors que les utilisateurs de nuit devraient s'installer à MIRABEL. L'aéroport de MIRABEL pourrait alors être rebaptisé au nom de son créateur Pierre-Elliott TRUDEAU et celui de Dorval, pourrait reprendre son nom de Dorval, ou mieux encore, être baptisé du nom du principal avionneur canadien, Bombardier, suivant en cela l'exemple de Seattle qui a baptisé son aéroport urbain du nom de "Boeing Field", et son plus récent aéroport principal situé à Tacoma, du nom de "Sea-Tac International Airport".

Si le monorail ne devait pas s'avérer la solution à retenir, MIRABEL 2017 pourrait comprendre, bien sûr, le prolongement immédiat de l'autoroute 13 au nord de l'autoroute 640 sur une distance de 16 km, selon un tracé déjà déterminé et exproprié depuis 1970. Avec le concours d'urbanistes visionnaires et de spécialistes en agriculture, horticulture et sylviculture, on pourrait concevoir ce dernier tronçon de l'autoroute 13 comme un modèle d'autoroute urbaine verte. Elle pourrait en effet mener vers une région où serait maximisée la production de produits agricoles

reconnus pour leur capacité de captage du gaz carbonique et où seraient développées des espèces sylvoles et horticoles ayant des attributs similaires à l'égard de cet important gaz à effet de serre.

En parallèle avec l'autoroute verte décrite ci-haut, MIRABEL 2017 inclurait la construction du prolongement du corridor ferroviaire Montréal-Deux-Montagnes qui est déjà propriété du gouvernement du Québec, sur une longueur de 19 km, et qui relierait, en un douzaine de minutes, la gare intermodale du Technoparc Saint-Laurent, à la gare intermodale de produits manufacturés ou d'autres marchandises à MIRABEL, comme expliqué précédemment. Ces mêmes voies seraient utilisées par les trains de passagers selon le plan décrit plus haut. La largeur de l'emprise disponible pourrait même permettre d'aménager une piste cyclable sur toute sa longueur.

Plus d'avantages que d'inconvénients

Une véritable évaluation environnementale et socio-économique comparative des projets MIRABEL 2040 et MIRABEL 2017 est une stratégie gagnante autant pour le gouvernement fédéral que pour la population. En effet, si une telle évaluation prouvait la supériorité du projet MIRABEL 2040 au chapitre de la santé des citoyens affectés, de leur sécurité, de leur qualité de vie et de ses répercussions socio-économiques pour la région métropolitaine, cela mettrait un terme à un débat acrimonieux qui perdure depuis 1982. ADM aurait alors un argument solide sur lequel pourra reposer sa poursuite de l'expansion de l'aéroport TRUDEAU. Si par contre les experts concluaient qu'un retour plus hâtif, comme proposé dans le projet MIRABEL 2017, présentait des avantages significativement plus importants à tous les points de vue, le gouvernement fédéral aurait enfin une bonne raison de revenir au plan directeur original en s'appuyant sur un rapport d'experts indépendants. Il pourrait d'ailleurs rappeler que cette nouvelle orientation est conforme au plan directeur de 1995 qui laissait entendre qu'un retour à MIRABEL était prévisible entre 2010 et 2015.

Si toutefois ADM persistait dans son refus d'être assujettie à une telle évaluation, elle ferait la preuve indiscutable de sa mauvaise foi à l'égard des citoyens affectés en refusant de dévoiler la VÉRITÉ, ce qui constituerait une admission tacite qu'elle n'a aucune confiance dans la supériorité de son projet. CQV n'a aucune crainte de la VÉRITÉ, parce que MIRABEL 2017 présente un nombre impressionnant d'avantages et pratiquement pas d'inconvénients, au plan politique, social, économique et environnemental par rapport au projet MIRABEL 2040 d'ADM. Voici en vrac les avantages considérés comme les plus marquants par les citoyens affectés et collaborateurs discrets qui ont participé à la rédaction du présent document :

Avantages

1. MIRABEL 2017, qui pourrait s'étaler par étapes sur une période de 5 à 6 ans, donnerait le temps aux entreprises qui gravitent autour des aéroports de s'ajuster à la nouvelle réalité. Le transbordement aérien-routier des marchandises et produits, qui se fait actuellement en partie à TRUDEAU et en partie à MIRABEL, en provenance des avions tout cargo ou des avions passagers/cargo serait uniformisé et plus efficace parce que concentré à un seul centre à MIRABEL.
2. Les transporteurs aériens n'auraient plus aucune contrainte de départs et d'arrivées, comme c'est le cas présentement à TRUDEAU puisque l'aéroport de MIRABEL est déjà ouvert 24 heures sur 24, sans aucun couvre-feu ou heures restreintes à respecter, comme c'est le cas à TRUDEAU.
3. Les manœuvres aériennes seraient de beaucoup simplifiées et moins polluantes parce que les corridors de décollages et d'atterrissages seraient moins nombreux et contraignants qu'à Montréal-TRUDEAU, où les angles verticaux doivent être poussés à l'extrême et les virages doivent être anormalement prononcés en plein décollage. De plus, les pistes à l'aéroport TRUDEAU sont beaucoup plus courtes qu'à MIRABEL: les premières ont une longueur de seulement 3 353 m, 2 926 m et 2 133 m, alors que celles de MIRABEL ont une longueur de 3 658 m, ce qui donne une marge de manœuvre accrue pour les gros porteurs et contribue à augmenter la sécurité, réduire les coûts d'opération des compagnies aériennes et à réduire la pollution de l'air.
4. En permettant le transfert des activités aéroportuaires principales à MIRABEL dans un délai maximal de six ans, ADM pourrait, dès à présent, apporter une solution durable à un autre problème qu'elle a introduit récemment en

cherchant à ajouter de plus en plus de nouveaux corridors aériens pour les vols de nuit au-dessus de Montréal et de la banlieue. Ces nouveaux corridors perturbent et menacent d'affecter des centaines de milliers de citoyens de la région métropolitaine, dont plusieurs n'avaient jamais été incommodés auparavant. En enlevant une fois pour toutes **l'incertitude qui plane sur l'avenir de MIRABEL**, grâce à ce projet, il serait loisible de demander à ADM de transférer tous les vols de nuit, au départ ou à destination de TRUDEAU, vers MIRABEL en l'espace de quelques mois seulement. Un délai d'environ quatre à cinq mois serait en effet nécessaire pour aménager dans l'aérogare existant à MIRABEL les installations provisoires requises pour expédier et accueillir les voyageurs de nuit (des vacanciers en majorité) et pour organiser un système de navettes très efficace et de qualité qui relierait l'aérogare de MIRABEL à celui de TRUDEAU pendant la nuit.

5. MIRABEL pourrait reprendre à sa charge les vols internationaux et transfrontaliers perdus au bénéfice de l'aéroport de la Macaza pour les vacanciers du Mont-Tremblant, sans que ceux-ci soient significativement affectés quant au temps de transfert. En effet, les voyageurs doivent présentement franchir une distance de 64 km sur une route étroite de bas calibre qui requiert 1 heure et 14 minutes de trajet par auto ou autobus, alors que le trajet de 102 km entre Mirabel et Mont-Tremblant passe sur une autoroute et se négocie facilement en 1 heure et 24 minutes. La différence de 10 minutes n'est pas vraiment significative pour des vacanciers.
6. La plus grande proximité de MIRABEL des secteurs à développer dans le cadre du Plan Nord en ferait sans conteste la plaque tournante idéale, par rapport à l'aéroport Trudeau ou celui de Saint-Hubert, pour y faire transiter les personnes et les marchandises vers les dizaines de petits aéroports locaux dans ce vaste territoire.
7. Le gouvernement du Québec étant déjà propriétaire de l'emprise ferroviaire qui sépare le train de banlieue à Deux-Montagnes de la gare ferroviaire déjà en place sous l'aérogare de MIRABEL, il ne serait nullement nécessaire de procéder à de nouvelles expropriations dans un riche territoire agricole. Par ailleurs, si le monorail devait faire ses preuves techniquement et s'avérer avantageux financièrement, Transport Québec pourrait emprunter l'autre emprise déjà expropriée dans l'axe du prolongement de l'autoroute 13. Cela n'est définitivement pas le cas pour la navette ferroviaire projetée par ADM avec le centre-ville de Montréal.
8. L'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) du gouvernement du Québec pourrait tirer un avantage considérable en devenant responsable du transport de marchandises sur ce court tronçon ferroviaire de 32 km, ce qui lui permettrait de mieux coordonner sans entraves extérieures les besoins du transport de passagers et ceux de marchandises. De plus, il est bien connu au CN et au CP que le transport de marchandises est très rémunérateur. Si une dérogation exceptionnelle limitée était accordée par le gouvernement fédéral à l'AMT sur ce seul tronçon, celle-ci pourrait augmenter ses revenus de façon substantielle, ce qui enlèverait la pression pour augmenter de façon indue les tarifs demandés au service passager. Si toutefois la solution du monorail s'avérait plus avantageuse que le lien ferroviaire, il faudrait songer à en confier la maîtrise d'œuvre à l'AMT pour les mêmes raisons que précédemment.
9. Le projet de transport de marchandises intégré pourrait comporter un volet important d'innovation ouvrant la porte à la commercialisation de technologies d'avant-garde dans le monde. Cela serait consistant avec les avantages d'un développement durable. On peut penser, par exemple, qu'une entreprise comme Bombardier Transport pourrait être incitée à développer des technologies nouvelles, en collaboration avec des experts du Centre de recherche sur les Transports de l'Université de Montréal et des firmes québécoises d'urbanisme, d'ingénierie et d'architecture, qui rendraient plus rapides et efficaces le transport et la manutention des marchandises sur rail. Bombardier pourrait exporter ces technologies à l'étranger par la suite. Le corridor ferroviaire proposé dans le projet MIRABEL 2017, flanqué de deux gares intermodales ultra-efficaces, constituerait une vitrine idéale pour les clients internationaux désireux de se doter des nouvelles technologies canadiennes. Bien sûr, si le monorail de TRENDS QUÉBEC réussissait à prouver sa faisabilité, cela pourrait non seulement modifier avantageusement le projet initial de lien ferroviaire vers MIRABEL, mais ce pourrait devenir également le fer de lance d'un projet plus étendu avec des ramifications nationales et internationales prodigieuses, dont pourrait profiter l'AMT et également une entreprise comme Bombardier Transport par exemple.

10. MIRABEL 2017 comprendrait aussi la récupération par l'arrondissement de Saint-Laurent d'une superficie industrielle considérable estimée à près de 30 millions de pieds carrés, grâce à la conversion de la piste 06L/24R en l'élément central de la gare intermodale. Cela rapporterait certainement plus de taxes dans les coffres de la ville de Montréal et de l'arrondissement de Saint-Laurent, attirerait davantage d'industries de haute technologie à Montréal et créerait plus d'emplois rémunérateurs dans la région. Par la même occasion, les taxes imposées par Montréal à ADM seraient réduites considérablement et ADM pourrait cesser de déplorer que les taxes à Montréal soient trop élevées puisque celles de MIRABEL seront sans doute sensiblement inférieures.
11. L'aéroport de Dorval amputée d'une de ses trois pistes pourrait quand même continuer à servir adéquatement l'aviation générale pouvant s'accommoder d'heures restreintes de 08h00 à 22h00. L'aéroport pourrait recevoir les avions d'affaires, les avions privés, les avions légers, les avions ambulances, les navettes VIP hélicoptères vers certains héliports du centre-ville, vers Saint-Hubert ou MIRABEL; on pourrait même songer à développer, avec la participation de Bombardier Aéronautique, un musée de l'aviation, ce qui ajouterait une attraction touristique à la région.
12. L'aéroport TRUDEAU étant la pire cause de bruits, de pollution et de nuisances sur l'île de Montréal et la plus envahissante, sa transformation dans le sens de MIRABEL 2017 contribuerait grandement à diminuer l'hémorragie croissante, observée au cours de la dernière décennie, des résidents de Montréal vers les banlieues plus paisibles et moins polluées. Alors que l'île de Montréal a accumulé un déficit de 235 000 résidents au profit de la rive Nord de 1981 à 2001 (12 000 personnes par année en moyenne) selon Transport Québec, Statistique Canada vient tout juste de dévoiler que le déclin s'est accéléré à raison de 24 000 personnes en moyenne par année de 2001 à 2011 surtout au profit de Laval, Vaudreuil, Saint-Eustache et Mirabel. Selon les enquêtes, la piètre qualité de vie à Montréal contribuerait à l'exode des familles. MIRABEL 2017, en améliorant la qualité de vie, irait exactement dans le sens de la nouvelle politique familiale adoptée en 2008 par la ville de Montréal pour renverser cette tendance catastrophique.
13. Alors que Transport Québec vient de révéler que MIRABEL 2040 implique des investissements publics additionnels de plus de 350 M\$ à l'échangeur Dorval et de plus de 600 M\$ pour sa navette ferroviaire, sans compter les coûts d'expropriation, et que des professionnels sérieux estiment le prolongement du train de Deux-Montagnes ou la construction d'un monorail dans le terre-plein de l'autoroute 13 à une somme substantiellement inférieure aux milliards de dollars que Québec s'apprête à déboursier, UNE PAUSE S'IMPOSE qui permettra une réflexion plus globale sur le transport dans la région métropolitaine par une véritable étude d'impacts.
14. MIRABEL 2040 d'ADM viole impunément la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale de même que les règlements municipaux sur le bruit et la pollution de l'air, les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé et les obligations de réduction des gaz à effet de serre signées par le Canada dans l'accord de Kyoto. Avec MIRABEL 2017, ces violations inimaginables pour un pays démocratique disparaîtront à jamais.
15. La requête de vérification déposée en octobre 2008 par CQV auprès de la vérificatrice générale du Canada, madame Sheila Fraser, pour faire la lumière sur toutes les circonstances qui ont mené, selon plusieurs élus au pire scandale des quarante dernières années au Canada, deviendrait caduque. CQV abandonnerait son intention de mettre sa requête à jour auprès du nouveau vérificateur général, Michael Ferguson. En plus d'épargner les sommes importantes qu'une telle enquête occasionne, les Canadiens n'auraient plus à devoir supporter un autre débat pénible sur l'attitude du gouvernement canadien qui impose ses volontés aux Québécois.
16. Il ne serait plus nécessaire pour ADM de continuer à détruire des espaces verts près de l'aéroport TRUDEAU, soigneusement aménagés depuis 25 ans en terrain de golf, à un endroit où le territoire est en dangereux déficit de ces puits de carbone que constituent les arbres matures existants. Le développement de ces puits de carbone fait partie de l'arsenal que le Canada prétend encourager. Depuis 2006, SOS Dorval et la Coalition Verte tentent par tous les moyens de convaincre ADM et la ville de Dorval d'arrêter cette destruction, qui se fait en violation des lois québécoises et canadiennes sur l'environnement et le développement durable, mais ADM prétend que le propriétaire des terrains fédéraux l'encourage à faire cette destruction pour augmenter ses revenus.

17. La Commission de Protection du Territoire Agricole du Québec (CPTAQ) est toujours aux prises avec le conflit entre l'occupation du territoire de MIRABEL pour des fins agricoles et le développement industriel inhérent à l'existence d'un aéroport international majeur. La rapidité du lien ferroviaire de marchandises ou du monorail de TRENDS QUÉBEC incorporé à MIRABEL 2017 fera en sorte que la nouvelle proximité du territoire industriel majeur disponible sur l'île de Montréal réduira la pression pour la conversion de riches terres agricoles à Mirabel en zones industrielles et favorisera un équilibre d'occupation du sol plus harmonieux et conforme au développement durable.
18. Une piste cyclable insérée en bordure de l'emprise ferroviaire, dans le cas où le prolongement de la ligne Deux-Montagnes serait retenu, pourrait être intégrée à la Route Verte, un réseau de 4 000 km de voies cyclables qui sillonnent les plus belles régions du Québec.
19. L'intense circulation automobile et de camions qui paralyse présentement les autoroutes 13, 15 et 640 aux heures de pointe du matin et du soir serait grandement amoindrie, dû au fait que le trafic, en direction ou en provenance de l'aéroport de MIRABEL, serait en sens inverse de la direction du trafic dominant. De la même manière, la congestion chronique que connaissent depuis des années les autoroutes 20 et 40 plus au sud autour de l'aéroport TRUDEAU, serait également amoindrie grâce au transfert des vols réguliers à MIRABEL. Le temps d'accès des passagers se rendant en auto vers l'aéroport serait grandement amélioré par le prolongement de l'autoroute 13 vers MIRABEL. En effet, la distance à parcourir serait réduite à 49 km, ce qui est légèrement inférieur à la distance que les Torontois devront parcourir pour se rendre à l'aéroport de Pickering.
20. Il n'y a pas à douter qu'avec MIRABEL 2017, ADM n'aurait aucune difficulté à se rallier des collaborateurs importants comme les élus de l'île de Montréal et sa banlieue, ceux de la ville de Laval et ceux de toutes les municipalités des Laurentides. Il va de soi que les centaines de milliers de citoyens présentement affectés par les mouvements aériens ou menacés de l'être seraient les meilleurs ambassadeurs d'un fédéralisme rentable.
21. CQV a maintenant dévoilé un lien incontestable entre le bruit des mouvements aériens exprimé en décibels (A) et l'indice NDI (Noise Depreciation Index) dérivé de la méthode des prix hédoniques utilisée partout dans le monde. Depuis ce temps, Transports Canada est à risque de devoir comparaître devant les tribunaux pour se défendre contre un recours collectif. L'exemple le plus probant est la victoire remportée par une alliance municipale en banlieue de Los Angeles en 2002 qui a convaincu la défense nationale américaine d'abandonner son projet d'expansion de l'aéroport El Toro, en raison des indemnités considérables que la dépréciation immobilière représentait. Il est utile de rappeler que la position juridique de Transports Canada est beaucoup plus sérieusement fragilisée après que la Cour Suprême du Canada eut rendu trois importantes décisions depuis 2005, concernant les nuisances et dommages causés par le bruit et la pollution de l'air ainsi que l'obligation d'harmoniser les conflits de juridiction fédéral-provinciaux.

De plus, le gouvernement fédéral a créé un précédent majeur en conservant la propriété de 6 000 acres de terres à Mirabel et en accordant aux expropriés de Mirabel en 1988 et en 2009 la rétrocession des 91 000 acres de terres agricoles grevées de plusieurs servitudes très contraignantes. Ces servitudes enregistrées à chaque droit de propriété accordent un droit en faveur du gouvernement décrivant clairement son intention de poursuivre indéfiniment le développement aéroportuaire; ainsi, tout éventuel acheteur aura été clairement informé de son intention d'y poursuivre la vocation d'un aéroport international avec les nuisances et inconvénients qui s'y rattachent, éliminant toutes poursuites éventuelles pour nuisances ou dommages. C'est en grande partie ce qui explique le prix de vente déprécié auquel les parties contractantes ont dû consentir à l'avance.

Lors d'un éventuel recours collectif par une alliance municipale, par CQV ou par tous autres groupes de citoyens, Transports Canada devra expliquer aux tribunaux pourquoi de telles servitudes n'ont jamais été acquises à Dorval en 1996 autour des 3 200 acres dont le gouvernement était propriétaire, avant de modifier de fond en comble le plan directeur 1995 qui lui a été soumis par ADM. Tous les acquéreurs de propriétés depuis cette date pourront invoquer avec raison leur ignorance quant aux intentions réelles d'ADM à moyen et long terme et réclamer une indemnité sous une forme ou sous une autre. Avec MIRABEL 2017, les citoyens riverains de l'aéroport TRUDEAU présentement affectés par le climat sonore ou menacés de l'être abandonneront toute velléité

d'intenter un nouveau recours collectif devant les tribunaux pour obtenir des compensations coûteuses en lien avec la dépréciation de leurs propriétés.

22. MIRABEL 2017 permettra d'éliminer la menace de dépréciation relative qui hante les nouveaux propriétaires des terrains de la Phase III des projets Bois-Franc et Nouveau Saint-Laurent. Les promoteurs et constructeurs Sotramont, Montclair, Maltais et Rodimax pourront poursuivre avec confiance le développement de ce magnifique projet, sans craindre d'éventuelles réclamations pour ne pas avoir dévoilé à leur clients l'augmentation considérable des mouvements aériens qui menace leur projet domiciliaire pour les 30 prochaines années. Les nombreux agents d'immeubles qui parcourent la région verront leur chiffre d'affaire augmenter. La région attirera un nombre accru de résidents potentiels et les propriétés ne seraient plus dévaluées par la présence excessive d'activités aériennes et surtout par la croissance des vols de nuit.
23. TRENS QUÉBEC dit avoir besoin de construire un banc d'essai sur 5 km pour démontrer la faisabilité de son monorail inversé bidirectionnel. Une partie du futur corridor de transport rapide TRUDEAU-MIRABEL pourrait être avantageusement utilisée comme banc d'essai pour effectuer des tests au cours des deux prochaines années avec des navettes de passagers et cargo. On pourrait songer par exemple à franchir la distance qui sépare le Technoparc de Saint-Laurent à la voie ferrée existante qui croise l'autoroute 13 utilisée par l'AMT et le CN. Les infrastructures du banc d'essai pourraient alors être incorporées aux infrastructures permanentes le cas échéant, ce qui permettrait des économies. En parallèle avec les essais, l'alliance municipale pourrait compléter son évaluation environnementale et socio-économique et tenir compte des résultats avant de recommander la solution la plus avantageuse. Au début de 2015, des travaux pourraient déjà débiter en fonction de cette solution, ce qui permettrait d'inaugurer une partie importante de la solution globale définitive pour l'automne 2017.
24. Les retombées économiques de MIRABEL 2017 avec ou sans le monorail pourraient déborder amplement la seule région aéroportuaire. Que l'on songe aux nombreux ingénieurs, architectes, urbanistes, chercheurs, fournisseurs et entrepreneurs qui seraient appelés en renfort pour faire de ce nouveau projet un succès. On peut facilement imaginer une entreprise canadienne comme Bombardier Transport, devenir le chef de file d'un regroupement afin de mettre en place du matériel ferroviaire et de manutention à la fine pointe de la technologie sur ce tronçon spécial de 32 km ou encore de construire les navettes modulaires du monorail.
25. Il serait étonnant que le milieu des affaires de Toronto et la direction d'Air Canada s'objectent encore à ce projet, maintenant qu'il est acquis que MIRABEL ne sera plus jamais un concurrent de l'aéroport Pearson ou Pickering. Cette affirmation est d'autant plus plausible que l'autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) a annoncé récemment un projet de plus de 2 milliards de dollars à ce dernier endroit. La GTAA attend toujours depuis 2010 le feu vert fédéral pour démarrer ce projet. On pourrait même croire que MIRABEL 2017 serait perçu comme un certain soulagement, puisque cette annonce mettrait enfin sous le boisseau (une fois la surprise passée) le rôle peu reluisant qu'ils ont pu jouer au chapitre de l'unité canadienne en orchestrant la disparition de MIRABEL.
26. Sur un plan strictement politique, il est probable que l'annonce du projet fera momentanément l'objet d'un battage médiatique dans tous les journaux du pays et fournira une grande visibilité à ceux qui auront l'audace de corriger cette erreur historique. Alors que l'épineux dossier MIRABEL-Dorval était devenu le symbole de l'arrogance et du mépris du gouvernement fédéral envers le Québec, il ne fait aucun doute qu'en supportant MIRABEL 2017, le gouvernement fédéral montrerait hors de tout doute que cette période est maintenant révolue et qu'il veut résolument tourner la page sur une période sombre de son histoire. Quelle belle façon de célébrer en 2017 le 150^{ième} anniversaire de la confédération canadienne et le 375^{ième} anniversaire de fondation de Montréal, en affichant ce nouveau projet comme symbole par excellence d'une réconciliation constitutionnelle.
27. C'est un rêve?... , mais pourquoi ce rêve ne deviendrait-il pas enfin réalité? Il ne suffit que d'une seule décision de la part de quelques leaders municipaux visionnaires qui croient au développement durable.

Inconvénients

Trois inconvénients ont été invoqués par les opposants pour tenter de justifier le rejet de MIRABEL 2017:

- a. la distance entre MIRABEL et le centre-ville est trop grande;
- b. le coût pour retourner à MIRABEL s'élèverait à 5 milliards de dollars, selon la déclaration du 11 août 2008 de la vice-présidente d'ADM, Christiane Beaulieu, au journal La Presse, affirmation qui a été reprise en août 2009 en surenchère par son président James Cherry selon lequel il en coûterait même jusqu'à 6 milliards de dollars et
- c. il serait impensable de fermer l'aérogare à Dorval qui vient d'être retapée à coups de centaines de millions de dollars.

À ces objections, CQV répond ce qui suit:

- a. La distance actuelle entre l'aérogare de MIRABEL et la Place Ville Marie est de 54 km en passant par les autoroutes 15, Décarie et Ville Marie, ce qui se fait en 39 minutes en auto ou en autobus hors heure de pointe. Le prolongement de l'autoroute 13 réduirait cette distance à moins de 49 km et la durée du trajet à moins de 33 minutes selon un calcul facilement vérifiable. Cela se compare avantageusement à la distance Centre-ville-Dorval qui ne peut présentement être franchie en moins de 25 minutes hors pointe, sans compter la congestion accrue qu'entraînera l'expansion de l'aéroport TRUDEAU au cours des 30 prochaines années. Ce même trajet de 33 minutes est également plus avantageux que ce que devront franchir les voyageurs pour se rendre du centre-ville de Toronto au futur aéroport de Pickering où l'on a établi que le trajet prendra entre 37 et 43 minutes hors pointe en empruntant la nouvelle autoroute 407 à péage privatisée, selon une très récente estimation. Donc, pas de réel inconvénient à ce chapitre.

Quant au transport collectif, si jamais la solution d'un monorail dans l'emprise de l'autoroute 13 devait être retenue après une véritable évaluation environnementale et socio-économique, tout indique que les prétendus inconvénients énumérés précédemment concernant le temps de parcours seraient encore moindres.

- b. En ce qui concerne le coût trop élevé pour mettre à jour l'aéroport de MIRABEL, il importe de souligner d'abord que le président d'ADM James Cherry a admis en 2004, en commission parlementaire à Ottawa, qu'aucune étude détaillée n'avait été faite depuis 1972 pour établir le vrai coût de transformation de MIRABEL comme seul et unique aéroport international à Montréal suite à sa volte-face de 1996. Il a fait cette même admission par écrit à la députée fédérale Marlene Jennings à l'automne 2009.

Cette absence d'études n'a pas empêché ADM de prétendre en 1996 que le regroupement des activités aéroportuaires à Dorval ne coûterait que 185 millions de dollars, ce qui était moins cher que le regroupement à MIRABEL alors estimé à 500 millions de dollars selon cette entreprise. Or il est maintenant connu que les coûts anticipés à ce jour pour une partie seulement des travaux qui seront requis par le projet MIRABEL 2040 excéderont les 3,4 milliards de dollars, un dépassement de 1700 %.

En ce qui concerne l'estimation de 6 milliards de dollars annoncée par le président Cherry pour mettre MIRABEL à jour, elle est pour le moins étonnante, quand on sait que la GTAA à Toronto a déjà annoncé en 2004 un coût de construction d'un aéroport tout neuf à Pickering pour un montant de 2,1 milliards de dollars. Ce flou incompréhensible entretenu par ADM requiert de toute urgence qu'un moratoire soit décrété sur les dépenses engagées, afin de prendre des décisions éclairées sur la durabilité des travaux en cours et ceux qui doivent être entrepris prochainement. Un tel contentieux ne peut être évité qu'en préparant enfin un avant-projet détaillé pour le projet MIRABEL 2040 et un autre pour le projet MIRABEL 2017 ou équivalent, selon les prescriptions de l'Association des ingénieurs-conseils du Québec et celle du Canada. La comparaison et la décision pourront alors être faites en pleine lumière.

- c. Que faire avec l'aérogare à l'aéroport TRUDEAU qui serait plus grande que nécessaire à court terme? C'est la question qui inquiète bon nombre de leaders politiques. Il ne faut vraiment pas sous-estimer la capacité et la créativité des concepteurs canadiens à trouver une solution élégante et intelligente. À défaut de meilleures propositions, les professionnels qui ont collaboré avec CQV croient qu'il serait toujours possible de ramener à Dorval le projet « **Rèveport** », dont ADM s'était fait l'ardent promoteur pour l'aérogare de MIRABEL de

2006 à 2009. Ces mêmes professionnels soulignent d'ailleurs que le projet Rèveport aurait beaucoup plus de chances d'être rentable à Dorval qu'à MIRABEL, étant donné qu'il serait au cœur d'une clientèle potentielle très importante (+ de 3 millions de personnes), plutôt que d'être en plein champ comme à Mirabel. Cet équipement de loisir pourrait même rentabiliser davantage le lien ferroviaire amélioré entre le centre-ville et Sainte-Anne-de-Bellevue, puisque les clients locaux en feraient grand usage en famille lors des fins de semaines, alors que le train est normalement sous-utilisé.

Les paragraphes qui précèdent ont établi de façon claire que les inconvénients sont pratiquement inexistantes sinon farfelus. Le seul inconvénient réel pouvant être associé à l'annonce de MIRABEL 2017 serait que Transports Canada et ADM aient à admettre qu'ils ont erré de façon magistrale pendant toutes ces années où ces organismes ont été dirigés par des personnes nommées avec la bénédiction du gouvernement fédéral. Une fois ces erreurs admises, le gouvernement du Canada aura enfin un projet inspirant qui ralliera, à n'en pas douter, une très grande majorité de Québécois, sans porter ombrage au « Rest of Canada ». On pourrait même avancer qu'il ne sera pas nécessaire d'insister sur le fait que le fédéral tourne le dos aux actions répréhensibles du passé: tout le monde le comprendra.

D'autres inconvénients pourraient surgir après avoir consulté ceux qui se sont déjà manifestés comme des opposants au transfert vers MIRABEL, et il est très important que ces inconvénients soient mis au jour et pris en compte, le cas échéant, afin de pouvoir les éviter et assurer un consensus qui rallie toutes les classes de la société.

Conclusion

CQV souhaiterait que soit évitée toute partisanerie politique lors de l'évaluation environnementale et des consultations publiques, afin de favoriser une analyse vraiment sereine et objective. L'évaluation proposée pourrait devenir une planche de salut pour les personnes qui ont trempé dans ce scandale, tout comme l'a été l'Évaluation Environnementale Stratégique (ÉES) lancée par le ministre Pierre Arcand de l'environnement et du développement durable pour le projet des gaz de schiste. Cette décision un peu tardive mais d'une grande sagesse a probablement évité que le dossier des gaz de schiste soit à la merci de discours parfois irrationnels provoqués dans la population par une absence évidente de transparence. L'électorat récompense généralement la franchise et l'audace de ses politiciens: la réélection improbable du parti de Tony Blair au Royaume-Uni en 2005, malgré les nombreux déboires subis dans le dossier irakien, en a fait la démonstration.

IL EST URGENT qu'une véritable évaluation environnementale et socio-économique par des experts indépendants du gouvernement fédéral, suivie d'une véritable consultation des citoyens affectés, soient entreprises. Comme de telles évaluations et consultations n'ont jamais eu lieu, il ne serait pas étonnant que les experts concluent à un retour à MIRABEL bien avant l'échéance nouvelle de 2040 fixée arbitrairement par ADM. L'urgence de faire la lumière est particulièrement appropriée depuis que Transport Québec a récemment annoncé de nouveaux délais dans ses deux méga-projets à l'échangeur Dorval et pour la navette ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville. Il est probable que cette période de réflexion salutaire permette de réduire considérablement le coût des deux projets ci-haut mentionnés présentement estimés à plus d'un milliard de dollars.

Q Q Q Q Q Q Q Q

*MIRABEL 2017 a été conçu par Roger Trottier, ing., M.Sc. (Environnement) en collaboration avec des professionnels et coopérateurs discrets de CQV. Les données sur le projet de monorail sont extraites du site internet de **TRENS QUÉBEC** www.trensquebec.qc.ca/video .*

*Pour plus de renseignements: Roger Trottier
Conseiller et chercheur de CQV
info@c-q-v.org
Site internet: www.c-q-v.org*

BREF HISTORIQUE DU DÉVELOPPEMENT DU MONORAIL INVERSÉ BIDIRECTIONNEL

C'est en 1982 que l'IREQ lançait un nouvel axe d'innovation dans le domaine des groupes de traction en mettant en place une petite équipe sous la direction du Dr Pierre Couture, physicien. L'objectif visé était de développer une alternative aux moteurs à combustion interne des véhicules-automobiles pour prendre avantage de l'abondante énergie électrique disponible au Québec et ainsi réduire sa dépendance au pétrole. De 1982 à 1991, la petite équipe de trois chercheurs avait fait un progrès tel qu'Hydro-Québec décida de mieux structurer l'équipe dans une entité distincte appelée M4 et de porter à 30 les membres de l'équipe. C'est le premier ministre du Québec lui-même, Daniel Johnson fils, qui a révélé cette invention en compagnie du président d'Hydro-Québec Armand Couture. Ces deux personnages s'en étaient même fait les promoteurs lors de la campagne électorale de l'automne 1994. Après la défaite électorale du parti libéral, le développement de cette invention, pour des raisons qui demeurent encore obscures, a été mis en veilleuse en août 1995 par la direction d'Hydro-Québec et de l'IREQ, ce qui a déclenché la démission du Dr Couture (aucun lien de parenté avec son président).

Le champ d'application de la recherche fut orienté dès le début vers les automobiles individuelles, mais Pierre Couture, qualifié unanimement de grand visionnaire, rêvait discrètement durant ses loisirs d'étendre l'utilisation du moteur-roue à une navette légère autopropulsée se déplaçant sur un monorail inversé, pour relier rapidement les aéroports de Mirabel et Dorval, à la ville de Saint-Jérôme et au centre-ville de Montréal. On rapporte que l'idée du monorail inversé a commencé à germer lors d'un atelier réunissant des chercheurs internationaux auquel le Dr Couture participait en 1984. Celui-ci s'était fait dire à quelques reprises par des collègues européens et américains que Montréal était devenu un lieu de transit aérien à éviter en route pour d'autres destinations nord américaines, parce que les vols internationaux au nouvel aéroport de Mirabel n'offraient aucune connexion directe aux autres destinations nationales ou transfrontalières. Ces voyageurs étaient donc contraints de perdre plusieurs heures pour prendre un autre vol à Dorval, ce qu'ils refusaient de faire.

Cette situation complètement anormale a été causée directement d'une part, par le refus du premier ministre canadien Pierre-Elliott Trudeau de défrayer le coût du prolongement de l'autoroute 13 et du lien ferroviaire prévus lors de la construction de Mirabel et, d'autre part, par son refus en 1982 d'y rapatrier les vols nationaux et transfrontaliers tel que prévu à l'origine. C'est à ce moment que Pierre Couture conçut l'idée, sur une base strictement personnelle, de réduire radicalement le temps requis pour franchir la distance entre Mirabel et Montréal par une navette autopropulsée ultra-rapide basée sur son groupe de traction, de manière à favoriser la renaissance du tout nouvel aéroport de Mirabel. Durant ses rares loisirs, celui-ci a forcément progressé lentement jusqu'en 1996 dans le développement du concept.

À peine quelques mois après la mise en veilleuse du groupe de traction Couture en août 1995 par les dirigeants d'Hydro-Québec, une autre surprise de taille attendait le chercheur. Le gouvernement canadien décidait en février 1996, par la voix d'ADM, de transférer provisoirement, prétendait-il, les vols internationaux de Mirabel à Dorval. Cette décision confirmait l'échec anticipé unanimement par les experts du transport aérien que les vols internationaux auraient dû être réunis dans un seul aéroport en 1982. Mais plutôt que de transférer les vols nationaux et transfrontaliers vers MIRABEL, le gouvernement a laissé ADM faire exactement l'inverse contre toute attente. Ce fait nouveau raviva le désir de Pierre Couture de doter MIRABEL d'un monorail inversé ultra-rapide. Il accéléra dès lors la conception de sa navette suspendue à un monorail.

Profondément inquiets par le peu de progrès apparent réalisé sur le groupe de traction par Hydro-Québec depuis la démission du Dr Couture en 1995, des membres de tous les partis à l'assemblée nationale ont rencontré celui-ci à huis clos en 1997. Prenant acte qu'Hydro-Québec avait effectivement stoppé le développement de son groupe de traction pour une application aux automobiles, Dr Couture exposa aux personnes présentes son projet de l'appliquer à un concept aéroportuaire inédit dont le monorail inversé devenait le point focal, de sorte que MIRABEL faisait pratiquement partie intégrante de Dorval et du centre-ville. Le 8 juin 1998, les élus susmentionnés convoquèrent les principaux acteurs d'Hydro-Québec, de l'IREQ et M4 en commission parlementaire pour faire la lumière sur l'état du développement du groupe de traction. Le hasard a voulu que l'acteur principal, Armand Couture, ne soit pas disponible pour comparaître, parce qu'en voyage à l'étranger (???). Inutile de dire que la commission n'a jamais été en mesure de connaître toute la vérité sur ce qui a réellement été à l'origine de la stagnation. Par la suite, Hydro-Québec a poursuivi secrètement avec des partenaires privés le développement d'un moteur central pour les automobiles seulement laissant de côté le groupe de traction.

Ce n'est qu'à partir de 2006 que le monorail inversé est revenu dans l'espace public grâce à un autre physicien, Dr Pierre Langlois, auteur de "Rouler sans pétrole" (Multimondes, 2008) et Dr Jean-Paul Marchand, ancien député au Parlement canadien de 1993 à 2000. Le Dr Pierre Couture reste discret, sans doute profondément meurtri du sort que la classe politique avait réservé au projet de monorail inversé en 1998.

ANNEXE E

COMMUNIQUÉ DU 1^{er} OCTOBRE 2014



COMMUNIQUÉ DU 1^{er} OCTOBRE 2014

ADM veut faire croire que son récent projet d'éliminer Mirabel et de concentrer toutes les activités aéroportuaires à l'aéroport Trudeau jusqu'en 2072, est la meilleure solution à long terme pour l'avenir de la métropole et de ses citoyens. Son projet n'a jamais fait l'objet d'une Évaluation Environnementale et Socio-économique (ÉES) à ce jour, qui dévoilerait les impacts des mouvements aériens sur la santé, la sécurité, la qualité de vie et la valeur du patrimoine immobilier des citoyens affectés ou menacés de l'être. Qui plus est, ADM refuse toujours de considérer les impacts économiques sur le système public de santé dû à l'aggravation du bruit et des gaz toxiques répandus dans l'air résultant de cette expansion et sur la congestion routière accrue dénoncée depuis des années par le ministère québécois des Transports (MTQ) autour de cet aéroport enclavé.

Devant la fragilité juridique et démocratique maintenant avérée d'ADM et l'absence d'ÉES, comment les élus peuvent-ils débattre du bien-fondé de la destruction de l'aéroport de Mirabel et en finir avec un débat qui perdure depuis plus de 40 ans ? Pourquoi ADM refuse-t-elle de collaborer avec une éventuelle alliance municipale qui entreprendrait une véritable ÉES par des experts renommés et indépendants? Une telle ÉES pourrait dorénavant porter sur six variantes qui demeurent toujours d'actualité et sont toujours plausibles; elles devraient être comparées entre elles à court, moyen et long terme comme il se doit. S'il est vrai que le projet d'ADM demeure toujours le meilleur à l'issue de l'ÉES, cela devrait clore le débat une fois pour toutes. Le refus persistant d'ADM d'y collaborer suscite toutefois de très sérieux doutes sur sa bonne foi. C'est pourquoi CQV insiste pour que les six (6) projets dont la description suit, soient soumis à une expertise indépendante:

1. Le premier projet est celui d'ADM, que CQV appelait « **MIRABEL 2072** » avant la décision récente de ce monopole de **démolir l'aérogare de Mirabel**. Il consiste essentiellement à fermer la porte de façon définitive à un possible retour des vols à Mirabel, sans avoir à justifier sa décision. Aucun élu ne connaît les vraies conséquences socio-économiques et environnementales d'une augmentation exponentielle jour et nuit du nombre de mouvements aériens autour de l'aéroport Trudeau. ADM a toujours refusé de le révéler. S'il n'en tient qu'à cet OBNL auquel Transports Canada a sous-traité la gestion en 1992, les aéronefs seront autorisés à survoler à basse altitude des centaines de milliers de citoyens en nombre sans cesse croissant pour les 60 prochaines années, sans en avoir démontré clairement l'innocuité environnementale, ni en avoir démontré clairement la supériorité socio-économique par rapport à d'autres solutions.

2. Le deuxième projet consiste à **fermer complètement l'aéroport Trudeau et à vendre les 3 400 acres occupés par le terrain fédéral à des promoteurs immobiliers**. Ceux-ci le transformeraient en un vaste complexe résidentiel et commercial tout près du Campus Saint-Laurent du Technoparc de Montréal. Cela suppose un transfert préalable complet de tous les vols à Mirabel. Ce projet visionnaire a été recommandé dans un rapport daté du 30 avril 2001 par le professeur Michel Barcelo de la Faculté de l'Aménagement et Urbanisme de l'Université de Montréal, dans le but d'élaborer des stratégies et projets pour lutter contre l'étalement urbain dans les banlieues de Montréal. Cette étude a démontré que l'agglomération de Montréal pourrait bénéficier d'une valeur foncière accrue de 880 millions de dollars (\$ 2001) si l'aéroport de Dorval était fermé au profit de Mirabel, à cause, entre autres, de l'élimination du bruit dans les secteurs affectés.

Il est notable que depuis le 16 juin 2010, le gouvernement britannique a ordonné à son autorité aéroportuaire privatisée, BAA Airports, de stopper indéfiniment l'expansion de l'aéroport Heathrow. Dans ce contexte, le maire de Londres, Boris Johnson, a soumis le 15 juillet 2013 à la Commission Davies du gouvernement britannique, nommée pour étudier la capacité aéroportuaire au Royaume-Uni, un projet semblable à celui de l'urbaniste Barcelo.

Le projet Johnson consiste à fermer l'aéroport de Heathrow à cause du bruit insupportable, pour le remplacer par un aéroport de 4 pistes à l'un de trois sites au nord ou à l'est de la capitale britannique. Il soutient que le gouvernement pourrait vendre l'aéroport au montant de 22 G\$ US et utiliser les 3 000 acres de terrain pour créer un nouvel arrondissement de 250 000 habitants, permettant ainsi de soulager l'important déficit de logements autour de la capitale. Il propose soit de construire un nouvel aéroport dans un des deux sites à environ 60 km à l'est dans l'estuaire de la Tamise, ou encore d'ajouter 3 pistes à l'aéroport de Stanstead situé à 50 km au nord de Londres.

3. Le troisième projet en est un de **vente pure et simple des deux aéroports, soit à la province ou aux municipalités** qui en feraient la demande, selon les recommandations contenues dans un rapport publié le 3 février 2014 par le professeur des Hautes Études Commerciales et spécialiste des transports Jacques Roy et le directeur général de l'Institut sur la Gouvernance des Organisations Privées et Publiques (IGOPP), Michel Nadeau. Ce rapport bien étoffé décrit en détails les multiples avantages d'une telle approche.

4. Le quatrième projet consiste à maintenir le statu quo à l'aéroport Trudeau et à **vendre l'aérogare de Mirabel à la ville de Mirabel et/ou à des investisseurs privés en vue de sa transformation en centre de foires**, comme proposé depuis quelques mois par le maire de Mirabel, Jean Bouchard, au nom de la SOGEMM, appuyée par toutes les municipalités de la Couronne Nord de Montréal.

5. Le cinquième projet est intitulé « **La renaissance de Mirabel Numéro 1 mondial** ». Il est promu par Wentreprise Corp. sous la signature de l'ex-mandarin fédéral, Pierre Brien. Ce projet décrit succinctement dans le journal La Presse le 16 septembre dernier sous la signature d'André Pratte, consiste à décréter un moratoire sur l'expansion de l'aéroport Trudeau pour permettre à **des investisseurs canadiens et étrangers de préparer un plan d'affaires et une soumission en bonne et due forme au gouvernement canadien pour l'achat de l'aéroport de Mirabel**. Le défi pour ADM serait alors de tenter de justifier l'expansion de l'aéroport Trudeau jusqu'en 2072, en comparaison d'une telle offre. On peut présumer que cette nouvelle entreprise serait transparente et assujettie à tous les lois et règlements, contrairement à ADM et à l'instar de toutes les entreprises privées normales, et que la planification du développement aéroportuaire et son contrôle seraient rigoureusement soumis à l'approbation préalable de Transports Canada, Transport Québec et une alliance des municipalités dont les citoyens sont affectés par le projet d'ADM ou menacés de l'être.

6. Le dernier projet, proposé depuis quelques années par CQV sous le titre « **MIRABEL 2017 - Un projet de développement rassembleur et durable** », se veut un compromis qui conserverait la piste 06R-24L à Montréal-Trudeau, pour les vols de jour non réguliers (comme au Billy Bishop Airport à Toronto) et qui transformerait la piste 06L-24R en gare intermodale de marchandises (rail-air-route), en tandem avec une gare semblable à Mirabel. Mirabel 2017 devrait inclure soit le lien ferroviaire avec la gare de Deux-Montagnes recommandé par SNC-Lavalin en janvier 1995, ou encore un monorail électrique à grande vitesse (MGV) au centre de l'emprise de l'autoroute 13, plus amplement décrit sur le site www.trensquebec.qc.ca/. Cette emprise est déjà propriété du gouvernement québécois et relie les deux aéroports Trudeau et Mirabel sur toute sa longueur. Il serait même possible pour le MTQ de retarder de quelques années la construction du prolongement de l'autoroute 13 dans cette emprise, si les besoins de transport autoroutier ne le justifiaient pas encore.

ADM est-elle prête à relever le défi sans tarder et collaborer pleinement à une ÉES par des experts indépendants, dirigés par un maître de recherche réputé et indépendant ?

Sinon, ce monopole privatisé devra justifier publiquement son refus.

Pour information: Roger Trottier, ing. M.Sc. - commentaires@c-q-v.org