



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

MIRABEL 2015 - UN PROJET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Mis à jour le 2 mars 2010

*Projet conçu par Roger Trottier, ing., M.Sc.
en collaboration avec des professionnels et collaborateurs discrets de CQV*

Introduction

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 d'une très grande majorité de la population, même quarante ans après sa naissance. Depuis quelques années, Aéroports de Montréal (ADM) a cherché par tous les moyens à transformer l'aérogare de Mirabel, âgée de moins de 35 ans, en un immense aquarium ou toute autre vocation étrangère à sa propre mission. 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, accentuant ainsi l'image verte dont la population souhaiterait doter le pays à travers le monde.



Certains opposants à la renaissance de Mirabel, dont ADM, à qui le gouvernement en a confié la gestion, laissent croire que cette renaissance signifierait la disparition de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau (PET). Rien de plus faux. Il suffirait qu'un concours soit lancé par une autorité indépendante de Transports Canada et ADM, parmi les 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.

ADM voulait faire de cette aérogare ultramoderne un aquarium gigantesque

Dans cette période de morosité, causée par le gâchis de nos institutions financières et les scandales à répétition des dirigeants politiques, la population a besoin de reprendre confiance en l'avenir et de voir enfin leur leaders politiques soulever l'enthousiasme et rallier la grande majorité de la population derrière des projets porteurs d'espoir, comme le nouveau leader américain, Barack Obama a su le faire. Avec de maigres moyens et une compétence qui ne peut pas soutenir la comparaison 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 imaginé une solution qui est facilement réalisable et qui a le mérite d'être crédible et prête à supporter la comparaison avec Mirabel 2040 d'ADM, lors d'une véritable étude d'impacts indépendante.

L'aéroport de Dorval au cœur d'une gare intermodale ultramoderne

Un des éléments majeurs qui nuit au déménagement des activités aéroportuaires à Mirabel est la présence importante d'industries qui gravitent autour de l'aéroport PET, dont celles situées dans le TechnoParc de Saint-Laurent qui est le plus vaste parc technologique au Canada. Le fret aérien à destination ou en partance de Montréal est transporté soit à partir de l'aéroport Montréal-Trudeau dans la soute à bagages des avions de passagers ou à bord d'avions combi, soit d'avions tout cargo à partir de Mirabel. Présentement, 80 % du cargo arrive à ou part de Montréal-Trudeau et le reste arrive à ou part de Mirabel. En 2005, 263 000 tonnes métriques de marchandises ont été transportées.

L'aéroport PET pourrait devenir le cœur névralgique d'un tandem PET-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 PET permettrait au Technoparc de Saint-Laurent, situé à proximité, d'augmenter son offre d'espaces industriels de haute technologie de façon importante, comme on peut le voir sur la photo aérienne ci-après. En convertissant la piste 24R/06L en gare intermodale, la superficie identifiée sur la photo aérienne ci-contre procurerait à ADM une superficie industrielle additionnelle de plus de 2,7 millions de mètres carrés (29, 7 millions de pieds carrés). On estime que les 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 relierait facilement Mirabel à PET en moins de 12 minutes.



Pour les industriels de Saint-Laurent, un si court délai 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 pourraient même continuer à utiliser les deux autres pistes existantes. 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. 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, PET pourrait encore servir la nuit entre 22h00 et 08h00, dans les seuls cas d'urgence afin de protéger la sécurité des passagers ou encore pour des raisons militaires exceptionnelles.

L'idée d'un lien ferroviaire Mirabel-Dorval n'est pas nouvelle: elle a déjà fait l'objet d'études exhaustives en 1995 par SNC-Lavalin qui avait recommandé le tracé du CN Mirabel-Deux-Montagnes-Centre-ville comme le plus avantageux sur 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. À ce lien ferroviaire pourraient se greffer des embranchements vers sept nouvelles gares de passagers, en plus de celles déjà existantes:

1. 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 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.

Mirabel 2015

Pendant ce temps, ADM pourrait procéder aux travaux d'expansion de l'aéroport de Mirabel pour y transférer vers la fin de l'an 2015 les vols de passagers nationaux, transfrontaliers et internationaux présentement concentrés à l'aéroport PET. 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. Mirabel conserverait ses vols tout cargo. L'aéroport de Mirabel pourrait alors être rebaptisé au nom de 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 aéroport principal situé à Tacoma, du nom de "Sea-Tac international airport".

Le projet comprendrait, bien sûr, le prolongement de l'autoroute 13 au nord de l'autoroute 640 sur une distance de 16 km, selon un tracé déjà déterminé depuis 1970. Avec le concours d'urbanistes visionnaires et de spécialistes en agriculture, horticulture et sylviculture, on pourrait concevoir ce dernier tronçon de 16 km de l'autoroute 13 comme un modèle d'autoroute urbaine verte. Cette autoroute mènerait 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 sylvicoles 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, le projet inclurait la construction d'un corridor ferroviaire dédié à haute ou moyenne vitesse, d'une longueur de 32 km, qui relierait, en moins de 12 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 précédemment. La largeur de l'emprise disponible pourrait même permettre d'aménager une piste cyclable sur toute sa longueur.

Plus d'avantages que d'inconvénients

Le projet présente un nombre impressionnant d'avantages et pratiquement pas d'inconvénients, tant sur le plan politique, social, économique qu'environnemental. Voici ceux considérés comme les plus marquants:

Avantages

1. Le projet proposé, qui s'étalerait par étapes sur une période maximale de 6 ans, donnerait le temps aux entreprises qui gravitent autour des aéroports de s'ajuster à la nouvelle réalité. La manutention des marchandises et produits, qui se fait actuellement en partie à PET et en partie à Mirabel, en provenance des avions tout cargo ou des avions passagers/cargo serait uniformisée et plus efficace parce que concentrée à un seul centre à Mirabel.
2. Les transporteurs aériens n'auraient plus aucune contrainte pour les départs et les arrivées, comme c'est le cas présentement à PET puisque l'aéroport de Mirabel est déjà ouvert 24 heures sur 24, sans aucun couvre-feu ou heures restreintes à respecter.
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 PET 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 des dizaines 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 PET, 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 de Mirabel les installations provisoires requises pour expédier et accueillir les voyageurs de nuit et pour organiser un système de navettes très efficace qui relierait l'aérogare de Mirabel à celui de PET pendant la nuit.
5. 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.
6. 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 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.
7. 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 pourrait être incitée à développer des technologies nouvelles, en collaboration avec des chercheurs 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, flanqué de deux gares intermodales ultra-efficaces, constituerait une vitrine idéale pour les clients internationaux désireux de se doter des nouvelles technologies canadiennes.
8. Le projet proposé comprendrait également 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, ce qui 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, ADM pourrait cesser de déplorer que les taxes à Montréal soient trop élevées puisque celles de Mirabel seront sans doute sensiblement inférieures.

9. L'aéroport de Dorval amputée d'une de ses trois pistes pourrait ainsi continuer à servir adéquatement l'aviation générale, qui peut 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 hélicoptérées 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.
10. L'aéroport PET étant l'une des pires causes de bruits, de pollution et de nuisances sur l'île de Montréal, sa transformation dans le sens décrit précédemment contribuerait grandement à diminuer l'hémorragie croissante, observée au cours de la dernière décennie, des résidants de Montréal vers les banlieues plus paisibles et moins polluées. Cela irait exactement dans le sens de la nouvelle politique familiale adoptée par la ville de Montréal.
11. Il ne serait plus nécessaire pour ADM de continuer à détruire des espaces verts près de l'aéroport PET, 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 répète que le propriétaire des terrains fédéraux l'encourage à faire cette destruction pour augmenter ses revenus.
12. La Commission de Protection du Territoire Agricole du Québec (CPTAQ) qui 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, pourrait voir le lien ferroviaire de marchandises et la proximité d'un territoire industriel majeur sur l'île de Montréal qui en résulte, comme une façon d'équilibrer l'occupation du territoire plus harmonieusement.
13. Une piste cyclable qui pourrait être insérée en bordure de l'emprise ferroviaire pourrait être intégrée à la Route Verte, un réseau de 4000 km de voies cyclables qui sillonnent les plus belles régions du Québec.
14. 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. 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. De la même manière, la congestion chronique que connaissent depuis des années les autoroutes 20 et 40 autour de l'aéroport PET, serait également amoindrie grâce au transfert des vols réguliers à Mirabel.
15. Il n'y a pas à douter qu'avec un tel projet, ADM n'aurait aucune difficulté à se rallier des collaborateurs importants comme les élus de la ville de Montréal, ceux de la ville de Laval et ceux de toutes les municipalités des Laurentides. Il va de soi que les dizaines de milliers de citoyens présentement affectés par les mouvements aériens seraient les meilleurs ambassadeurs

d'un fédéralisme rentable et que les coûteuses poursuites judiciaires contre ADM qui pourraient encore être intentées par CQV, ou autres groupes, seraient éliminées à tout jamais.

16. Les nouveaux propriétaires des terrains récemment acquis de Bombardier Immobilier, les promoteurs et constructeurs Sotramont, Montclair et Rodimax qui souhaitent poursuivre avec confiance la Phases III des projets Bois-Franc et Nouveau Saint-Laurent, et les nombreux agents d'immeubles qui parcourent la région verraient 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.
17. La requête de vérification faite par CQV auprès de la vérificatrice générale du Canada, madame Sheila Fraser, pour faire la lumière sur toutes les circonstances qui ont mené au pire scandale des quarante dernières années au Canada, deviendrait caduque. 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.
18. Les retombées économiques 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.
19. 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 a annoncé récemment un projet de plus de 2 milliards de dollars à ce dernier endroit. On pourrait même croire que ce serait perçu comme un certain soulagement puisque cette annonce mettrait 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.
20. 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 est devenu le symbole de l'arrogance et du mépris du gouvernement fédéral envers les Québécois, il ne fait aucun doute qu'en supportant un tel projet, 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, en affichant le symbole par excellence d'une réconciliation constitutionnelle.
21. 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 ayant une vision et qui croient au développement durable.

Inconvénients

Trois inconvénients pourraient être invoqués par les opposants pour tenter de justifier le rejet de ce projet: 1) la distance entre Mirabel et le centre-ville est trop élevée, 2) 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 journaliste Éric Clément de La Presse, affirmation qui a été reprise en août 2009 en surenchère par son président James Cherry selon lequel il en coûterai même jusqu'à 6 milliards de dollars et 3) 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:

1. 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 très simple. 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 PET au cours des 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.
2. En ce qui concerne le coût trop élevé d'un Mirabel mis à jour, 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 coût de transformation de Mirabel comme seul et unique aéroport international à Montréal à la lumière de la nouvelle réalité. Il a répété cette même affirmation 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 coûterait moins cher que le regroupement à Mirabel. Cela ne l'a pas empêchée de prétendre au même moment que le transfert à Dorval ne coûterait que 185 millions de dollars, alors que nous savons maintenant que les coûts anticipés à ce jour dépasseront les 3 milliards de dollars, selon l'analyse faite par CQV.

En ce qui concerne l'estimation de 6 milliards de dollars annoncée par le président Cherry, elle est pour le moins étonnante, quand on sait que l'autorité aéroportuaire du Grand Toronto (la GTAA) a déjà estimé le coût de construction d'un aéroport tout neuf à Pickering pour un montant de 2,1 milliards de dollars.

Il est urgent qu'un moratoire soit décrété sur les dépenses engagées afin de prendre des décisions éclairées sur la durabilité des travaux en cours ou qui doivent être entrepris prochainement. Ce contentieux peut être facilement résolu en préparant enfin un avant-projet détaillé pour Mirabel, conforme aux prescriptions de l'Association des ingénieurs-conseils du Québec et celle du Canada. La comparaison pourra alors être faite en pleine lumière.

3. Que faire avec l'aérogare à l'aéroport PET? 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 de 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, jusqu'à tout récemment. Ils soulignent d'ailleurs que ce projet 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 (3 millions de personnes), plutôt que d'être en plein

champ. Cet équipement de loisir pourrait même rentabiliser davantage le lien ferroviaire 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. Le seul inconvénient réel pouvant être associé à l'annonce de Mirabel 2015 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, quelques têtes devront probablement sauter, puis 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. L'électorat récompense généralement la franchise et l'audace de ses politiciens: la réélection en 2005 du parti de Tony Blair, malgré ses déboires dans le dossier irakien, en est un exemple concret.

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, afin de pouvoir les éviter, d'où la nécessité que des études d'impact complètes et indépendantes et des consultations publiques indépendantes soient entreprises avant d'aller plus loin avec ce projet.

Pour plus de renseignements

Roger Trottier, ing., M.Sc.
Conseiller et chercheur de CQV
info@c-q-v.org
Site internet: www.c-q-v.org



2010-03-02