

LES AUTORITÉS AÉROPORTUAIRES AU CANADA NE SONT PAS TOUTES TRAITÉES DE LA MÊME FAÇON PAR OTTAWA

SINGULARITÉS D'AÉROPORTS DE MONTRÉAL

1. Toutes les Autorités Aéroportuaires au Canada (AAC) sauf Aéroports de Montréal (ADM) ont été démantelées en 1994 par le gouvernement fédéral, pour être reconstituées en 1996 dans un nouveau cadre de gestion financière et environnementale plus rigoureux.
2. ADM est la seule AAC à avoir été exemptée de la Loi Canadienne d'Évaluation Environnementale en 1996.
3. ADM a toujours refusé de publier les bruits en décibels, alors qu'ailleurs au Canada cette unité est publiée depuis au moins 1989 (ex. Vancouver).
4. ADM est la seule autorité aéroportuaire au Canada à s'être vue confier la gestion des plaintes de bruit par les citoyens. Ailleurs au Canada, ce rôle est assumé par Transports Canada (site internet 2008).
5. Rapport accablant du vérificateur général du Canada en 2000: ADM, pire gestionnaire au Canada, manque de transparence et absence d'appels d'offres.
6. Le Conseil National de Recherche du Canada a discrètement dénoncé en 1996 les lacunes importantes du système de mesure du bruit (NEF) utilisé par ADM. Il aura fallu 10 ans à ADM pour l'admettre et le remplacer discrètement par le système de mesure Leq, qui est une interprétation statistique des décibels en dB(A) et qui est bien connu ailleurs au Canada depuis la fin des années 1980 et utilisé partout dans le monde.
7. ADM est la seule autorité aéroportuaire au monde à avoir décidé de fermer un aéroport international moderne, conçu et construit loin des résidences, pour éviter expressément les nuisances et dommages aux résidents riverains, pour investir des milliards de dollars dans un aéroport vétuste et enclavé au milieu de centaines de milliers de résidences. Les autres autorités aéroportuaires au Canada (à l'exception de Toronto qui prépare la construction de Pickering) n'ont pas cette solution évidente à la portée de la main.
8. Le président d'ADM James Cherry a prétendu en août 2009 dans le journal La Presse qu'il en coûterait jusqu'à 6 milliards de dollars pour retourner les vols réguliers à Mirabel, même s'il y a déjà 2 pistes en opération, un aérogare, une gare ferroviaire, un hôtel, des hangars et des voies d'accès. Questionné par la députée Marlene Jennings, il a dû admettre qu'ADM n'a jamais fait d'études pour appuyer son estimation. Pourtant, l'autorité aéroportuaire de Toronto (GTAA), qui a procédé pendant plusieurs années à un avant-projet détaillé, estime construire un aéroport tout neuf à Pickering, où rien n'existe, pour 2,1 milliards de dollars. Par ailleurs, monsieur Cherry tente également de minimiser le coût du rond-point de Dorval, présentement en construction au coût de 224 millions de dollars aux frais des contribuables en prétendant qu'il ne coûte que 100 millions, ce qui est faux. Il importe de souligner que ce projet est nécessité exclusivement pour satisfaire aux besoins croissants de l'aéroport Trudeau, et qu'il n'apporte absolument aucun soulagement à la congestion qui prévaut depuis des années sur les autoroutes 20, 40 et 13, bien au contraire. En dépit de ce mensonge accablant, monsieur Cherry a omis de dévoiler qu'ADM ne déboursa pas plus de 20 M\$ sur les 224 M\$, le reste étant à la charge des contribuables québécois et canadiens. Ce coût n'inclut pas non

plus la navette ferroviaire Trudeau-centre-ville que des ingénieurs avertis estiment à près d'un milliard de dollars.

9. ADM a déjà prétendu que la distance entre Mirabel et le centre-ville de Montréal qui pourrait être de 49 km avec le prolongement de l'autoroute 13, est trop grande. Pendant ce temps, la GTAA à Toronto ne se formalise pas du fait que l'aérogare de Pickering sera à une distance d'environ 52 km du centre-ville.
10. Le comité consultatif d'ADM sur le climat sonore (CCCS) comprend 15 membres et n'accepte aucun citoyen dans ses rangs. Par contre il comprend 3 représentants des compagnies aériennes, dont American Airlines, et seulement 4 représentants municipaux qui ne sont pas autorisés à faire entériner leurs positions par leurs conseils respectifs; par comparaison, le comité de la GTAA à Toronto n'a aucun représentant des compagnies aériennes et les membres présents sont des citoyens ordinaires et des représentants municipaux élus, et les élus font endosser leurs positions par leurs conseils municipaux respectifs dans des réunions publiques.
11. Les délibérations au CCCS d'ADM ne sont que des informations à sens unique livrées par ADM et elles sont tenues secrètes, alors que les délibérations du comité de la GTAA sont publiées sur internet et les consultations y sont faites par vote.
12. ADM est tenue de consulter les citoyens affectés par ses décisions selon les termes de son bail avec Transports Canada. Normand Boivin et Christiane Beaulieu, respectivement vice-président Opérations et vice-présidente aux Affaires Publiques, ont prétendu lors d'une réunion de leur comité consultatif sur le climat sonore, avoir donné avis aux municipalités et promoteurs riverains que certains projets résidentiels étaient incompatibles avec un développement résidentiel (dont le projet Bois-Franc), avant qu'ils ne soient autorisés. Questionnés sur ce sujet, des élus de l'arrondissement de Saint-Laurent en place depuis 20 ans et des représentants du promoteur Bombardier Immobilier ont déclaré n'avoir jamais reçu un tel avis de la part d'ADM ni d'en avoir de trace en dossier. Un chercheur de CQV a demandé par écrit au groupe de gestion des plaintes d'ADM et à sa vice-présidente aux affaires publiques en 2008, de lui transmettre copie de ces avis. Il attend toujours sa réponse depuis plus de deux ans.
13. Un organisme municipal comme la Société de Transports de Montréal (STM) a l'obligation de signer une servitude avec chacun des propriétaires fonciers, dont la propriété en tréfonds est dans la trajectoire du parcours du métro, de sorte que chaque propriétaire connaît d'avance les contraintes qui s'appliqueront à son droit de propriété. CQV a des indications à l'effet qu'une mesure analogue existe en Ontario pour les propriétés dont l'espace aérien sera perturbé par les mouvements aériens à être autorisés par l'autorité aéroportuaire. À Montréal, ni Transports Canada ni ADM n'a avisé qui que ce soit verbalement ou par écrit de leur intention de violer à répétition jour et nuit le règlement municipal sur le bruit, et avec une intensité sans cesse croissante susceptible de causer des nuisances ou dommages jusqu'au-delà de l'an 2040.
14. De 1993 à 2004, toutes les publications d'ADM et des compagnies aériennes faisaient état d'un couvre-feu de 23h00 à 07h00. De 2005 à aujourd'hui, le mot "couvre-feu" a été éliminé du langage d'ADM pour être remplacé par une explication alambiquée qu'on peut résumer "Opérationnel 24/7 avec heures restreintes de 02h00 à 05h30".

15. À Montréal, il n'y a aucune restriction la nuit pour les avions de 45 tonnes et moins. Ailleurs au Canada le seuil est de seulement 34 tonnes.
16. À Montréal, les futurs acheteurs de maisons ne sont pas avisés que le bruit dépasse les normes réglementaires, alors qu'ailleurs, comme à Mississauga, ils le sont et des pancartes sont même affichées dans les rues à problèmes avec l'accord de la GTAA.
17. À Montréal, ADM n'a rien fait depuis 1996 pour convaincre le gouvernement du Québec de prolonger de 16 km l'autoroute 13 vers Mirabel et de prolonger la desserte ferroviaire de Deux-Montagnes sur des terrains déjà expropriés en plein champ, jusqu'à la gare ferroviaire déjà construite sous l'aérogare de Mirabel. Comment expliquer que soudain, depuis 2003, ADM ait pris la direction d'un consortium avec l'appui du gouvernement Charest pour promouvoir la réfection du rond-point de Dorval qui ne sert que les intérêts d'ADM, où elle n'investit que 20 M\$ sur un total de 224 M\$, le reste étant à la charge des contribuables. De plus, la construction d'une nouvelle navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Trudeau est à l'étude par Dessau et le groupe SM et déjà, des ingénieurs avertis laissent entendre qu'il en coûtera facilement au-delà d'un milliard de dollars, alors que l'extension de la ligne Deux-Montagnes avait été estimée par SNC-Lavalin en 1995 à 275 M\$. Plusieurs sources discrètes du milieu de l'ingénierie sont d'avis que le prolongement de l'autoroute 13 et du train de banlieue Deux-Montagnes est réalisable pour un coût deux fois moins élevé, sans compter les bienfaits collatéraux résultant d'une réduction sensible de la congestion routière à un endroit qui est déjà sursaturé.
18. Le Canada est un État de droit qui garantit des droits égaux à tous ses citoyens. Transports Canada et ADM ont pris une décision délibérée en 1996 d'abuser de leur pouvoir artificiel acquis par le mensonge, pour éliminer une solution à Mirabel qui ne causait aucune nuisance ni dommage à quiconque. Ce faisant, ces institutions se sont concertées pour violer sciemment, sans études, sans consultation ni compensation, le droit de centaines de milliers de citoyens démunis de la région métropolitaine à une vie normale imminente qu'on leur faisait miroiter depuis 27 ans. Comment comprendre qu'un État de droit puisse ainsi mettre un monopole privé comme ADM à l'abri des lois et règlements et lui laisser dicter ce qui est bon pour les citoyens affectés. JAMAIS les citoyens de Toronto ou de Vancouver n'auraient toléré qu'un tel abus et un tel affront leur soit imposé. Y aurait-il des citoyens plus égaux que d'autres au Canada, comme dirait un humoriste? Cette raison à elle seule est amplement suffisante pour exiger qu'une étude d'impacts complète et indépendante soit instituée, avant de perpétuer une telle injustice pour les 30 à 40 prochaines années.

*Source: Citoyens pour une Qualité de Vie
2010-04-20*