



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

Le 7 octobre 2008

TRANSMIS PAR COURRIEL EN PIÈCES JOINTES

Madame Sheila Fraser
Vérificatrice générale du Canada
Bureau du vérificateur général du Canada
240, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0G6
Canada

Objet: Requête de vérification des activités de **Transports Canada** et de son locataire
Aéroports de Montréal (ADM)

Madame Fraser,

Qui sommes-nous?

« Citoyens pour une Qualité de Vie » (CQV) est un organisme sans but lucratif constitué le 26 avril 1996, qui regroupe en corporation toutes les personnes intéressées à la défense et à la promotion de la protection de l'environnement et du bien-être social et économique de la population de la grande région de Montréal. Il a été fondé à peine deux mois après l'annonce précipitée par Aéroports de Montréal (ADM) de sa décision de transférer les vols internationaux de Mirabel à Dorval. CQV trouvait inacceptable qu'aucune véritable étude d'impacts sur la vie des citoyens riverains n'ait été entreprise, et sans aucune consultation publique.

Après 12 ans de vaines tentatives d'obtenir justice par le biais du système de justice canadien, nous avons décidé, le 24 avril 2008, d'abandonner cette voie pour nous orienter vers l'approche politique. Entendons nous bien: nous déclarons solennellement n'être nullement un organisme partisan, parce qu'on retrouve parmi nos membres des citoyens de toutes les tendances politiques. Tout ce qui nous rassemble est uniquement basé sur un désir de justice et de probité de nos dirigeants politiques. C'est pourquoi nous nous sommes tournés naturellement vers une institution comme la vôtre qui a fait, de façon magistrale, la démonstration de son indépendance partisane depuis les dernières années.

Mise en situation

Le 20 février 1996, ADM annonçait, à la surprise générale, sa décision de déroger considérablement du plan directeur 1995-2010 qu'il venait à peine de faire approuver quelques semaines auparavant, dans lequel il était clair que les aéroports de Dorval et Mirabel devaient poursuivre leur cohabitation encore quelques années. Cette dérogation soudaine consistait à changer complètement la vocation des deux aéroports en transférant les vols internationaux de passagers de Mirabel à Dorval, plutôt que l'inverse, comme cela avait été conçu depuis 1969 et comme le "gros bon sens" le dictait.

Ce transfert ne devait pas avoir d'impact négatif significatif, selon les déclarations d'ADM, du ministre des Transports, David Anderson et du ministre de l'environnement, Sergio Marchi, puisqu'il n'impliquait que 11 départs additionnels sur un total de 543 mouvements aériens quotidiens. De plus, les travaux de rapatriement ne devaient coûter que 185 millions de dollars et la qualité de vie des citoyens riverains serait protégée puisqu'il y avait un couvre-feu entre 23h00 et 07h00. **C'est même sur ces uniques prémisses que le juge Marc Noël de la Cour fédérale, s'est littéralement senti obligé le 24 octobre 1996 d'endosser la position des ministres, de ne pas assujettir ADM à la loi canadienne d'évaluation environnementale.** Il suffit de lire le bref jugement pour s'en convaincre.

À peine quatre ans plus tard en mars 2000, ADM en remet en annonçant cette fois un projet d'expansion sans précédent à Dorval, portant les investissements à plus de 1,5 milliards de dollars, au lieu des 185 millions qui avaient été annoncés pour justifier le transfert des vols internationaux. Pendant ce temps, ADM introduit en secret des dérogations aux vols de nuit, en autorisant des exceptions de façon régulière, ce qui sera contesté en vain par CQV et rejeté pour les mauvaises raisons par les tribunaux.

Deux ans plus tard en 2002, ADM continue ses annonces catastrophiques au compte-gouttes en dévoilant son intention de transférer les vols nolisés de Mirabel à Dorval. Pourquoi CQV n'est-il pas intervenu alors, devant cette autre violation de ses engagements solennels précédents, concernant la vocation de Mirabel? La vraie question devrait être: pourquoi le gouvernement fédéral n'est-il pas intervenu alors pour protéger les intérêts des citoyens? La réponse à ces questions se retrouvera plus loin.

L'aéroport de Dorval sera dorénavant appelé Pierre-Elliott-Trudeau en hommage à l'initiateur de ce cauchemar. L'année 2004 a été témoin d'une augmentation importante des vols de nuits depuis l'arrivée des vols nolisés annoncée deux ans plus tôt. Un an plus tard en 2005, ADM annonce son intention de commencer à détruire des espaces verts à Dorval pour des raisons obscures, reliées au remplacement de hangars vieillots. Il s'agissait également de faire de la pure spéculation foncière sur des terrains qui n'avaient rien à voir avec la gestion d'un aéroport international. En

réalité, on découvrira qu'il s'agissait surtout de réduire les pertes occasionnées par sa gestion irresponsable et incompétente et aussi d'accélérer le transfert de vols tout cargo de Mirabel vers Trudeau. ADM persiste à tromper les citoyens par ses mensonges et sa désinformation, lesquels sont tacitement endossés par les politiciens fédéraux. Quoi qu'il en soit, cette décision absurde contribue, à n'en pas douter, à l'augmentation des vols de nuit.

Un an plus tard en 2006, c'est le coup de grâce pour Mirabel: ADM était "fière" d'annoncer qu'il se lançait dans le divertissement, en plus de sa mission de gestionnaire d'aéroports et de spéculateur foncier. En conséquence, l'aérogare de passagers à Mirabel, inutilisée depuis deux ans, sera transformée en un complexe récréatif comprenant des aquariums gigantesques entre autres. Comment expliquer qu'une telle aberration puisse se produire et surtout se perpétuer dans un pays qui se dit démocratique? Avant de répondre à cette question, permettez-nous de relever d'autres aberrations concernant notre système judiciaire.

Les faits saillants du fiasco juridique

On a vu plus haut que toutes les décisions d'ADM ont été prises depuis 1996 sans aucune évaluation environnementale ni aucune consultation des citoyens concernés, ni même des représentants élus pour protéger leurs intérêts. Bien au contraire, les citoyens et le gouvernement du Québec et plusieurs municipalités se sont objectés à répétition et ont exprimés avec force leur opposition, les groupes de citoyens comme CQV allant même jusqu'à se présenter à sept reprises devant les tribunaux.

Il y a maintenant douze ans, au prix d'incessantes et coûteuses batailles, que notre organisme et ses partenaires tentons vainement d'utiliser la voie juridique pour faire corriger les injustices graves et les abus de droit à l'égard de centaines de milliers de citoyens de la région de Montréal, dont les administrateurs d'ADM, son personnel et ses consultants continuent de se rendre coupables.

Ce monopole privé a eu l'occasion à sept reprises de prouver que les injustices et les abus dont il était accusé, n'étaient pas fondées. Ses brillants procureurs en ont été incapables, bien au contraire, puisque deux juges ont donné raison aux opposants: le juge Pierre Viau de la Cour Supérieure en février 1997 et la juge Louise Otis de la Cour d'appel en septembre 2007. À chaque fois, leurs procureurs en ont appelé des jugements négatifs en évitant soigneusement de s'attarder au fond du litige et en dirigeant leur défense uniquement sur des questions de formes et de procédures, n'ayant rien absolument à voir avec le fond. À deux reprises, le refus de la Cour Suprême d'intervenir sans explication a laissé un goût très amer dans la population affectée de la région métropolitaine, à l'égard de notre système de justice.

ADM s'est même payé le luxe de risquer une accusation d'outrage au tribunal, en poursuivant inlassablement ses actions de destruction de Mirabel et d'expansion débridée de Dorval. Il était évident pour tous que ces actions de destruction et d'expansion rendaient de plus en plus difficile un retour éventuel des vols de passagers vers Mirabel et augmenterait infailliblement les vols de jour comme de nuit au-dessus des résidences de centaines de milliers de citoyens.

Pourquoi alors CQV n'a-t-il pas demandé une injonction pour faire stopper ces actions et accuser ADM et le gouvernement d'outrage au tribunal? Parce que, faute de ressources, il s'était déjà engagé dans un autre recours basé sur les vols de nuit introduits illégalement par ADM en l'an 2000. Il est clair maintenant que l'étirement de cette dernière cause, qui n'a finalement connu son dénouement qu'en 2008, a bien servi les intérêts d'ADM, parce que ce monopole pouvait alors invoquer le "sub judge" pour justifier de ne pas avoir à répondre à toutes autres attaques d'éventuels opposants. La vraie question est: comment expliquer que le gouvernement fédéral ne soit jamais intervenu pour porter ces accusations, afin de protéger des citoyens sans ressources?

Entre le rejet injustifié de la demande d'évaluation environnementale en octobre 1996, jusqu'au refus de la Cour Suprême d'entendre les citoyens cette année, CQV en est venu à remettre sérieusement en question le système judiciaire. Le cumul des revers juridiques au cours de cette période a été exacerbé en septembre 2006, par la décision du gouvernement fédéral d'abolir le Programme de contestation judiciaire du Canada créé en 1994. Ce programme avait été conçu pour financer les actions en justice destinées à faire évoluer, entre autres, les droits à l'égalité des citoyens garantis par la Constitution canadienne. À la lumière de ce que nos valeureux chercheurs ont découvert depuis les deux dernières années, CQV aurait pu faire appel à ce programme, mais cela n'est plus possible.

Les engagements du Canada à l'égard de l'environnement et du développement durable

Un simple furetage sur l'un des innombrables sites internet du gouvernement fédéral, nous apprend que, lors du Sommet de la Terre qui s'est tenue à Rio de Janeiro en 1992, le Canada et de nombreux autres pays se sont engagés à élaborer des stratégies nationales de développement durable. Le Canada a choisi de confier à certains ministères et organismes fédéraux la responsabilité du développement durable dans leur sphère de compétence. Le but était de faire en sorte que les ministères et organismes tiennent compte systématiquement des facteurs environnementaux, économiques et sociaux dans leur prise de décisions et qu'ils apportent des changements aux politiques, programmes et activités qui favorisent davantage le développement durable.

Des modifications apportées à la [*Loi sur le vérificateur général*](#) en décembre 1995 ont donné effet à cet engagement. Elles visaient à encourager un meilleur rendement du gouvernement fédéral dans les secteurs de l'environnement et du développement durable. Elles ont ajouté les

effets sur l'environnement aux facteurs dont le vérificateur général tient compte lorsqu'il établit les rapports qu'il communique à la Chambre des communes. Les ministres sont tenus depuis de préparer des [stratégies de développement durable](#) et de les mettre à jour tous les trois ans. En outre, le vérificateur général a été autorisé à recevoir des pétitions sur l'environnement et le développement durable et les ministres sont tenus d'y répondre.

Commissaire à l'environnement rattaché au bureau du Vérificateur

Dans le contexte de l'engagement canadien décrit précédemment, vos prédécesseurs ont mis sur pied le commissariat à l'environnement rattaché à votre bureau. Grâce à sa collaboration avec la Coalition Verte, qui combattait également une récente décision d'ADM de faire disparaître d'importants espaces verts autour de l'aéroport Montréal-Trudeau, CQV a été informé de l'existence de cette nouvelle avenue.

C'est alors que les dirigeants de CQV, remplis d'espoir, ont cru pouvoir compter sur une nouvelle approche, consistant à interpeler directement les ministres présumés délinquants, par l'intermédiaire du Commissaire à l'environnement rattaché à votre bureau. Au moment de présenter notre pétition selon les termes de votre procédure, nous avons réalisé avec grande déception que cette voie ne nous mènera nulle part. En effet, nos partenaires de la Coalition Verte venaient d'en faire l'expérience avec la pétition no 212. Les ministres interpellés ont réussi à transformer cette pétition en un véritable dialogue de sourd qui s'éternisera, en se renvoyant la balle constamment sans réellement tenter d'apporter une solution pour les citoyens désespérés. Nous avons jugé préférable d'abandonner cette voie.

ADM à l'abri de toute vérification

Certains collaborateurs avertis, consultés sous le couvert de l'anonymat, nous ont alors indiqué que votre mandat ne vous permettait pas de vérifier directement les agissements d'ADM, puisque le gouvernement canadien a créé cette entreprise privée et l'a délibérément mis à l'abri de plusieurs des obligations démocratiques qui lui incombaient auparavant. **Cette fausse distance, créée par le gouvernement, est basée sur le fait qu'une entreprise privée est entièrement responsable de ses revenus et dépenses et que le gouvernement n'a pas à intervenir dans ses opérations.**

En réalité, nos recherches nous ont démontré que le gouvernement a toutes sortes de moyens pour intervenir et injecter de l'argent chez ADM, en réduisant son loyer par exemple, ce qu'il aurait fait à quelques reprises en invoquant quelques bons prétextes. Il peut également être plus libéral (pas au sens partisan) dans l'octroi de subventions accessibles à toutes autres entreprises privées, ce qu'il aurait fait également. Il est même intervenu en permettant à ADM de dilapider des terrains de la Couronne à Dorval à son profit pour en retirer les fruits, même si, en passant, il

détruisait de précieux espaces verts. Pourtant, les espaces verts, selon l'agglomération de Montréal, sont gravement déficients. Le gouvernement est intervenu en permettant à son locataire de s'éloigner de sa mission première qui était de gérer deux aéroports internationaux, pour lui permettre de faire concurrence aux entreprises en divertissement. En ce faisant, il autorisait un changement de vocation d'un superbe aérogare, propriété de la Couronne, conçu pour les passagers du transport aérien, qui risque d'être converti en gigantesque lieu de divertissement, si rien n'est fait rapidement pour stopper une telle aberration.

Toutes ces interventions correspondent indirectement à puiser dans les poches du contribuable canadien, puisque le gouvernement devra compenser son manque à gagner, à cause de la diminution de ses revenus par les réductions de loyer, ou parce que les détournements d'avantages ou subventions n'auront pas pu servir à d'autres entreprises, souvent plus structurantes pour le développement économique de la région métropolitaine. Il est d'autant plus inconcevable que le gouvernement se prête à de tels stratagèmes quand on sait qu'ils servent surtout à camoufler la piètre gestion d'ADM dénoncée par votre prédécesseur, Denis Désautels, dans son rapport d'octobre 2000.

Les experts en comptabilité créatrice d'ADM ne sont pas au bout de leurs ressources pour trouver des moyens de puiser dans les goussets du contribuable. Plutôt que de concentrer ses demandes au niveau fédéral seulement, James Cherry ne se gêne pas pour frapper à la porte des deux niveaux de gouvernements inférieurs. Citons par exemple les augmentations de taxes provinciales et municipales qui résulteront de la rénovation du rond-point de Dorval, du lien ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport, et la demande incessante de James Cherry de réduire les taxes municipales et scolaires, basé sur l'achalandage de l'aéroport plutôt que la valeur foncière, comme tout autre contribuable. Permettez-nous d'élaborer.

Taxation provinciale

James Cherry a convaincu le gouvernement du Québec de contribuer plusieurs centaines de millions de dollars pour la réfection du vieux rond-point, conçu expressément pour l'ancien aéroport de Dorval qui devait disparaître. Il était bien évident que cette infrastructure ne pouvait plus suffire depuis qu'ADM avait abruptement changé la vocation de cet aéroport sans aucune consultation. C'est certain qu'ADM a bien pris soin de ne jamais dévoiler à qui que ce soit, dans ses précédentes études économiques, les impacts financiers qui en résulteraient pour le gouvernement du Québec. Celui-ci, qui est déjà aux prises avec un très sérieux problème de réparation et remplacement des infrastructures routières dans l'ensemble de la province, devra nécessairement taxer directement ou indirectement le contribuable pour ce faire.

Il en est de même avec le lien ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Trudeau qui, aux dires de plusieurs coûtera plus d'un milliard de dollars aux contribuables. L'astuce utilisée par le

promoteur ADM pour gagner son pari, est de faire croire aux citoyens du West Island qu'ils auront accès à un lien rapide et efficace avec le centre-ville. Rien n'est si certain, selon un nombre croissant de citoyens de ce secteur de l'Île, qui ne font plus confiance aux promesses d'ADM et pour cause. Rien n'indique dans ce projet qu'il se rendra jusqu'au bout de l'île avant des décennies. Les citoyens de Sainte-Anne-de-Bellevue, Baie-d'Urfée, Beaconsfield, Kirkland, et Pointe-Claire devraient se méfier.

Comment se fait-il que personne n'ait jamais songé à étudier l'envergure du besoin en lien ferroviaire si les passagers aériens réguliers devaient se rendre à Mirabel au lieu de Trudeau? Il est probable que ce lien qui existe déjà, serait beaucoup plus facile et moins coûteux à améliorer. Comment se fait-il qu'on n'ait jamais mis dans la balance, avant de décider de concevoir un lien ferroviaire avec Trudeau, le coût d'un lien ferroviaire rapide entre Mirabel et le centre-ville, qui avait été estimé en 1993 à 250 millions de dollars par SNC-Lavalin? Poser la question c'est y répondre. Il y a définitivement des agendas cachés chez les dirigeants d'ADM, avec l'approbation ou la direction tacite du gouvernement fédéral.

Taxation municipale et scolaire

Autre astuce: depuis 2004, James Cherry se plaint du coût anormalement élevé des taxes municipales et scolaires qu'ADM doit verser lorsqu'on base ces taxes sur le nombre de passagers transportés, au lieu de la valeur foncière comme partout ailleurs. Il donne comme exemple le nouvel aéroport de Plattsburgh aux États-Unis, où les voyageurs montréalais n'hésitent pas à franchir 110 km pour sauver des frais aéroportuaires; il prétend que cet aéroport ne paie pas de taxes et offre un stationnement gratuit.

C'est quand même paradoxal de constater qu'il n'y a pas si longtemps, ce même monsieur Cherry et ses acolytes n'hésitaient pas à prétendre que les voyageurs n'aimaient pas Mirabel situé à 50 km, parce qu'il était trop loin du centre-ville, omettant de reconnaître que **le centre de gravité des usagers se déplaçait rapidement vers la couronne nord depuis les deux dernières décennies**. Il n'explique pas non plus, dans son argumentation, pourquoi ADM a tout fait pour s'assurer qu'il y ait moins de passagers transitant par Montréal au profit de Toronto. Il est évident que les municipalités et les commissions scolaires ne seront pas dupes au point de changer le mode de taxation, qui les forcerait de taxer les contribuables pour compenser leur manque à gagner.

Lien entre le scandale des commandites et ADM

Nous n'avons pas pu retracer d'indices pouvant établir un lien quelconque entre le fameux scandale des commandites et ADM et nous n'en avons pas cherché pour nous concentrer seulement sur nos trois objectifs. Nous tenons toutefois à faire remarquer des coïncidences

troublantes: le programme des commandites et le virage à 180° d'ADM concernant l'avenir des aéroports sont deux dossiers qui ont été mis en place dans les semaines qui ont suivi le référendum de 1995 au Québec. Ces deux dossiers scandaleux ont tous les deux été stoppés à partir de 2002: le dossier des commandites grâce à votre équipe et le dossier d'ADM, grâce au rapport dévastateur de votre prédécesseur en l'an 2000.

Certains informateurs avertis nous affirment que le programme des commandites n'était rien, comparé à ce qui s'est passé chez ADM de 1995 à 2000, avant que monsieur Desautels y mette un frein en octobre 2000. Dans son rapport, il affirme en effet que depuis 1996, Transports Canada n'a effectué **aucun contrôle sur ADM**. Il affirme aussi que les aéroports de Dorval et Mirabel, gérés par ADM, font partie des **plus mal administrés au pays**. Il remet notamment en question la pratique d'octroi de **contrats sans appels d'offres**. Il conclut finalement qu'il ne croit pas que les contribuables, qui ont payé pour la construction des aéroports, en ont pour leur argent. Selon lui, les canadiens sont en droit de s'attendre à des retombées positives lorsque des installations publiques sont louées.

Ces mêmes informateurs affirment avec certitude que les centaines de millions de dollars transigés annuellement par ADM avec les entrepreneurs, fournisseurs et consultants, sans aucun contrôle par le ministre des Transports David Colenette, était comme un bar ouvert pour toutes les malversations, pires que celles mises au jour par le juge John Gomery, et à une échelle qui n'a aucune commune mesure avec le programme des commandites: les commandites, affirment-ils, n'étaient que la pointe de l'iceberg. Malheureusement, aucun de ces informateurs n'accepterait de témoigner lors d'une éventuelle enquête, par crainte de représailles pour eux-mêmes et leur entourage.

Nous présumons que votre équipe de vérification a déjà en sa possession plusieurs éléments, puisque plusieurs des acteurs de ce système illégal étaient les mêmes du côté gouvernemental. Par conséquent, nous n'avons pas l'intention de poursuivre nos recherches de ce côté beaucoup plus hermétique, vous le savez mieux que nous.

Le gouvernement fédéral derrière toutes les décisions

À la lumière de ce qui précède, on nous a suggéré toutefois de scruter attentivement le bail qui lie ADM, locataire, à Transports Canada, locateur et propriétaire des lieux, parce que le ministère ne pourra jamais se soustraire à son devoir de monitoring des activités de son locataire, ni à son obligation de respecter la Loi canadienne sur l'Évaluation Environnementale (LCEE).

Nos chercheurs bénévoles se sont de nouveau mis au travail sans relâche. Au cours de leur patient dépouillement des faits qui entourent cette saga inimaginable, ils ont parcouru le bail de 453 pages qui lie Transports Canada à ADM. Ils y ont découvert des événements accablants qui

sont de nature à justifier une complète remise en question des décisions et actions du ministère et de son mercenaire ADM depuis 1996. Nos collaborateurs infatigables ont relevé 34 articles du bail ayant trait aux obligations d'ADM à l'égard de l'environnement.

On y rapporte, à plusieurs reprises, l'obligation d'ADM de consulter les citoyens concernés avant de prendre des décisions pouvant les affecter. On souligne également l'obligation de "bonne foi" dans ses relations avec tous les intervenants et son obligation de respecter les lois et règlements, bien qu'il n'y soit pas nécessairement astreint, s'il s'agit de lois et règlements de gouvernements inférieurs. Nulle part, il est mentionné qu'il n'a pas le droit de respecter ces dernières lois et règlements, surtout que cette décision devrait être basée sur sa bonne foi.

Convaincus que, cette fois, nous avons trouvé le moyen de mettre un terme à ce scandale innommable, nous nous adressons à vous, en dernier recours, pour faire la lumière sur tout cela. Pour vous aider dans votre lourde tâche, nous avons préparé des documents de base qui pourront vous servir de guide dans vos recherches. Tous ces documents seront disponibles sur notre nouveau site internet www.c-q-v.org dès demain. De plus, vos équipes pourront le visiter périodiquement, parce que la bibliothèque qui y est contenue sera constamment mise à jour. Nous avons d'ailleurs la ferme intention de continuer à y dévoiler ce que nous croyons être la VÉRITÉ, au fur et à mesure de nos découvertes et des informations précieuses que nous communiqueront nos informateurs, de manière à contrer la désinformation chronique d'ADM.

Liste des documents à l'appui de la requête

Bien que notre requête vous soit présentée en un seul fichier, nous avons cru utile d'en séparer les parties constituantes pour faciliter la tâche à votre personnel. Celui-ci pourra avoir accès à chaque partie en les téléchargeant de notre site internet. Notre requête est constituée de notre lettre d'introduction et est accompagnée de 17 documents distincts en appui; en voici la liste suivie d'une brève description de leurs contenus:

1. Lettre à la Vérificatrice générale du Canada.
2. Analyse des clauses "environnementales" contenues dans le bail signé par ADM.
3. Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique.
4. Les 9 jalons du scandale aéroportuaire (extrait du tableau chronologique).
5. Témoins importants du scandale aéroportuaire.
6. Évolution des mouvements aériens à Montréal-Trudeau et Mirabel combinés.
7. Lettre du 30 janvier 2008 du Regroupement Saraguay-Cartierville pour une Qualité de Vie à Noushig Eloyan.
8. Lettre du 16 mai 2008 de CQV au conseil d'arrondissement de Lachine.
9. Lettre du 31 juillet 2008 du Regroupement Laval pour une Qualité de Vie au maire Gilles Vaillancourt de la ville de Laval.

10. Résolutions (2) de l'arrondissement de Lachine datées du 10 mars 2008.
11. Résolution de la ville de Laval datée du 5 mai 2008.
12. Résolution de la Ville de Mont-Royal datée du 26 mai 2008.
13. Résolution de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville datée du 2 juin 2008.
14. Pétition de la ville de Dorval datée du 2 juin 2008.
15. Résolution de l'arrondissement LaSalle datée du 5 juillet 2008.
16. Résolution de l'arrondissement de Saint-Laurent datée du 5 août 2008.
17. Lettre du 18 août 2008 du Regroupement Saint-Laurent pour une Qualité de Vie au conseil d'arrondissement de Saint-Laurent.
18. Lettre du 5 septembre 2008 du Regroupement Saint-Laurent pour une Qualité de Vie au conseil d'arrondissement de Saint-Laurent.

Clauses environnementales du bail

Ce tableau de 10 pages contient 34 clauses extraites du bail signé le 31 juillet 1992 par le ministre des Transports et la nouvelle autorité aéroportuaire, Aéroports de Montréal. Le vérificateur assigné à ce travail pourrait se servir du tableau comme feuille de travail, pour inscrire dans la colonne de droite un lien entre un article du bail et certains événements condamnables dévoilés dans le tableau historique qui suit.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique.

Ce tableau inédit constitue le cœur de notre travail. Il explique, sans aucun doute possible, pourquoi nous pouvons maintenant prétendre que le dossier aéroportuaire constitue le pire scandale dont le gouvernement fédéral se soit rendu coupable depuis les quarante dernières années. Ce document fondamental contient maintenant 303 événements qui ont été patiemment compilés par notre chercheur principal, surnommé Herté.

Ces événements ont été délibérément insérés parmi certains événements politiques qui ont manifestement un lien étroit entre eux. Avec le concours de nombreux informateurs discrets, il a soulevé suffisamment de pistes accablantes pour aider un vérificateur et éventuellement un enquêteur à aller plus directement au but. Les faits vérifiables appuyés par des documents authentiques sont dans la colonne de gauche, alors que les commentaires dans la colonne de droite proviennent de commentaires publiés ou encore de témoignages discrets recueillis. Ces commentaires sont très utiles pour faciliter les liens inter-événements et aussi pour fournir des explications plausibles au lecteur, devant des aberrations a priori inexplicables.

Les 9 jalons du scandale

Pour un lecteur pressé qui n'a pas le temps de passer à travers les 303 événements relatés dans le tableau chronologique, il peut lire les 9 jalons du scandale, qui lui permettent de voir en un simple coup d'œil les faits saillants du scandale. Cela ne signifie pas que ce soient les seuls événements qui méritent vérification ou enquête, mais c'est un bon départ.

Témoins importants du scandale

Pour ceux qui pourraient nous taxer d'utiliser la langue de bois et éviter d'utiliser le mot "**complices**", nous insistons sur le fait que toutes les personnes nommées ont droit à une présomption d'innocence et qu'il ne nous appartient pas de porter jugement. Toutefois, nous avons cru utile d'aider les vérificateurs et éventuels enquêteurs dans leur recherche, pour que ces témoins soient consultés en priorité.

Évolution des mouvements aériens

Ce tableau est inédit. Il s'agit d'un montage très utile pour prouver qu'ADM a toujours eu et a encore l'intention d'autoriser jusqu'à 1 160 mouvements aériens par jour avant de songer à retourner à Mirabel, comme ils le prétendent encore, même si plus personne ne les croit. Il faut se rappeler qu'ADM ne parle qu'en termes de 20 millions de passagers, quand il daigne dévoiler des prévisions. Jamais il n'a publié les chiffres apparaissant dans le tableau sur les mouvements aériens. Il faut se rappeler également que les déclarations des ministres Anderson et Marchi devant le juge Marc Noël, n'indiquaient que l'ajout de seulement 11 départs de plus par rapport aux 543 mouvements aériens déjà observés, pour inciter le juge à ne pas assujettir ADM à une évaluation environnementale. En 2007, le nombre de mouvements quotidiens moyens est déjà rendu à 666, soit 123 mouvements de plus qu'en 1996. Quand cela arrêtera-t-il?

Nos collègues de Heathrow à Londres nous mettent en garde en révélant que rien n'empêcherait ADM de porter ce nombre à 1 480 comme le British Airport Authority (BAA) l'a fait au cours des dernières années. N'est-ce pas présomptueux de nous comparer à Heathrow? Nullement, parce que la configuration des pistes à Heathrow est identique à celle de Trudeau, nous disent nos collègues britanniques. Ils ajoutent que tout ce qu'ADM a à faire est d'ajouter des aérogares, comme la BAA vient encore de le faire avec l'aérogare no 5 et planifie d'en ajouter une sixième vers 2015.

Lettres de regroupements affiliés à leurs conseils de ville ou d'arrondissements respectifs

Les documents 7, 8, 9, 17 et 18 sont autant de lettres adressées par nos regroupements affiliés à leurs conseils municipaux respectifs qui présentent un intérêt certain. Le lecteur est invité à en

prendre connaissance pour d'une part, constater combien ADM manque de transparence, se rend coupable de désinformation chronique envers les médias, la population, la classe politique et le milieu des affaires et, d'autre part, combien son comportement est unique au Canada. Ce dernier constat devrait sûrement inciter un vérificateur ou un enquêteur à questionner le ministre des Transports sur les raisons pour laquelle une discrimination aussi évidente est exercée à Montréal.

Pétitions et Résolutions de conseils municipaux

Au printemps 2007, plus de 2 500 personnes résidant à Saraguay, Cartierville, le nord de Saint-Laurent et Laval, ont signé une pétition demandant au ministre des Transports de faire cesser les nouvelles trajectoires aériennes introduites, sans consultation de qui que ce soit, depuis octobre 2006. Depuis ce temps, la grogne populaire a pris tellement d'ampleur que les conseils municipaux de sept villes et arrondissements ont dû adopter des résolutions et organiser des pétitions pour forcer ADM à annuler ces nouvelles trajectoires ou de cesser les autorisations croissantes des vols de nuit. Pour la première fois de son histoire, ADM a dû reculer. Mais ses dirigeants ont affirmé que ce n'était que partie remise et déclarent vouloir revenir à la charge. Les documents 10 à 16 inclusivement sont une copie de ces sept résolutions ou pétitions.

Conclusions

1. Pour conclure, il est clair, en parcourant le tableau chronologique, que Transports Canada et ADM ont agi en toute complicité et de façon complètement inacceptable et même illégale depuis 1996.
2. Il est clair également que la prétention du gouvernement qu'il n'a rien fait de répréhensible puisque la responsabilité incombait à une entreprise privée, ne tient pas la route. En effet, comment le gouvernement fédéral peut-il justifier de confier à un monopole privé la destinée de toute une communauté de plusieurs centaines de milliers de citoyens, sans avoir son mot à dire?
3. La lecture du bail et du tableau chronologique nous démontrent que les dirigeants d'ADM ne sont que des mercenaires à la solde du gouvernement fédéral, qui ont hérité d'un dossier impossible à gérer et que le gouvernement a toute la latitude pour intervenir, s'il le veut vraiment. C'est d'ailleurs ce qu'il a fait de manière plus ostensible en l'an 2000, lorsqu'il a exigé d'ADM le congédiement de la présidente Nycol Pageau-Goyette, qui avait osé dévoiler les tractations du ministre Collenette, qui faisait des pressions pour que la construction de l'usine de Bombardier se fasse à Toronto plutôt qu'à Mirabel.
4. Nous ne souhaitons pas nécessairement qu'une vaste enquête comme la commission Gomery soit déclenchée. Nous souhaitons plutôt convaincre le ministre des Transports de mettre un

frein à un tel scandale. Nous caressons l'espoir qu'avec le concours de votre institution, des changements fondamentaux soient apportés à de telles façons scandaleuses de gouverner un pays qui se dit démocratique.

Pendant ce temps, nous poursuivons nos démarches au niveau municipal pour contribuer à réparer l'erreur de 1996, dans le cadre de nos trois objectifs. Il est certain que nous comptons énormément sur votre intervention interne pour appuyer l'atteinte de ces objectifs, qui sont décrits sur notre site internet sous la rubrique "organisation" et qui se résument à trois choses:

- a) obtenir un moratoire sur toutes dépenses reliées à la destruction de Mirabel et à l'expansion de Dorval,
- b) retourner provisoirement tous les vols de nuit à Mirabel,
- c) déclencher l'étude d'évaluation environnementale véritable qui aurait dû être entreprise en 1996, suivie d'une réelle consultation publique.

Toutefois, étant donné que l'Agence canadienne d'évaluation environnementale a manifestement manqué à son devoir d'impartialité à l'époque, ce nouveau processus devrait se dérouler sous la direction d'experts qualifiés et reconnus, qui n'ont aucun lien avec Transports Canada ou ADM bien sûr, mais aussi avec toute autre organisation fédérale de répondant pas directement au parlement.

Par souci de transparence, copies de cette lettre seront transmises à tous les conseils des arrondissements et villes situées sous l'empreinte sonore, à tous les élus provinciaux et fédéraux impliqués, à ADM, à la Direction de santé publique, à tous nos dirigeants et nos membres et à tous les médias qui couvrent notre territoire. Tous les destinataires d'une copie sont nommés sur la page suivante, à l'exception de nos dirigeants et nos membres, de même que les médias contactés. Ceux et celles qui sont intéressés à suivre ce dossier plus à fond, auront le loisir de le faire en consultant notre site internet.

Nous demeurons à votre disposition pour répondre à toutes vos questions et vous remercions à l'avance d'accorder à sur cet important dossier, toute l'attention qu'il mérite.



Luc Marion
Président de CQV

Cc: Stephen Harper (pm@pm.gc.ca) – Premier ministre du Canada (PCC)
Lawrence Cannon cannol@parl.gc.ca - Transport Canada (PCC)

Tony Clement (clemet@parl.gc.ca) – Santé Canada (PCC)
John Baird (bairdj@parl.gc.ca) – Environnement Canada (PCC)
Stéphane Dion (dion.s@parl.gc.ca) – Chef de l'opposition fédéral (PLC)
Jack Layton (layton.j@parl.gc.ca) – Chef du NPD
Thomas Mulcair (mulcair.t@parl.gc.ca) – Chef du NPD Québec
Marlene Jennings (jennim@parl.gc.ca) – Députée fédérale NDG-Lachine (PLC)
Raymonde Folco (folcor1@parl.gc.ca) - Députée fédérale Laval-les-Îles (PLC)
Francis Scarpaleggia (scarpf9@parl.gc.ca) Député fédéral Lac Saint-Louis (PLC)
Gilles Duceppe (Duceppe.G@parl.gc.ca) – Député fédéral – Chef du BQ
Mario Laframboise (lafram@parl.gc.ca) – Député féd. Argenteuil-Papineau-Mirabel (BQ)
Jean Charest – aucun publié – via <https://www.premier.gouv.qc.ca/premier-ministre/nousjoindre/courriel-formulaire.asp> - Premier ministre du Québec (PLQ)
Julie Boulet (ministre@mtq.gouv.qc.ca) – Transport Québec (PLQ)
Line Beauchamp (line.beauchamp@mddep.gouv.qc.ca) – Développement durable (PLQ)
Jacques Dupuis (ministre@justice.gouv.qc.ca) – Justice (PLQ)
François Ouimet (fouimet-marq@assnat.qc.ca) – Député Marquette (PLQ)
Guy Ouellette (gouellete-chom@assnat.qc.ca) – Député Chomedey (PLQ)
Michelle Courchesne (info@michellecourchesne.com) – Éducation – Laval (PLQ)
Mario Dumont (mdumont@assnat.qc.ca) – Chef de l'opposition (ADQ)
Pauline Marois (pmarois-chlv@assnat.qc.ca) – Chef du PQ
Gérald Tremblay (maire@ville.montreal.qc.ca) – Maire de Montréal
Claude Dauphin (vdesilets@ville.montreal.qc.ca) – Maire de Lachine
Alan DeSousa (adesousa@ville.montreal.qc.ca) – Maire de Saint-Laurent
Marie-Andrée Beaudoin (mabeaudoin@ville.montreal.qc.ca) – Maire d'Ahuntsic-Cartierville
Edgar Rouleau (erouleau@ville.dorval.qc.ca) – Maire de Dorval
Vera Danyluk (nicole.benchetrit@ville.mont-royal.qc.ca) – Mairesse de Ville-Mont-Royal
Anthony Housefather (ahousefather@cotesaintluc.org) – Maire de Côte-Saint-Luc
Manon Barbe (mbarbe@ville.montreal.qc.ca) – Mairesse de LaSalle
Campbell Stewart (cstuart@montreal-west.ca) – Mire de Montréal-Ouest
Bill McMurchie (mcmurchie@ville.pointe-claire.qc.ca) Maire de Pointe-Claire
Gilles Vaillancourt (s.lavoie@ville.laval.qc.ca) – Maire de Laval
Hubert Meilleur (h.meilleur@ville.mirabel.qc.ca) – Maire de Mirabel
Noushig Eloyan (neloyan@ville.montreal.qc.ca) – Ahuntsic-Cartierville
Bernard Blanchet (blanchetb@lachine.ca) - Lachine
Jean-François Cloutier (cloutierjf@lachine.ca) - Lachine
Dida Berku (dberku@cotesaintluc.org) – Côte-Saint-Luc
Ginette Bernier Legault (gibernier@yahoo.com) - Laval
Pierre Martin (pierre.martin@admtl.com) – Président du conseil
James Cherry (james.cherry@admtl.com) – Président et chef de la direction
Christiane Beaulieu (christiane.beaulieu@admtl.com) – V.p. – Affaires publiques
Louis Drouin (ldrouin@santepub-mtl.qc.ca) – Médecin et directeur
Norman King (nking@santepub-mtl.qc.ca) – Épidémiologiste chercheur
Stéphane Perron (sperron@santepub-mtl.qc.ca) – Médecin chercheur