

Le rôle ténébreux d'Air Canada dans le scandale aéroportuaire à Montréal

Extrait du "Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique" mis à jour le 10 avril 2010 - Mot-clé: Air Canada
accessible au http://www.c-q-v.org/requete_vgc_fr.htm

Date	Description de l'événement	Commentaires
1971-06-22	<p>Les négociations sur la Charte de Victoria sont un échec : le premier ministre Bourassa refuse de l'endosser. Trois jours plus tard, Claude Ryan, futur chef du Parti libéral du Québec, publie un éditorial dans le journal Le Devoir intitulé « Le NON d'un gouvernement et d'un peuple ». Cet éditorial dénonce l'isolement dans lequel la province de Québec a été placée, lors des négociations sur une Charte que tentait de lui imposer le reste du Canada, Pierre-Elliott Trudeau en tête. L'éditorialiste fait remarquer que le premier ministre Bourassa a reçu un appui unanime de l'Assemblée nationale, toutes tendances partisanes confondues, des milieux syndicaux, des groupes sociaux et du milieu des affaires francophone.</p> <p>Pendant ce temps, les trois quotidiens de la ville-reine, le Globe and Mail, le Telegram et le Star sont déchaînés. « Tout cela prouve combien est fragile l'amitié entre les deux peuples et combien réelle et fondamentale est l'existence au Canada non pas d'une seule, mais de deux nations. » conclut l'éditorialiste.</p>	<p>Le parti libéral du Québec a été de tout temps le plus grand défenseur du maintien du Québec dans la fédération canadienne. Plutôt que de s'en faire un ami et complice, Pierre Elliott Trudeau choisit la confrontation ouverte. La réaction méprisante et arrogante de Pierre Elliott Trudeau, blessé de son échec face au refus du Québec, est selon toute vraisemblance à l'origine de ce qui se produira en catimini, quelques semaines plus tard, lorsqu'il cédera à la pression des milieux d'affaires torontois et d'Air Canada, pour enlever à Montréal l'exclusivité de plaque tournante aérienne. La tendance centralisatrice du Parti libéral du Canada et la tendance autonomiste du Parti libéral du Québec s'affrontent encore une fois.</p>

Le rôle ténébreux d'Air Canada dans le scandale aéroportuaire à Montréal

Extrait du "Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique" mis à jour le 10 avril 2010 - Mot-clé: Air Canada
accessible au http://www.c-q-v.org/requete_vgc_fr.htm

Date	Description de l'événement	Commentaires
1971-	<p>La décision du gouvernement fédéral de construire au Québec un aéroport d'une telle importance a provoqué une levée de boucliers en Ontario depuis un an. Pour répondre aux revendications de l'Ontario et de sa puissante communauté des affaires, le gouvernement fédéral accepte discrètement d'accorder à l'aéroport de Toronto (Pearson), la 5e liberté en droit aérien (Convention de Chicago du 7 décembre 1944), que seul l'aéroport de Montréal (Dorval) avait jusque-là, et qui avait justifié, entre autres, la décision de construire Mirabel. Les droits attachés à cette 5ième liberté sont plus amplement décrits dans " Le Traité de Droit aérien-aéronautique " publié en 1964 par Nicolas Matresco Matte. Cette 5e liberté a été accordée par le gouvernement fédéral aux transporteurs étrangers qui peuvent dorénavant déposer et prendre des voyageurs, du courrier, des marchandises non seulement à Montréal, mais aussi à Toronto, ce qui, dans les faits, a attiré la plupart des transporteurs chez elle. Jusqu'à cette date, Montréal avait toujours été la seule plaque tournante dans l'est pour les vols internationaux à destination du Canada. Le processus de certification international prévu dans le cadre de la convention de Chicago désignait, en effet, Montréal avant 1971.</p>	<p>Y-a-t'il un lien entre cette décision politique et le refus du Québec de signer la Charte de Victoria? Certains prétendent que oui. La version officielle des libéraux fédéraux, pour se justifier d'avoir accordé à l'aéroport Pearson un droit aérien exclusif qui n'appartenait qu'à Montréal auparavant, a été de prétendre qu'avec l'avancement technologique, les avions pouvaient franchir de plus grandes distances et les compagnies aériennes internationales (lire Air Canada) insistaient pour se rendre à Toronto. Il est quand même bizarre de constater que cette pression des compagnies aériennes n'ait pas réussi à convaincre le gouvernement fédéral d'accorder le même droit à l'aéroport de Calgary, au détriment de celui de Vancouver; pourtant Calgary est située à seulement 680 km à vol d'oiseau de Vancouver (1 heure de vol), alors que Toronto est située à 505 km de Dorval, pour une durée de vol similaire à cause des vents dominants qui ralentissent les avions. Des cyniques feront la remarque plus tard qu'il n'y a pas beaucoup de francophones à Vancouver, ce qui justifierait sans doute de ne pas pénaliser les vancouverrois. Le 28 octobre 2004, M. Pierre Jeannot, ancien haut dirigeant d'Air Canada, affirmera à l'occasion des derniers vols passagers à Mirabel, qu'en accordant cette possibilité à Toronto, le plan à long terme du nouvel aéroport de Mirabel était devenu à toute fin pratique inutile avant même son inauguration officielle en 1975. Cette décision catastrophique pour Montréal, constitue le premier jalon du scandale aéroportuaire mis en place par le gouvernement libéral de Pierre-Elliott Trudeau, lequel a porté un coup fatal à Mirabel. Pourquoi alors ne pas avoir imposé un moratoire sur le projet et entrepris une remise en question par une nouvelle étude à long terme? Pourquoi avoir caché ces faits si longtemps?</p>

Le rôle ténébreux d'Air Canada dans le scandale aéroportuaire à Montréal

Extrait du "Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique" mis à jour le 10 avril 2010 - Mot-clé: Air Canada
accessible au http://www.c-q-v.org/requete_vgc_fr.htm

Date	Description de l'événement	Commentaires
1993-06-	Selon les études qu'ADM avait commandées à NORR Airport Planning Associates, pour développer un réseau aéroportuaire à long terme en vue de l'avenir, on prévoit que la capacité de l'aéroport de Dorval serait atteinte en l'an 2008, avec un achalandage de 13,3 millions de passagers par année. Le rapport ajoute qu'à la limite, on pourrait reporter à 2017 la saturation de l'aéroport, en recourant par exemple au détournement vers d'autres aéroports de l'aviation générale. Mais la tendance à la diminution du nombre de passagers par appareil, avec l'emploi en croissance d'avions de plus petits gabarits, élimine une telle avenue. Sypher:Mueller dans une autre étude, recommandera que toutes les activités aéroportuaires soient concentrées à Mirabel. puisque Dorval serait saturé au-delà de l'année 2017. La même étude indique de plus que, selon des études similaires ailleurs dans le monde, les citoyens de l'Ouest-de-l'Île ne pourront vraisemblablement pas tolérer plus de 600 mouvements d'avions par jour.	Ces rapports produits par des experts réputés étaient d'une grande lucidité et avaient visé juste, comme en fera foi la réalité en 2007, 14 ans plus tard: le nombre réel de passagers dévoilé par ADM s'élève en effet à 12 380 000 passagers et le nombre de mouvements aériens était de 595. ADM croyait d'ailleurs tellement dans cette vision que le plan directeur qui sera déposé en 1995, prévoira un transfert de tous les vols de passagers à Mirabel vers 2015. Que se passera-t-il en 6 mois pour qu'un changement radical au plan directeur 1995-2010, survienne sans qu'il y ait eu de véritables études sérieuses? Les événements qui suivent fourniront l'explication qui ressemble à une véritable campagne de désinformation avec comme leader, AIR CANADA .
1995-01-03	Dépôt d'une étude de préfaisabilité d'une desserte ferroviaire aéroportuaire et régionale par SNC-Lavalin. Sept tracés ont été considérés et celui recommandé passe par la voie ferrée du CN existante Deux-Montagnes-Centre-ville. Le coût en est estimé à 280 M\$. Les temps de parcours s'établissent comme suit: Centre-ville-Mirabel 35 minutes; Mirabel-Dorval 25 minutes; Centre-ville-Dorval: 20 minutes. Ces temps de parcours sont basés sur des trains conventionnels.	On ne retrouve aucune trace des suites qui ont été données par ADM à cette étude. Selon certains observateurs, Air Canada , qui s'est toujours opposée à favoriser Mirabel, jouera un rôle déterminant dans les choix d'ADM, comme on le verra plus loin. Seule consolation, le ministre québécois des Transports, Guy Chevrette, se basera sur cette étude pour faire l'acquisition en l'an 2000 de l'antenne Montfort du CN, avec l'intention d'en faire profiter l'aéroport de Mirabel éventuellement.

Le rôle ténébreux d'Air Canada dans le scandale aéroportuaire à Montréal

Extrait du "Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique" mis à jour le 10 avril 2010 - Mot-clé: Air Canada

accessible au http://www.c-q-v.org/requete_vgc_fr.htm

Date	Description de l'événement	Commentaires
1996-01-24	Le président et chef de la direction d' Air Canada (plus gros client d'ADM avec 65 % du trafic), Hollis L. Harris, plaide par écrit auprès de Jacques Auger, président d'ADM, en faveur du transfert des vols internationaux de Mirabel vers Dorval. Il promet, si cela se réalise, de faire de Dorval un « hub » (une plaque tournante) vers l'Europe et le Moyen-Orient. Une semaine plus tard, le 1er février 1996, le maire Pierre Bourque, faisant confiance en la promesse d' Air Canada et d'ADM, prend publiquement position en faveur du rapatriement à Dorval des vols internationaux.	Qu'est-ce qui motive le mouvement de panique en 1996 ? Selon l'enquête menée, c'est en partie parce qu' Air Canada devra faire face à une concurrence accrue des transporteurs américains en avril 1997. Ce ne sont pas les voyageurs montréalais qui sont menacés mais plutôt Air Canada! ADM vole à sa rescousse à coups de centaines de millions de dollars au grand dam des transporteurs européens (non affiliés à Air Canada) qui, comme Air France à l'époque, dénoncent le projet d'ADM. Il est difficile de ne pas voir également de nouvelles mesures de représailles du milieu d'affaires de Toronto, suite au référendum, qui ne sont pas sans rappeler le coup de force de 1971, alors que le gouvernement fédéral a enlevé à Montréal l'exclusivité de plaque tournante des vols européens, suite à l'échec de la Charte de Victoria. La déclaration du maire de Montréal sème l'inquiétude à Mirabel et la consternation dans la population riveraine de Dorval. On pourra constater quelques années plus tard que la promesse du président d' Air Canada , qui avait enthousiasmé le maire de Montréal, était complètement dépourvue de fondement et ne s'est jamais réalisée. Le lecteur est invité à lire ce qu'en dira huit ans plus tard le président de Montréal International, Jacques Girard, lors d'une entrevue le 2 février 2004.
1996-02-20	Coup de théâtre : ADM dévoile « un nouveau plan d'action » pour les aéroports de Dorval et de Mirabel, un plan qui doit s'échelonner d'avril 1996 à avril 1999. Le plan consiste à rapatrier en 1997 tous les vols internationaux réguliers de Mirabel à Dorval pour empêcher le départ des compagnies aériennes (lire Air Canada) et pour faire de Dorval une véritable plaque tournante et de Mirabel un aéroport spécialisé dans le tout cargo et les vols nolisés. Coût de l'opération: 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. Ces coûts seront autofinancés par la perception de nouveaux frais d'amélioration aéroportuaires. Il est prévu un retour à Mirabel en 2015. Pendant ce temps, l'autorité aéroportuaire d'Edmonton en Alberta, décide qu'il est plus avantageux de transférer tous ses vols réguliers de l'aéroport municipal, enclavé dans un secteur densément construit vers son aéroport international, plus éloigné de son centre-ville. Pour se justifier, ADM indique que, plutôt que de trancher entre les deux aéroports comme à Edmonton, l'organisme a préféré laisser le libre choix aux compagnies aériennes (lire Air Canada).	Cette stratégie soigneusement planifiée dans le secret par Air Canada et ADM a marqué un autre point tournant dans le développement de Montréal-Dorval. Jamais la population riveraine n'a été consultée, et on ne peut que constater l'inaction apparente du gouvernement fédéral dans ce dossier depuis 1993. Cette décision subite d'ADM, avec l'accord tacite du gouvernement fédéral, constitue le quatrième jalon du scandale aéroportuaire dans un dossier qui ne cesse de s'enliser dans la médiocrité. ADM prétendait que le rapatriement des vols internationaux à Dorval augmenterait de 650 000 par année le nombre de passagers en correspondance internationale, alors qu'en réalité, l'augmentation n'aura été que de 50 000 passagers. De plus, on verra, à peine 5 ans plus tard, qu'ADM annonçait devoir dépenser plus de 716 M\$ jusqu'en 2007 au lieu des 185 M\$ annoncés et prévoyait en dépenser 1 300 M\$ de plus jusqu'en 2020. Pour ajouter à ces camouflages scandaleux, ADM a été obligé de dédommager Air Transat, CARRA et Hôtel Château de l'aéroport de Mirabel. Les coûts de cette dernière opération se seraient élevées à 20 M\$, mais elles n'ont jamais été révélés pour masquer les véritables raisons du transfert de Mirabel à Dorval: l'intransigeance d' Air Canada dont les décisions ont toujours favorisé Toronto. Ceci est la preuve que le gouvernement libéral a fait porter l'odieux de sa décision par une entreprise soi-disant privée, ADM, dont le gouvernement s'est assuré qu'elle n'aurait aucun compte à rendre aux citoyens, lors du transfert de pouvoirs.

Le rôle ténébreux d'Air Canada dans le scandale aéroportuaire à Montréal

Extrait du "Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique" mis à jour le 10 avril 2010 - Mot-clé: Air Canada

accessible au http://www.c-q-v.org/requete_vgc_fr.htm

Date	Description de l'événement	Commentaires
1998-08-27	Une délégation composée de trois administrateurs du plus important immeuble à condo du projet Bois-Franc à Saint-Laurent, a rencontré messieurs Fred Corriveau et Luc Lachapelle, respectivement président et vice-président du promoteur du projet, Bombardier Immobilier, pour leur demander d'intervenir auprès d'ADM afin de faire cesser les vols des petits avions après 23h00 et avant 7h00, parce que le bruit perturbe le sommeil des résidents. Ils demandent également que Bombardier fasse des pressions pour que tous les vols commerciaux retournent à Mirabel dans un avenir rapproché, ce qui pourrait donner une opportunité à Bombardier Transport de construire un train rapide entre Mirabel et le centre-ville de Montréal.	Ces deux dirigeants du promoteur, qui résident à Bois-Franc, admettent que le bruit et la pollution sont très inconfortables et nuisent au développement du projet, mais comme le transfert à Dorval a été forcé par Air Canada , Bombardier est plutôt mal placée pour intervenir, puisque Air Canada est un client très important de Bombardier Aéronautique. En conséquence, ils indiquent qu'il ne serait pas approprié pour leur entreprise d'intervenir.
1999-03-23	«Le président d'Air Canada exprime sa foi en Dorval» titre La Presse. Le président et chef de la direction d' Air Canada , Lamar Durett, a senti le besoin d'appuyer publiquement les décisions d'ADM, pour contrer les protestations grandissantes en provenance de la population et du gouvernement du Québec.	Même si Toronto profite déjà du plus important terminal d'Air Canada au pays, il rappelle que le siège social d' Air Canada est à Montréal, une façon plus ou moins discrète de dire à tous: «Arrêtez de vous plaindre, sinon...». Monsieur Durett, à l'instar de son prédécesseur Hollis Harris, n'a pas hésité à utiliser la menace à peine voilée, pour convaincre le milieu politique et le milieu d'affaires d'appuyer ADM. Ce genre d'intervention portera ses fruits comme on le verra par la suite.
2000-03-16	Denis Beauregard, vice-président aux affaires internes d'ADM, accorde une entrevue à Isabelle Hachey, journaliste de La Presse. On y apprend que les travaux d'amélioration à Dorval ont coûté à ce jour au moins 250 M\$ et que des investissements additionnels de 1 300 M\$ seront requis jusqu'en l'an 2020. Monsieur Beauregard confirme qu'aucun élu n'a été formellement mis au courant de ces nouvelles estimations. Quand la journaliste demande si la concentration des vols à Mirabel n'aurait pas été préférable à une concentration à Dorval, monsieur Beauregard indique qu'à Mirabel, il aurait fallu construire une troisième piste au coût de 250 M\$, en plus de faire des études d'impact, prolonger l'autoroute 13 et construire un lien ferroviaire avec le centre-ville. ADM n'a jamais vraiment considéré un retour à Mirabel, répondit-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 admet candidement « Air Canada amène 65% du trafic à Montréal. Alors s'il demande quelque chose, tu réponds "oui, Monsieur, tout de suite"...»	Les coûts ont donc dépassé à ce jour de 35% l'estimation utilisée quatre ans plus tôt par ADM. De plus, on annonce pour la première fois qu'ADM prévoit investir 1,3 milliards de dollars additionnels sur 20 ans, ce qui porterait les dépenses totales d'investissement à plus de 1,5 milliards de dollars, sans compter les travaux autoroutiers et la navette ferroviaire au centre-ville, dont les coûts ne sont pas encore connus. Comment se fait-il qu'ADM ait pu prendre une décision d'une telle importance pour l'avenir du Québec, sans même dévoiler les études qui en sont à l'origine? Une des principales raisons complètement erronées invoquées pour ne pas retourner à Mirabel, est l'obligation de faire des études d'impacts. C'est un pur mensonge, puisque l'expansion à Mirabel était attendu depuis 1975.

Le rôle ténébreux d'Air Canada dans le scandale aéroportuaire à Montréal

Extrait du "Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique" mis à jour le 10 avril 2010 - Mot-clé: Air Canada

accessible au http://www.c-q-v.org/requete_vgc_fr.htm

Date	Description de l'événement	Commentaires
2000-04-01	ADM érige les exemptions pour des vols de nuit spécifiques en règle générale de sorte que, systématiquement, elle autorise jusqu'à trois vols d' Air Canada à décoller, quotidiennement, entre 6 h et 7 h.	Ces trois vols de nuit instaurés en catimini par ADM l'ont été pour des fins soi-disant expérimentales. C'est cet événement qui a déclenché une demande d'autorisation pour un recours collectif en Cour Supérieure, par le regroupement CQV. L'audition en Cour Supérieure ne débutera pas avant le 31 mai 2002, grâce à des tactiques dilatoires utilisées par ADM et Air Canada . Les événements qui suivent démontrent que le nombre de vols de nuit, y compris les vols non réguliers, passera rapidement à plus de 64 en 2007, entre 23h00 et 07h00, en dépit des nuisances évidentes que cela occasionne aux riverains de l'aéroport de Dorval et en faisant fi du jugement éventuel des tribunaux.
2000-04-08	Selon une étude réalisée par trois éminents experts en gestion des transports, Jacques Roy, de l'UQAM, Yvon Bigras, de l'UQTR, et Robert Gagné, de l'École des Hautes études commerciales, il n'est pas trop tard pour terminer la construction des infrastructures, soit les routes et les trains, à Mirabel. Ils croient même possible de mener à bien le projet pour la moitié de la somme de 1,3 milliard de dollars prévue pour agrandir Dorval. Ils ont constaté une très faible augmentation de l'achalandage au cours des quatre dernières années. Le nombre de passagers en correspondance se serait accru de 36 000 seulement, au lieu des 650 000 prévus. Par ailleurs, seulement une cinquantaine d'emplois auraient été créés. Les chercheurs accusent même les gestionnaires d'avoir manipulé l'opinion publique en présentant des études maquillées. Les experts font 4 recommandations au propriétaire des aéroports, Transports Canada: <ol style="list-style-type: none"> 1. Imposer un moratoire sur le projet d'aménagement d'ADM; 2. Exiger plus de transparence et d'imputabilité à ADM en l'obligeant à se soumettre aux mêmes règles que celles régissant les autres autorités aéroportuaires canadiennes; 3. Étudier sérieusement et objectivement l'alternative de consolider tous les vols à Mirabel et de faire de Dorval un aéroport industriel; 4. Faire examiner par le Bureau de la concurrence la situation de monopole d'ADM en ce qui concerne plus particulièrement les frais d'améliorations aéroportuaires ainsi que la domination d'Air Canada à Dorval. 	« Dorval est un aéroport international indigne d'une métropole comme Montréal », estime Jacques Roy. Non seulement l'aéroport est-il aux prises avec un accès difficile et une exigüité des lieux, mais Air Canada , qui avait pourtant promis de faire de Montréal une plaque tournante, consolide de plus en plus ses vols sur Toronto. Conséquence : Dorval se voit confirmé dans sa position d'aéroport régional alimentant celui de Toronto, tandis que les emplois reliés au transport aérien suivent le marché qui se développe davantage dans la Ville Reine, croit l'expert en aviation civile. Pour des raisons jamais expliquées, le gouvernement libéral de Jean Chrétien n'a jamais été en mesure de contredire la teneur du rapport des trois experts, mais a simplement continué à faire la sourde oreille et refusé de procéder à une étude objective et sérieuse de l'alternative logique et conforme au sens commun que constituait le regroupement des vols de passagers à Mirabel. Pour tenter de dénigrer le rapport des experts, ADM et les politiciens fédéraux qui la supportent reprochent aux experts d'être les mêmes qui ont conseillé le ministère des Transports du Québec en 1993 et qui ont été consultés par la CESAMM en 1996. Quelle horreur! Des experts qui connaissent bien le dossier et qui demeurent consistants depuis 7 ans dans leurs recommandations, parce que la réalité leur a donné raison. Au moins, les experts d'ADM sont flexibles et n'hésitent pas à changer d'idées et même à tromper le public pour la bonne cause. (...c'est du sarcasme...).

Le rôle ténébreux d'Air Canada dans le scandale aéroportuaire à Montréal

Extrait du "Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique" mis à jour le 10 avril 2010 - Mot-clé: Air Canada
 accessible au http://www.c-q-v.org/requete_vgc_fr.htm

Date	Description de l'événement	Commentaires
2000-04-08	François Cardinal écrit dans le journal Le Devoir « Le transfert à Dorval est un échec, concluent trois chercheurs. Les universitaires demandent un moratoire sur les investissements.» Le Centre de recherche en gestion de l'UQAM reconnaît que le transfert des vols internationaux s'est fait au profit d' Air Canada et au détriment des usagers. ADM reconnaît en 1996, que « la capacité optimale des pistes de Dorval sera atteinte aux environs de 2015 et [qu']il faudra alors retourner certains vols à Mirabel ». On se retrouve donc aujourd'hui avec des investissements dont ADM avait dissimulé la teneur, conclut Le Devoir. Sont souvent cités, entre autres, l'échangeur Dorval, la congestion routière, le traitement du cargo à Dorval.	ADM continue de faire la sourde oreille aux mises en garde répétées des experts et le ministre des Transports Collenette n'intervient nullement, en dépit des démonstrations d'incompétence flagrante dont les gestionnaires d'ADM font la preuve. Ou serait-ce tout simplement que le ministre est ravi de faire exécuter ses décisions, sans avoir à rendre des comptes?
2000-04-11	La chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM), représentée par son président Pierre Laferrière, fait un discours devant la Commission fédérale permanente des Transports, appuyant sans réserve le développement de l'aéroport de Dorval. Il prétend être appuyé par tous les organismes de promotion économique d'une certaine importance. Il appuie en conséquence les décisions qui s'ensuivent, notamment la décision d'investir à Dorval 498 millions de dollars d'ici 2004 pour en faire un aéroport plaque tournante de classe mondiale et de calibre continental. Deux autres intervenants, le président de Montréal International, M. Jacques Girard, et celui de Tourisme Montréal, M. Charles Lapointe, signifient leur appui à la position de la Chambre de commerce.	Il est particulièrement frappant que ces appuis du monde des affaires se limitent aux seuls investissements de près de 500 millions de dollars et non pas nécessairement des 1,3 milliards mis de l'avant par ADM à plus long terme. Ces représentants du monde des affaires sont-ils au courant qu'ADM a l'intention de transférer tous les vols de passagers en 2004? Serait-ce la stratégie des petits pas? On pourrait le croire puisque le successeur de monsieur Laferrière à la CCMM, Benoît Labonté, donnera son appui au transfert de tous les vols de passagers de Mirabel à Dorval, dans une lettre datée du 22 août 2002. Voir cet événement plus loin et surtout les 3 conditions posées par la CCMM. Aucune de ces conditions ne sera d'ailleurs respectée par ADM, mais le transfert aura lieu quand même. Malheureusement, monsieur Labonté ne reviendra pas à la charge pour dénoncer ce non respect des conditions. Peut-être que la déception profonde envers Air Canada exprimée par son collègue Jacques Girard en février 2004 (voir plus loin), aura-t-elle servi de dénonciation de la part du monde des affaires...

Le rôle ténébreux d'Air Canada dans le scandale aéroportuaire à Montréal

Extrait du "Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique" mis à jour le 10 avril 2010 - Mot-clé: Air Canada

accessible au http://www.c-q-v.org/requete_vgc_fr.htm

Date	Description de l'événement	Commentaires
2000-12-22	<p>M. Serge Forcier, directeur délégué à l'aéroport de Dorval a reçu aux environs de 2 h 40 du matin une demande d'exemption d'Air Canada pour le vol 630, demande qu'il a refusée pour Dorval mais qu'il a accordée pour l'aéroport de Mirabel, aéroport sélectionné pour tous les déroutements. Il a refusé l'utilisation de Dorval en raison des règlements existants établissant qu'à l'intérieur des <u>heures de couvre-feu</u>, l'aéroport désigné pour les déroutements était l'aéroport de Mirabel. Le ministre des Transport impose donc à Air Canada une amende de 25 000 \$. Air Canada, nullement habituée à se voir imposer une telle amende, décide de porter la décision du ministre en appel, devant le tribunal d'appel des Transports du Canada. Les audiences se sont déroulées d'octobre 2002 à octobre 2003. Finalement, la décision du tribunal a été rendue le 16 mai 2006, en faveur du ministre.</p>	<p>Ce qui importe ici, c'est que le ministre des Transports et ADM confirment qu'il y avait bel et bien un couvre-feu durant la nuit au moins jusqu'en décembre 2000. Quand ADM a-t-elle décidé qu'il n'y aurait plus de couvre-feu et que l'aéroport PET serait ouvert 24 heures sur 24? D'autres recherches sont nécessaires pour le découvrir, parce que celles menées jusqu'à la fin de 2007 n'auront pas été suffisantes pour répondre à la question. On peut toutefois établir avec certitude que le site internet d'ADM, insiste depuis peut-être 2003-2004 sur le fait qu'il n'y a pas de couvre-feu à l'aéroport PET et que celui-ci est ouvert 24/24. Les citoyens ou leurs représentants élus ont-ils été consultés et mis au courant de ce changement de cap? Aucune trace n'a été trouvée, ce qui est compréhensible quand on connaît le secret dans lequel s'entourent les dirigeants d'ADM depuis 1992. Les innombrables révélations scandaleuses publiées à répétition depuis le 8 mars 2000 auraient normalement dû alerter le gouvernement de Jean Chrétien, sur les anomalies graves dénoncées. Un gouvernement responsable aurait normalement décrété un moratoire sur le gaspillage annoncé et aurait demandé une enquête sérieuse sur tout ce dossier. Qu'y a-t-il vraiment derrière le silence du gouvernement fédéral?</p>
2002-01-31	<p>Citoyens pour une qualité de vie (CQV) a déposé en Cour supérieure une requête pour être autorisée à intenter un recours collectif de 183 millions de dollars contre Aéroports de Montréal (ADM) et Air Canada. Dans sa requête, CQV déclare qu'ADM permet à certains transporteurs aériens, dont principalement Air Canada, d'utiliser les pistes d'atterrissage et les installations aéroportuaires de Dorval en contravention des mesures réglementaires de contrôle et d'atténuation de bruit applicables et, plus particulièrement la nuit, entre 23:00 heures et 7:00 heures.</p>	<p>Tout indique que la demande d'autorisation est blindée, d'autant plus qu'ADM savait en 1995 que l'aéroport affectait la qualité de vie de 107 333 personnes (selon sa propre estimation). De plus, en 1993, elle avait laissé Bombardier Immobilier développer un prestigieux développement résidentiel de très haute qualité au beau milieu de la trajectoire de sa piste la plus importante, la 06L/24R. Quelques années plus tard, consciente que son silence (délibéré ou non) a permis à plusieurs autres promoteurs de construire des immeubles résidentiels autour de l'aéroport, elle a introduit sur son site Internet un message pour répéter qu'il n'y avait pas de couvre-feu durant la nuit, ce qu'elle n'avait jamais dit auparavant, et que les personnes qui résident dans les zones NEF 25 et plus, vivent dans un endroit peu ou pas compatible avec un développement résidentiel.</p> <p>La requête pour un recours collectif déposée par CQV a été le seul moyen qu'a trouvé cet organisme pour forcer légalement ADM à prendre en compte les coûts sociaux et environnementaux de ses décisions, avant de décider de fermer Mirabel, la seule solution logique déjà existante et expressément conçue pour éliminer toutes contraintes aux vols de nuit.</p>

Le rôle ténébreux d'Air Canada dans le scandale aéroportuaire à Montréal

Extrait du "Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique" mis à jour le 10 avril 2010 - Mot-clé: Air Canada

accessible au http://www.c-q-v.org/requete_vgc_fr.htm

Date	Description de l'événement	Commentaires
2002-05-04	Les journaux rapportent qu'ADM rendra sa décision officielle la semaine prochaine, de transférer tous les vols nolisés de passagers à l'aéroport de Dorval ne laissant plus au second aéroport desservant Montréal - après celui de Dorval - que le fret aérien de marchandises.	Le Journal de Montréal titre «Fini les passagers à Mirabel». Cette nouvelle décision d'ADM contredit le plan annoncé à peine quatre ans plus tôt en 1997 de maintenir un trafic de passagers à Mirabel et plante l'avant-dernier clou dans le cercueil de Mirabel. Il s'agit du sixième jalon du scandale aéroportuaire qui permettra enfin au gouvernement fédéral d'éliminer Mirabel comme concurrent potentiel aux aéroports ontariens Pearson et Pickering. Le voeu exprimé secrètement en 1971 par la communauté des affaires de Toronto et les dirigeants d' Air Canada de tuer le projet de Mirabel trouve enfin son aboutissement. ADM continue à annoncer au public les mauvaises nouvelles au compte-goutte pour camoufler l'horreur des décisions qu'elle a prises depuis six ans.
2002-05-31	Première audition en Cour Supérieure pour la demande d'autorisation pour un recours collectif par CQV contre ADM conjointement avec Air Canada .	Depuis avril 2000, ADM a introduit des vols de nuit entre 23h00 et 7h00 pour de gros porteurs, puis a permis plusieurs autres dérogations permanentes au couvre-feu par la suite. Selon plusieurs observateurs, un bon nombre d'avions atterrissent et décollent la nuit sans autorisation, quitte à payer une amende ridicule.
2002-06-22	Un sondage du journal La Presse révèle que 71% de la population sont contre la fermeture de Mirabel.	L'opinion de la population n'a aucune importance pour ADM. Seules les demandes d' Air Canada , du milieu d'affaires de Toronto et du petit groupe qui gravite autour de l'aéroport de Dorval trouvent grâce auprès des administrateurs d'ADM. Moins de deux ans plus tard, l'aéroport de Mirabel sera, à toutes fins pratiques, fermé.
2002-08-19	Dans une lettre adressée à ADM, Benoît Labonté, président de la Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain, déclare que la Chambre accueille favorablement le transfert annoncé de tous les vols passagers, mais dans la mesure où certaines conditions précises seront respectées: entre autres, 1) permettre de diminuer les pertes annuelles substantielles reliées à l'opération des vols de passagers à Mirabel, 2) assurer le maintien du couvre-feu et le respect des heures permises de vol par les vols nolisés qui partiront et arriveront à Dorval, 3) obtenir pour Mirabel le plein statut de zone franche, afin de lui permettre de développer pleinement son potentiel de centre de transit des marchandises et d'assurer la place de Montréal comme plaque tournante du cargo en Amérique du nord. « Il est nécessaire, dès maintenant, de faire preuve de vision et de volonté et de doter Mirabel des équipements modernes et des programmes incitatifs nécessaires afin de positionner cet aéroport comme pôle aéro-industriel d'envergure internationale. »	Alors qu'ADM avait une saine situation financière avant 1996, grâce en particulier aux surplus engrangés à Mirabel, la Chambre de Commerce est obligée de prendre acte (sans le dire explicitement) que son appui au transfert des vols internationaux à Dorval avait été catastrophique financièrement. Elle n'ose pas dire non plus qu'elle a été flouée par les promesses vides d' Air Canada de faire de Dorval une plaque tournante en Amérique du Nord. Malgré tout, la Chambre donne un appui mitigé au transfert de tous les vols de passagers, en posant trois conditions qui lui apparaissent essentielles. Force est maintenant de constater qu'aucune de ces trois conditions n'a été respectée, bien au contraire. Qu'à cela ne tienne, ADM s'est empressée de claironner qu'elle avait l'appui du milieu pour ce rapatriement de tous les vols de passagers à Dorval. Qu'est-il arrivé, par exemple, à la zone franche promise depuis 1997? Le gouvernement fédéral de Jean Chrétien s'y est opposé en refusant d'apporter une simple modification à la législation fédérale sur la fiscalité, la seule condition requise pour ouvrir la voie à cette possibilité; c'est d'ailleurs ce que confirmera ADM dans son rapport annuel 2008, dans le message de la direction.

Le rôle ténébreux d'Air Canada dans le scandale aéroportuaire à Montréal

Extrait du "Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique" mis à jour le 10 avril 2010 - Mot-clé: Air Canada
accessible au http://www.c-q-v.org/requete_vgc_fr.htm

Date	Description de l'événement	Commentaires
2003-04-01	Air Canada dépose une demande de protection contre la faillite en vertu de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies (LACC).	Cette action n'est pas étrangère à la baisse d'achalandage provoquée par les attentats du 11 septembre 2001. Mais force est de reconnaître que le hasard fait bien les choses pour Air Canada : pilotée par l'une des firmes d'avocats les plus prestigieuses dans le monde dans le domaine des faillites, Stikeman & Elliott, elle a su tirer avantage de cette situation malheureuse pour se débarrasser de dossiers encombrants, tels que les conventions collectives avec tous ses employés, les deux langues présumées officielles au Canada et la demande de recours collectif déposée l'année précédente par "Citoyens pour une Qualité de vie" (CQV) pour faire cesser les vols de nuits illégaux. La procédure ainsi amorcée par Air Canada a retardé de 18 mois la demande d'autorisation pour un recours collectif. Quel beau hasard providentiel pour ADM qui peut faire oublier son engagement de 1996 de maintenir les vols nolisés à Mirabel, grâce à la suspension provisoire (18 mois) de la demande de recours collectif par CQV.
2004-01-15	CQV s'est désistée de son recours contre Air Canada dans le contexte de la restructuration de la compagnie. Conséquemment, ADM demeure seule intimée devant la Cour.	Pendant ce temps, en dépit du fait que les tribunaux pourraient donner gain de cause à CQV, ADM continue impunément depuis presque trois ans à augmenter les autorisations de vols aériens nocturne et, surtout, ne cesse de prendre des décisions de nature à détruire la vocation originale de Mirabel et engloutir des sommes d'argent considérables pour favoriser le développement de l'aéroport de Dorval. Il est étonnant qu'une telle attitude ne soit pas considérée comme un outrage au tribunal, quand l'on sait que plus le temps passe, plus l'ampleur des sommes englouties rendent difficiles un retour des vols de nuit vers Mirabel, ce qui serait évidemment la seule solution logique pour faire cesser les agressions sonores nocturnes. ADM agit exactement comme si elle ne doutait nullement de l'issue de la poursuite devant les tribunaux.
2004-02-02	Jacques Girard, président du conseil d'administration de Domtar, critique aujourd'hui les engagements d'Air Canada dans le dossier du transfert des vols de Mirabel vers Dorval. Monsieur Girard qui a piloté le dossier 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 considère qu' Air Canada n'a 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.	Monsieur Girard a le courage de dire tout haut ce que la majorité des gens d'affaires et des hommes politiques québécois n'osent pas avouer, par crainte de représailles ou de railleries. C'est difficile pour ces gens d'encaisser le fait d'avoir été bernés en février 1996 par Hollis Harris, alors président d' Air Canada , qui leur avait promis de faire de Dorval un « hub » (plaque tournante) vers l'Europe et le Moyen-Orient. L'ancien maire de Montréal, Pierre Bourque, entre autres, qui avait ostensiblement appuyé monsieur Harris à cette époque, doit se mordre les pouces d'avoir cru dans ses promesses; il a dû en être profondément blessé. Malheureusement, retourné à la vie privée, il n'est plus en mesure de demander réparation à Air Canada .

Le rôle ténébreux d'Air Canada dans le scandale aéroportuaire à Montréal

Extrait du "Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique" mis à jour le 10 avril 2010 - Mot-clé: Air Canada
accessible au http://www.c-q-v.org/requete_vgc_fr.htm

Date	Description de l'événement	Commentaires
2004-11-02	L'ancien ministre québécois, Jean Cournoyer, qui a été un observateur privilégié de la gestation et de la naissance de l'aéroport de Mirabel de 1969 à 1976, a réagi avec véhémence et tristesse à la fermeture de Mirabel. Il déplore notamment, dans sa chronique au Journal de Montréal, l'impossibilité pour les deux paliers de gouvernements de s'entendre pour assurer le bien-être économique des québécois. « La courte vue de la classe gouvernante a permis que disparaisse le plus important symbole de l'importance du Québec dans la fédération canadienne. Aucun programme de commandites n'effacera jamais la gêne que nous éprouvons devant un tel désastre. »	L'ex ministre ajoute : "L'expropriation des terres n'était pas encore terminée que le Gouvernement du Canada permettait à sa créature, Air Canada , de faire atterrir ses avions intercontinentaux à Toronto. De ce fait, il renonçait à faire de Mirabel la plaque tournante du transport aérien canadien. Air Canada a complété l'infâme manoeuvre en maintenant ses vols intérieurs à Dorval, rendant ainsi intentionnellement rébarbatif le transfert des passagers internationaux vers des destinations continentales." Est-ce que cet appel du cœur changera quelque chose à la suite des choses? Nullement. Il suffit de poursuivre la lecture des événements qui suivent pour constater que, même avec le premier ministre québécois, Jean Charest, un champion du fédéralisme rentable au Québec, et un nouveau gouvernement conservateur à Ottawa à partir de 2006, avec lequel il est censé avoir des affinités à cause de son passé conservateur, rien ne changera en ce qui concerne la disparition de Mirabel.
2004-11-18	L'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto a dévoilé un projet d'aéroport à Pickering, au coût de 2 milliards de dollars, sur les terrains expropriés dans les années 70, et n'ayant pas été rétrocédés. L'opposition ontarienne favorise plutôt l'aéroport de Hamilton qui est sous-utilisé et dont les accès ont été améliorés récemment.	Trente ans plus tard, Toronto veut l'aéroport qu'elle n'a pas obtenu dans les années 70 et profite de la fermeture de Mirabel qu'elle savait inéluctable. Il est maintenant devenu évident que toutes les décisions prises par ADM depuis 1996 ne l'ont été que sous la pression d' Air Canada et des milieux d'affaires torontois, désireux d'éliminer une fois pour toutes la concurrence qu'aurait pu poser Mirabel pour le développement aéroportuaire de la région de Toronto. Ce n'est pas un hasard si l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto a dévoilé un projet d'aéroport de 2 milliards de dollars à Pickering, à peine deux semaines après que le dernier vol de passagers eut été transféré de Mirabel à Montréal-Trudeau en octobre 2004. Ce n'est pas un hasard non plus, a) si le Parti conservateur a déposé une motion, une semaine plus tard, pour proposer la rétrocession des 11 000 acres de terres aux expropriés de Mirabel, b) si le président d'ADM reporte maintenant à l'an 2032 un retour possible à Mirabel et c) si la Cour Supérieure rejette la demande de recours collectif par CQV.

Le rôle ténébreux d'Air Canada dans le scandale aéroportuaire à Montréal

Extrait du "Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique" mis à jour le 10 avril 2010 - Mot-clé: Air Canada

accessible au http://www.c-q-v.org/requete_vgc_fr.htm

Date	Description de l'événement	Commentaires
2004-12-07	<p>En commission parlementaire du transport, monsieur James Cherry, PDG d'ADM annonce que le trafic voyageur pourrait fort bien devoir revenir à Mirabel après 2032. Si ADM doit un jour revenir à Montréal-Mirabel, il faudra à ce moment-là aménager au moins deux nouvelles pistes et deux nouvelles aérogares pour répondre aux besoins, dit-il. «Il faut absolument que vous compreniez bien qu'à l'heure actuelle, il n'y a que deux pistes à Mirabel, contre trois à Dorval. Le jour où Dorval ne suffira plus à nos besoins, il sera tout à fait évident qu'il faudra probablement trois, voire quatre pistes à Mirabel pour répondre aux besoins du moment. La zone de 6 000 acres ne permet pas l'aménagement de nouvelles pistes. Il est impérieux de conserver cette réserve de 11 000 acres. S'en départir pourrait avoir des conséquences très graves pour le développement et les besoins aéroportuaires de la grande région de Montréal.»</p>	<p>Il est incroyable de noter, en lisant le compte-rendu de la commission parlementaire, qu'ADM n'a jamais fait d'études permettant d'établir la configuration requise à l'aéroport de Mirabel, s'il avait été décidé de tout concentrer à cet endroit plutôt qu'à Dorval. Comment expliquer que le président d'ADM ait affirmé que Mirabel aurait besoin de 2 nouvelles pistes en plus des deux existantes, quand quelques mois plus tard, il affirmera que l'aéroport Trudeau, avec seulement 3 pistes beaucoup plus courtes, pourra accommoder le trafic jusqu'en 2040... ADM affirmait en 1996 qu'il en coûterait beaucoup plus cher de concentrer les activités aéroportuaires à Mirabel qu'à Dorval. Il est évident que la décision a été prise pour des motifs non avouables, comme, par exemple, pour se plier aux exigences d'Air Canada qui voulait éliminer Mirabel comme un possible concurrent de Toronto. Ce qui est particulièrement incroyable, c'est qu'en 2006, le nouveau gouvernement conservateur ait décidé de rétrocéder aux occupants les 11 000 acres de terres en réserve qui auraient permis de retourner éventuellement les vols de passagers à Mirabel et ADM a approuvé un projet pour transformer l'aérogare de Mirabel en vaste aquarium. Le scandale continue!</p>
2004-12-	<p>Une vérification par CQV du site internet d'Air Transat révèle qu'ADM n'a pas tardé, après le transfert des vols nolisés à Montréal-Trudeau, à introduire des vols de nuit additionnels de gros porteurs:</p> <p>Départs</p> <p>06:00 vers Holguin, Airbus 310-300, TS 564</p> <p>06:15 vers Ft Lauderdale, Airbus 330-200, TS 198</p> <p>Arrivées</p> <p>00:40 de Ft Lauderdale, Airbus 330-200, TS 199</p> <p>00:50 de Puerto Vallarta, Airbus 330-200 , TS 163</p> <p>01:00 de Puerto Plata, Airbus 310-300 , TS 685</p> <p>01:00 de Holguin, Airbus 210-300 , TS 569</p>	<p>Une bonne proportion de ces arrivées briseront le couvre-feu entre 23h00 et 07h00. Les vols nolisés ne sont pas reconnus pour leur assiduité, et si Air Canada n'a aucune difficulté à obtenir d'ADM l'autorisation d'atterrir à 02h00 ou 03h00, parce que l'arrivée régulière de 00h59 en provenance de Toronto a été retardée, il est certain que les vols nolisés n'auront aucune difficulté à obtenir des dérogations de la part d'ADM pour atterrir en plein coeur de la nuit. Pourtant, le CAP6 de NAV Canada qui régit les mesures d'atténuation du bruit à Montréal-Trudeau interdit tout mouvement aérien entre 23h00 et 07h00, sauf en cas d'urgence ou pour des raisons exceptionnelles préautorisées. Il n'est pas question ici de jets régionaux de moins de 45 000 kg avec les vols nolisés d'Air Transat; il est maintenant que+C29stion de gros porteurs de 149 000 kg et 209 000 kg. Il faut noter également qu'il n'est plus question de seulement 20 envolées internationales quotidiennes additionnelles, comme l'avait annoncé ADM lors du transfert des vols internationaux en septembre 1997, mais de plus de 100, si on ajoute les 50 à 80 envolées quotidiennes d'Air Transat.</p>

Le rôle ténébreux d'Air Canada dans le scandale aéroportuaire à Montréal

Extrait du "Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique" mis à jour le 10 avril 2010 - Mot-clé: Air Canada

accessible au http://www.c-q-v.org/requete_vgc_fr.htm

Date	Description de l'événement	Commentaires
2006-01-28	ADM retient les services de Jacques Girard comme rédacteur en chef invité pour rédiger le contenu d'un cahier publicitaire encarté dans le Journal de Montréal, Le Devoir et The Gazette. Ce cahier de qualité très prestigieux distribué à travers le Québec fait les louanges de l'aéroport Trudeau et rend hommage aux dirigeants d'ADM.	Les experts en relations publiques d'ADM démontrent encore une fois leur sens du "timing", au moment où il y a un changement de gouvernement à Ottawa. Ils veulent préparer l'opinion publique et celle des nouveaux politiciens à accepter que l'aéroport Trudeau est là pour rester, tout en évitant soigneusement de parler des dizaines ou centaines de milliers de citoyens dont la vie sera gâchée pour les 35 prochaines années. Monsieur Girard comme rédacteur en chef est un choix stratégique pour s'assurer qu'il n'osera plus répéter sa critique contre Air Canada diffusée le 2 février 2004 sur les ondes de Radio-Canada: déplorant la désolante évolution du dossier aéroportuaire à Montréal, il accusait l'entreprise d'avoir berné le milieu des affaires depuis 1996, avec la conséquence que Toronto a toujours été favorisée au détriment de Montréal. Certains observateurs notent qu'ADM a su ramener monsieur Girard dans de meilleures dispositions, en lui confiant la direction d'une publication prestigieuse surtout au Québec.
2006-05-16	Le tribunal d'appel des Transports du Canada maintient la décision du ministre des Transports prononcée le 22 décembre 2000 ainsi que l'amende de 25 000 \$ imposée pour le vol 630 d' Air Canada qui a violé le couvre-feu en atterrissant à 2h40 la nuit à Dorval. Ladite amende, payable à l'ordre du receveur général du Canada, doit parvenir au Tribunal d'appel des transports du Canada dans les quinze jours suivant la signification de la présente décision.	Le contrôleur aérien a expliqué au tribunal « qu'il avait refusé l'utilisation de Dorval en raison des règlements existants, établissant qu'à l'intérieur des heures de couvre feu, l'aéroport désigné pour les déroutements était l'aéroport de Mirabel. Les critères avaient été resserrés et étaient devenus plus sévères qu'en 1999, ce qui a eu pour conséquences d'accepter moins d'exemptions. » a-t-il ajouté. Effectivement à compter de l'an 2000, le comité d'environnement d'ADM a changé la politique et a élargi les critères, plus particulièrement en ce qui concerne les bris mécaniques et les problèmes de retard. Paradoxalement, ADM a changé de nouveau la donne depuis 2004 pour permettre de faire décoller et atterrir de gros porteurs d'Air Transat et Sky Service et autoriser des vols de petits porteurs plus bruyants qu'un Boeing 747 à toutes heures de la nuit. De plus, ADM a fait disparaître le mot "couvre-feu" de son langage et sa documentation pour le remplacer par "heures restreintes". ADM s'est donc enfin accordé toute liberté pour abuser des vols de nuit selon son bon vouloir.
2007-09-29	À peine trois jours après que la Cour d'appel eut maintenu sur division le jugement de la Cour Supérieure, lequel rejetait la demande de recours collectif intentée en 2002 par CQV contre ADM et Air Canada , cette dernière débute une campagne de publicité sur une pleine page dans La Presse et The Gazette, où l'on peut voir une photo de chacun des 25 départs pour Toronto de 05h30 à 23h00.	Même si ADM continue à prétendre publiquement que les autorisations exceptionnelles qu'elle accorde ne couvrent que la période de 6h00 à 7h00 pour les décollages, il y a déjà plusieurs mois que des transporteurs aériens (dont Air Canada) sont autorisés à décoller à partir de 5h00 et même avant, sous prétexte qu'ils ne sont pas bruyants. Pourtant neuf mois plus tôt, ADM avait admis à son comité consultatif sur le climat sonore que la plupart des avions de 45 000 kg et moins étaient plus bruyants qu'un Boeing 747. Bien qu' Air Canada n'ait pas perdu de temps à étaler la victoire provisoire d'ADM contre CQV, ADM a plutôt choisi la discrétion, sur les conseils de ses experts en relations publiques, sachant qu'il n'était vraiment pas opportun de pavoiser, surtout que CQV a encore un recours possible devant la Cour Suprême.

Le rôle ténébreux d'Air Canada dans le scandale aéroportuaire à Montréal

Extrait du "Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique" mis à jour le 10 avril 2010 - Mot-clé: Air Canada
accessible au http://www.c-q-v.org/requete_vgc_fr.htm

Date	Description de l'événement	Commentaires
2010-03-27	<p>ADM revient à la charge avec un cahier publicitaire encarté dans le Journal de Montréal, Le Devoir et The Gazette très semblable à celui distribué à travers le Québec le 28 janvier 2006. Cette publication couleur de 28 pages de haute qualité répète essentiellement les mêmes louanges de l'aéroport Trudeau et rend les mêmes hommages aux dirigeants d'ADM. Jacques Girard est encore le rédacteur en chef invité. On peut noter sur une pleine page le témoignage élogieux du réputé pianiste Alain Lefèvre, qui déclare sa fierté d'être montréalais. Il ajoute: « ...nous avons de bonnes raisons de nous enorgueillir. Montréal-Trudeau en est une de plus. ». La célèbre médaillée olympique Chantal Petitclerc, à laquelle une page a également été consacrée, déclare quant à elle « ...je dirais que Montréal-Trudeau c'est la convivialité. Je suis fière de "mon" aéroport qui n'a rien à envier à bien d'autres qui auraient intérêt à s'en inspirer. ». Parmi les commanditaires de cette publicité, Air Canada loge en première place.C180</p>	<p>Il est évident que le message (subliminal?) se raffine un peu plus en utilisant des témoignages de deux vedettes renommées dans le monde artistique et le monde des sports. Il est quand même paradoxal qu'un monopole privé comme ADM, qui se plaint des contributions publiques qui lui sont imposées en taxes et en loyer, puisse justifier une telle dépense en publicité, alors qu'aucune entreprise privée normale, soumise aux lois du marché et de la concurrence, pourrait justifier un tel gaspillage. Pourquoi ce battage publicitaire alors qu'ADM a un marché captif sans aucune concurrence? À qui s'adressent ces messages? C'est un secret de polichinelle qu'ADM craint de devoir faire face aux citoyens affectés par les mouvements aériens au cours d'une étude d'impacts et une consultation publique. Elle sent que les gains obtenus par CQV depuis 2 ans risquent de faire bouler de neige. C'est ce qui amène ADM à faire dévier le débat public sur de belles images de ce qu'ils ont accompli et veulent continuer à accomplir à coups de milliards de dollars, sans même se soucier une seule fois des dommages à la santé, la sécurité, la qualité de vie et la valeur du patrimoine immobilier des citoyens affectés. Ce dernier élément combiné au coût faramineux de la congestion routière résultant de l'expansion de l'aéroport Trudeau fera sans contredit pencher la balance vers la seule solution durable digne de ce nom: Mirabel. S'il devait en être autrement, ADM cessera de s'opposer à être soumise à la Loi canadienne d'évaluation environnementale et à une véritable consultation publique.</p>