

# L'ÉDITORIAL D'HERTÉ

[www.c-q-v.org](http://www.c-q-v.org)

2008-05-22

## LA MAUVAISE FOI D'AÉROPORTS DE MONTRÉAL

La bonne ou mauvaise foi d'une personne ou d'un organisme est un des principes fondamentaux invoqués devant les tribunaux pour faire disculper ou condamner cette personne ou cet organisme. Transport Canada, en juillet 1992, a même fait de l'obligation de bonne foi un des premiers paragraphes (no 1.09.01) du bail qu'il a signé avec Aéroports de Montréal (ADM). Ce paragraphe intitulé « **Bonne foi** » se lit comme suit : « Le Locataire doit en tout temps exercer les droits qui lui sont accordés en vertu des présentes d'une façon qui soit conforme à de saines pratiques d'affaires ainsi que le ferait un propriétaire prudent et raisonnable, **agir de bonne foi** et en conformité avec ses documents et actes constitutifs et déployer tous les efforts nécessaires afin d'optimiser les revenus et le Loyer. »

Il n'est donc pas étonnant que toute mention de mauvaise foi chez ADM puisse susciter des craintes chez ses dirigeants et les placer sur la défensive. Devant la multiplication de ce qui a toutes les apparences d'accrocs à la bonne foi par ADM, en ce qui concerne la préservation des droits des citoyens, ceux-ci ont non seulement le droit, mais leurs organismes de protection ont le devoir de les dénoncer. Les actes ou omissions répréhensibles, répertoriés par CQV ci-après, peuvent-ils être des preuves de bonne foi?

- Aucune véritable consultation indépendante en 16 ans d'existence, en violation des clauses de son bail.
- Aucune véritable étude d'impact sur l'environnement en 16 ans d'existence, malgré les preuves que ses décisions affectent gravement la santé des citoyens, leur sécurité, leur qualité de vie et la valeur de leur patrimoine immobilier.
- ADM a trompé les tribunaux qui ont autorisé le transfert des vols internationaux en 1997, en prétendant, dans un rapport-bidon, que le transfert n'avait pas d'impact significatif puisqu'il n'ajoutait qu'environ 20 mouvements aériens aux 544 déjà existants. ADM a toujours caché ses véritables intentions de permettre plus de 1 160 mouvements aériens; ce nombre pourrait atteindre 1 480, sans nécessiter de piste additionnelle.
- Les coûts d'expansion de l'aéroport de Dorval estimé à 185 M\$ en 1996 sont passés à 1 050 M\$ en 2000, puis à plus de 2 000 M\$ en 2007.

- Selon ADM en 1996, il n'en aurait coûté que 500 M\$ pour mettre à jour l'aéroport de Mirabel. ADM a toujours refusé de soumettre ses estimations de coûts pour examen ni de fournir les données utilisées pour appuyer ses estimations. Qu'ont-ils à cacher?
- En 1996, ADM prétendait que Mirabel serait spécialisé dans les vols nolisés et deviendrait une plaque tournante majeure dans le transport tout cargo. En 2004, les vols nolisés ont été transférés à Dorval, avec leurs lots de vols de nuit, à l'insu même du Comité Consultatif sur la Gestion du Climat Sonore. Aujourd'hui, ADM s'apprête à démolir l'aérogare pour le transformer en gigantesque aquarium et le tarmac en piste de course; il poursuit également en catimini le transfert des vols tout cargo vers l'aéroport PET, en détruisant des espaces verts pour accueillir Purolator et autres transporteurs similaires.
- L'aéroport de Dorval, qui annonçait un couvre-feu de 23h00 à 07h00 au début des années 1990, est devenu graduellement et en cachette un aéroport ouvert 24/24 et 7/7.
- Sous prétexte de réduire les impacts négatifs du survol d'un territoire pour nuire à un moins grand nombre de citoyens, ADM se vante d'introduire depuis l'automne 2006, sans consultation aucune des personnes affectées ou leur représentants élus, de nouvelles trajectoires qui n'ont pour résultat que d'augmenter le nombre de citoyens affectés, mais moins souvent : désinformation?
- Le maire de Dorval a dévoilé par inadvertance en décembre 2006 qu'ADM était sur le point d'autoriser les vols de nuit par les gros porteurs, mais son vice-président, Normand Boivin s'en défend bien... pour le moment... C'est comme si ADM ne le faisait pas déjà : désinformation?
- ADM refuse de dévoiler aux membres du Comité Consultatif sur le Climat Sonore le bruit réel émis par les avions individuels. Il ne fournit que la moyenne annuelle ou la moyenne quotidienne. Pourquoi ces cachettes?

Le ministre des Transports du Canada ne devrait-il pas dénoncer ces faits accablants?