

# EXTRAIT DU TABLEAU CHRONOLOGIQUE DU DOSSIER AÉROPORTUAIRE DANS SON CONTEXTE POLITIQUE

## *Les neuf jalons du scandale aéroportuaire*

NOTE: Le tableau, dont sont extraits les 9 événements constituant les jalons du scandale, contient en date du 7 octobre 2008 un total de 302 événements.

Jalon	Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
<b>JALON No 1</b>	9	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 vancouverois. 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 <b>premier jalon du scandale aéroportuaire</b> 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>

Jalon	Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
JALON No 2	19	1975-10-04	L'inauguration en grande pompe par Pierre-Elliott Trudeau du plus grand et plus moderne aéroport au monde, au coût de 350 M\$.	Le coût des travaux de 350 M\$ en 1972 représenterait un montant de 1 379 M\$ en 2007 selon les économistes. Certaines sources mentionnent que les travaux auraient coûté 500 M\$, mais on ne peut trouver aucun détail sur cette prétention. Malheureusement, l'autoroute 13 et l'autoroute 50, ainsi que le lien ferroviaire rapide qui étaient essentiels au développement de Mirabel comme plaque tournante nord américaine, n'ont jamais été construits parce que le gouvernement de Robert Bourassa (le mangeur de hot-dog), à l'instar du précédent gouvernement Bertrand, a refusé de contribuer à la construction des autoroutes 13, 50 et du lien ferroviaire qui devait relier Mirabel au centre-ville: il importe de se rappeler que le site de Mirabel avait été imposé à son gouvernement par les libéraux fédéraux. Pendant ce temps, devant le refus du gouvernement de l'Ontario de contribuer aux infrastructures requises par le projet d'aéroport de Pickering, Pierre-Elliott Trudeau a plutôt choisi de reporter sa décision et d'investir davantage dans l'agrandissement de l'aéroport Pearson. Deux poids, deux mesures... Le refus du fédéral d'assumer seul les conséquences de sa décision unilatérale sur le réseau routier québécois, constitue le <b>deuxième jalon du scandale aéroportuaire</b> qui mettra un frein à l'essor du nouvel aéroport.
JALON No 3	33	1982-	En 1982, une réunion du Conseil des ministres s'est tenue dans un hôtel de Montréal, à laquelle était convoqué le gestionnaire des deux aéroports. À l'époque, c'était Transports Canada qui les gérait. Le ministre des Transports a alors annoncé qu'il ne transférerait pas tous les vols de passagers de Dorval à Mirabel. On avait déjà commencé à accorder beaucoup de vols internationaux à Toronto depuis 1972 et l'on avait décidé secrètement de favoriser Dorval. Le gouvernement libéral de Pierre-Elliott Trudeau décrète donc le maintien de deux aéroports: Mirabel s'occupe des vols internationaux, des vols nolisés et du fret aérien. Dorval s'occupe des vols domestiques et des vols transfrontaliers.	Pourquoi ne pas avoir concentré toutes les activités aériennes à Mirabel conformément au plan original? Les spécialistes se perdent en conjectures sur ce sujet. Ces mêmes spécialistes s'accordent toutefois à dire que cette décision de maintenir deux aéroports a été le <b>troisième jalon du scandale aéroportuaire</b> , surtout depuis qu'il était devenu évident que les traitements de faveur accordés en 1971 par le gouvernement fédéral et Air Canada à l'aéroport Pearson de Toronto, avaient eu pour conséquence d'éroder l'achalandage à Mirabel. Dans les coulisses politiques, on chuchotait que la mauvaise relation personnelle entre Pierre-Elliott Trudeau et René Lévesque avait atteint son paroxysme, à cause du refus de celui-ci de se plier aux vœux de la majorité au Canada, lors du rapatriement de la constitution. Le gouvernement du Parti québécois, à l'instar des deux gouvernements qui l'ont précédé et du gouvernement ontarien (dans le cas de Pickering), a maintenu sa décision de ne pas contribuer au coût des liens routiers et ferroviaires nécessités par un ouvrage fédéral imposé; le refus répété de participation du gouvernement du Québec était devenu d'autant plus logique que déjà, il était apparent que l'aéroport Pearson de Toronto allait supplanter Mirabel comme plaque tournante au Canada.

Jalon	Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
<b>JALON No 4</b>	76	1996-02-20	<p>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).</p>	<p>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 <b>quatrième jalon du scandale aéroportuaire</b> 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.</p>

Jalon	Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
<b>JALON No 5</b>	95	1996-10-18	Dans un communiqué, le ministre fédéral de l'environnement, Sergio Marchi, rend publique une étude préparée par l'agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE) qui révèle que le transfert prévu des vols internationaux de Mirabel à Dorval, n'entraînerait pas d'effets environnementaux négatifs importants, puisque l'augmentation des vols ne représente que 11 départs de plus par jour. En conséquence, l'ACEE recommande de ne pas renvoyer ce projet à un examen par une commission d'évaluation environnementale. Le ministre Marchi se dit troublé par le fait que l'article 5 de sa Loi laisse échapper à l'étude environnementale les projets initiés par les administrations aéroportuaires privatisées. En dépit de cette admission, le ministre a approuvé la recommandation de ses employés.	Aussi incroyable que cela puisse paraître, l'agence environnementale a non seulement évité délibérément d'évaluer l'impact au-delà du premier jour du transfert, mais a poussé la désinformation en ne publiant que la moitié du nombre de mouvements aériens additionnels, se contentant de ne mentionner que les départs. Si ADM avait exprimé clairement son intention d'autoriser plus de 1 166 mouvements aériens à Dorval, plus du double des 564 mouvements prétendus au moment de la décision, jamais le transfert n'aurait pu être approuvé politiquement, ni par les tribunaux d'ailleurs. Tout indique que l'ACEE et son patron, le ministre de l'environnement Sergio Marchi, ont manifestement voulu couper l'herbe sous le pied des requérants devant les tribunaux, en prétendant que l'ajout de seulement 11 départs par jour, ne justifiait pas d'étude d'impact. Le fait que le ministre ait admis être troublé par l'échappatoire de sa loi, n'a jamais déclenché de changement à cette loi. Cette loi n'ayant jamais été amendée, on ne peut que conclure que cette échappatoire délibérée du gouvernement fédéral dans la loi constitue le <b>cinquième jalon du scandale aéroportuaire</b> .
<b>JALON No 6</b>	178	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 <b>sixième jalon du scandale aéroportuaire</b> qui permettra enfin au gouvernement fédéral d'éliminer Mirabel comme concurrent potentiel aux aéroports ontariens Pearson et Pickering. Le vœu 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.

Jalon	Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
<b>JALON No 7</b>	247	2006-12-30	Aéroports de Montréal (ADM) et le Consortium européen I-Parks-Oger International concluent un protocole d'entente en vue du développement d'un parc thématique d'envergure internationale à l'aéroport de Mirabel, du nom de Rêveport/Aerodream. Le projet Rêveport vise la transformation de l'ancienne aérogare de Montréal-Mirabel en un lieu d'évasion en famille et/ou entre amis de plus de 100 000 m <sup>2</sup> , axé sur les thèmes de l'eau et de l'espace. Dans les grandes lignes, ce centre récréotouristique doit comprendre un aquarium géant, une plage intérieure, des salles de cinéma, un centre de conditionnement physique -- avec sauna, spa et compagnie --, une galerie marchande, des restaurants, mais aussi un musée.	ADM annonce pour la première fois ses vraies couleurs en encourageant un projet qui éliminera à court terme la possibilité que Mirabel redevienne un aéroport pour les passagers. L'aérogare, le cœur d'un projet construit au coût de 1,4 milliards de dollars (en dollars 2007), sera complètement transformé pour devenir un aquarium géant, selon la description fournie par I-Parks-Oger. Il s'agit d'un <b>septième jalon du scandale aéroportuaire</b> qui mettrait fin à la possibilité qu'une partie de l'aérogare existante puisse servir à recevoir les passagers des vols de nuit. Mince consolation: quand les citoyens agressés quotidiennement par la pollution autour de Montréal-Trudeau réussiront à forcer un nouveau transfert des vols réguliers vers Mirabel, l'aérogare pourra être construit sur le côté sud des pistes, ce qui réduira la distance du centre-ville de Montréal à environ 45 km.
<b>JALON No 8</b>	257	2007-03-24	André Dubuc du journal Les Affaires titre: « FedEx prend racine à Dorval ». Après Purolator, l'année précédente, c'est au tour de FedEx Ground de choisir l'aéroport Montréal-Trudeau à Dorval pour s'implanter dans la région montréalaise.	Il est étonnant de constater que Jean Teasdale, vice-président, Fret aérien et développement industriel, chez ADM fasse la promotion de Dorval au lieu de Mirabel, alors que cette entreprise se vante d'offrir une infrastructure de cargo de niveau international à Mirabel et s'était engagé depuis le début à faire de Mirabel le centre d'excellence pour le tout cargo. De plus, cette promotion va directement à l'encontre de tous les principes de développement durable, en détruisant des espaces verts, gravement déficients à Montréal, et favorisant la croissance du camionnage sur les autoroutes 20 et 40 qui souffrent déjà de congestion chronique. ADM s'en lave les mains puisque cela ne se passe pas sur son terrain. Curieusement, ni Environnement Canada, ni Environnement Québec, ni la ville de Montréal ne semblent se préoccuper de ces dommages collatéraux à l'environnement. Ce nouvel événement constitue le <b>huitième jalon du scandale aéroportuaire</b> .

Jalon	Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
<b>JALON No 9</b>	<b>301</b>	2008-08-05	Le conseil de l'arrondissement Saint-Laurent adopte à l'unanimité une résolution par laquelle il signifie à ADM son opposition catégorique aux vols de nuit, à l'exception de ceux effectués dans des circonstances exceptionnelles. L'arrondissement de Saint-Laurent est le lieu de résidence de 85 000 personnes	Cet arrondissement est le sixième à s'opposer aux décisions unilatérales d'ADM. La direction de CQV craint toutefois que le cumul des oppositions aux vols de nuit incite ADM à simplement interdire ceux-ci, plutôt que de rediriger rapidement tout ce trafic nocturne vers Mirabel. Rien ne l'empêcherait, en effet, de procéder sans délai, puisque l'aérogare de Mirabel est toujours intact, en dépit des annonces qu'ADM se plaît à répéter depuis deux ans, laissant croire que la destruction de l'aérogare et sa gare ferroviaire souterraine sont commencés. Le fameux projet récréatif Rêveport n'est encore qu'une série de croquis difficilement réalisables pour le moment. Certains observateurs, qui ont de la suite dans les idées, font remarquer que la cessation des vols de nuit à Montréal-Trudeau et Mirabel serait le coup de grâce, le <b>neuvième et dernier jalon du scandale aéroportuaire</b> , qui mettrait fin définitivement à la concurrence qu'aurait pu constituer Mirabel, par rapport à l'éclosion imminente de l'aéroport Pickering, près de Toronto. Une telle décision irréfléchie aurait certainement des répercussions catastrophiques pour l'économie de la région métropolitaine. C'est pourquoi CQV insiste pour qu'en parallèle avec le transfert provisoire des vols de nuit, une étude d'impacts complète et indépendante de Transports Canada et ADM soit entreprise.

Mise à jour: 2008-10-06