

# SAVIEZ-VOUS?

## CITOYENS POUR UNE QUALITÉ DE VIE (CQV) VOUS INFORME

1. SAVIEZ-VOUS QUE, le 20 février 1996, ADM a annoncé, à la consternation générale, sa décision de transférer les vols internationaux de Mirabel à Dorval;
2. SAVIEZ-VOUS QUE cette décision était clairement en contradiction avec le plan directeur 1995-2010, soigneusement préparé de 1992 à 1995 et approuvé par Transports Canada à peine quelques semaines plus tôt;
3. SAVIEZ-VOUS QU'ADM a prétendu que des études économiques justifiaient amplement la décision de faire le transfert des vols de passagers de Mirabel à Dorval, plutôt que l'inverse, comme le sens commun et plusieurs experts le suggéraient fortement;
4. SAVIEZ-VOUS QU'ADM a **refusé de rendre publics les rapports** sur ces études économiques, à l'appui de sa décision;
5. SAVIEZ-VOUS QUE ces études économiques ont **délibérément fait abstraction** du coût économique imposé aux 108 000 citoyens riverains de Dorval, résultant des dommages à la dévaluation de leur patrimoine immobilier;
6. SAVIEZ-VOUS QU'ADM n'a **jamais** voulu entreprendre les autres études d'impacts directs sur la santé, la sécurité et la perte de jouissance de la vie des citoyens riverains, avant de prendre la décision-surprise de ce transfert de Mirabel à Dorval;
7. SAVIEZ-VOUS QUE le jour même de l'annonce, un important groupe de contestation de la couronne nord de Montréal, la « Coalition Élargie au Soutien de l'Aéroport de Montréal-Mirabel » (CESAMM), s'est formé pour s'opposer à cette décision soudaine et unilatérale;
8. SAVIEZ-VOUS QUE, le 12 mars 1996, une résolution a été formellement adoptée au conseil de la ville de Saint-Laurent, demandant qu'une étude d'impacts et une consultation publique soient entreprises, avant de procéder à ce transfert;
9. SAVIEZ-VOUS QUE cette résolution, proposée par Alan DeSousa, appuyée par François Ghali, et adoptée à l'unanimité par tous les membres du conseil de la ville, n'a jamais reçu de réponse d'ADM ni de Transports Canada;
10. SAVIEZ-VOUS QUE, pris au dépourvu devant cette demande, ADM s'est empressé de faire préparer en quelques semaines seulement, un pseudo rapport d'impacts sur l'environnement, déposé le 25 mars 1996 par son vice-président Youssef Sabeh et par Pierre Lundahl de SNC-Lavalin Environnement, cette dernière entreprise ayant des intérêts considérables dans le dossier où Mirabel est en concurrence avec Pickering;
11. SAVIEZ-VOUS QUE ces deux experts, non indépendants, ont conclu, dans une étude précipitée et très incomplète, que l'impact sur l'environnement était négligeable, puisque le transfert ne concernait qu'une vingtaine de mouvements aériens quotidiens additionnels en 1996 sur un total de 543, ce qui a toutes les apparences d'un rapport de complaisance;
12. SAVIEZ-VOUS QUE la CESAMM a retenu les services d'un expert indépendant, l'ingénieur Maurice Amram de l'École Polytechnique de Montréal, pour vérifier rapidement le rapport Sabeh-Lundahl;
13. SAVIEZ-VOUS QUE monsieur Amram, dans un rapport daté du 26 avril 1996, a déploré le fait a) que l'étude ne mentionnait nullement le nombre de mouvements aériens prévus à moyen et long terme, ce qui aurait dû être fait, b) que la courbe théorique NEF 25, utilisée par ADM pour identifier la superficie des secteurs incompatibles avec un développement

résidentiel, a permis d'établir à 108 000 le nombre de citoyens alors affectés par le bruit, c) que l'expérience mondiale situait à environ 600 le seuil de tolérance de la population aux mouvements aériens quotidiens, d) que ce seuil risquait d'être atteint dès le début des années 2000, e) que les courbes NEF ne tenaient aucun compte du bruit réel généré par les avions, faute d'instrumentation appropriée et f) que les manquements ci-haut justifiaient amplement de refaire les études d'évaluation environnementale;

14. SAVIEZ-VOUS QUE François Ghali, devant ces manquements graves, a rassemblé plusieurs citoyens, dont son collègue Alan DeSousa, pour mettre sur pied le jour même un organisme sans but lucratif, « Citoyens pour une Qualité de Vie » (CQV), pour s'opposer lui aussi à cette décision unilatérale;
15. SAVIEZ-VOUS QUE CQV s'est aussitôt joint à la CESAMM, pour présenter un recours devant les tribunaux afin de forcer ADM à se soumettre à la Loi Canadienne d'Évaluation Environnementale (LCEE) et qu'une étude d'impacts soit entreprise avant le transfert.
16. SAVIEZ-VOUS QUE CQV et la CESAMM ont déposé un recours le 17 mai 1996 devant le juge Marc Noël de la cour fédérale du Canada, pour forcer Transports Canada et Environnement Canada à faire respecter par ADM la LCEE;
17. SAVIEZ-VOUS QUE, le 12 juin 1996, la CESAMM déposait un nouveau recours judiciaire devant le juge Pierre Viau de la Cour Supérieure cette fois, afin d'empêcher ADM d'aller de l'avant avec son projet de transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval;
18. SAVIEZ-VOUS QUE le 18 octobre 1996, le ministre fédéral de l'environnement de l'époque, Sergio Marchi, a fait produire, à la surprise générale, un autre rapport-bidon par l'Agence Canadienne d'Évaluation Environnementale (ACEE), selon lequel le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval n'aurait pas d'impact négatif significatif, puisqu'il n'engendrerait que 11 départs d'avions additionnels à ceux déjà existants et que, par conséquent, ADM n'avait pas à se soumettre à la LCEE;
19. SAVIEZ-VOUS QUE la réalité d'aujourd'hui révèle qu'ADM n'avait jamais eu l'intention de retourner les vols de passagers à Mirabel, tant que le nombre de mouvements aériens ne sera pas passé de 543 par jour à 1 166, sans dévoiler que ce nombre pourrait même être augmenté à 1 480 par jour;
20. SAVIEZ-VOUS QU'il est maintenant connu que le seul et unique motif technique invoqué par l'ACEE pour soustraire ADM à l'obligation de la Loi, était mensonger; en effet, les 11 départs invoqués ont délibérément fait abstraction des arrivées et de la croissance anticipée plus tard de ces mouvements, dans le but évident d'en minimiser l'impact aux yeux du juge;
21. SAVIEZ-VOUS QUE le ministre Marchi a endossé la recommandation de l'ACEE le jour même du dépôt de son rapport, tout en laissant entendre dans un communiqué, qu'il était troublé par la faille contenue dans l'article 5 de sa Loi (LCEE), qui laissait échapper à l'étude environnementale les projets initiés par des administrations aéroportuaires privatisées.
22. SAVIEZ-VOUS QUE, dans son jugement du 24 octobre 1996, le juge se soit dit heureux, en tant que citoyen, de constater que le ministre ait exprimé sa préoccupation sur la présence d'une faille dans la loi, mais qu'en tant que juge, il ne lui appartenait pas de décider quelle devrait être la politique du ministre de l'Environnement à cet égard, ni de fausser l'interprétation de la Loi actuelle en décidant lui-même de ce qu'elle devrait être;
23. SAVIEZ-VOUS QUE le juge Noël a déploré, ne pas avoir d'autre choix que d'appliquer la Loi, en dépit de cette faille importante, et de rejeter la requête de CQV et la CESAMM.

24. SAVIEZ-VOUS QUE le ministre Marchi n'a jamais modifié sa loi, en dépit de sa prétendue préoccupation;
25. SAVIEZ-VOUS QUE le juge Viau de la Cour Supérieure a annulé, le 12 février 1997, la décision d'ADM dans un jugement dévastateur de 255 pages, dans lequel il dénonce les « injustices graves » et « les abus de pouvoir » commis par ADM et, en conséquence lui a ordonné de cesser tous les travaux d'aménagement de l'aéroport à Dorval;
26. SAVIEZ-VOUS QUE les procureurs d'ADM ont réussi à obtenir de la Cour d'appel le 7 avril 1997, moins de deux mois après le jugement de la Cour Supérieure, le rejet sur le banc du jugement du juge Viau, en dépit de ses dénonciations précédentes; à l'instar du juge Noël, les trois juges ne se sont même pas donnés la peine d'étudier le fond du litige et se sont uniquement contentés de juger sur la forme exposée par les procureurs, invoquant que «...la décision de procéder au changement de vocation des aéroports était « du ressort et du pouvoir d'ADM, [que] ADM n'est pas un organisme public et [que] même si la consultation n'a pas toujours été transparente, elle a existé quand même. »;
27. SAVIEZ-VOUS QU'en plus de tromper les tribunaux en octobre 1996 et avril 1997, sur le nombre de mouvements aériens qu'il autoriserait plus tard à Dorval, ADM a caché au milieu des affaires, les médias, la classe politique et tous les citoyens concernés, le coût réel du transfert qu'il prétendait ne s'élever qu'à 185 millions de dollars, alors que, nous le savons maintenant, ce coût a déjà dépassé le milliard de dollars et devrait s'élever bien au-delà de 2 milliards au cours des prochaines années;
28. SAVIEZ-VOUS QU'en plus des 2 milliards mentionnés précédemment, il faut ajouter la contribution de plus d'un milliard de dollars qui sera requise des gouvernements du Québec et municipaux (donc des contribuables) pour la réfection du rond-point de Dorval et l'ajout d'un nouveau lien ferroviaire entre l'aéroport Trudeau et le centre-ville, à un moment où ces deux niveaux de gouvernements croulent sous les dettes, pour réparer et remplacer leurs propres infrastructures qui se dégradent dangereusement;
29. SAVIEZ-VOUS QUE, jusqu'à la fin de 1997, ADM répétait qu'il y avait un couvre-feu entre 23h00 et 07h00 à Dorval, et qu'une fois ses deux victoires judiciaires obtenues, il a commencé à introduire graduellement et en secret de plus en plus de vols de nuit, de sorte qu'on en dénombre aujourd'hui plus de 65 toutes masses confondues;
30. SAVIEZ-VOUS QU'ADM faisait miroiter au milieu des affaires que Dorval deviendrait une plaque tournante majeure pour le transport des passagers, alors que Mirabel deviendrait une plaque tournante nord américaine de choix pour les vols nolisés et le transport cargo.
31. SAVIEZ-VOUS QUE la vérité aujourd'hui démontre que rien de tout cela ne s'est produit: Dorval (maintenant Pierre-Elliott-Trudeau) a poursuivi allègrement, avec la complicité active d'Air Canada, la carrière planifiée par le gouvernement fédéral d'en faire un satellite de seconde classe de l'aéroport de Toronto, tous les vols nolisés ayant été transférés à Dorval et le rôle cargo de Mirabel étant en voie de disparition au profit de Trudeau.
32. SAVIEZ-VOUS QUE Denis Beauregard, vice-président d'ADM, a avoué au journal La Presse en mars 2000 que ce monopole privé n'avait jamais eu l'intention de retourner à Mirabel, obéissant en cela aux dictats d'Air Canada qui représentait 65% de sa clientèle; il n'avait jamais non plus considéré un retour à Mirabel; pour ADM, évoquer un tel retour possible était simplement une stratégie proposée par ses spécialistes des communications, pour calmer le jeu devant le tollé soulevé par de nombreux citoyens de Dorval.

33. SAVIEZ-VOUS QUE si ADM avait dit la vérité en 1996 et 1997, jamais les quatre instances judiciaires alors appelées à se prononcer, n'auraient pu permettre le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval, sans qu'une étude d'impact n'ait été entreprise.
34. SAVIEZ-VOUS QUE la preuve est maintenant faite que Transports Canada et Environnement Canada ont menti au juge Marc Noël de la Cour fédérale en octobre 1996, ce qui peut faire l'objet d'un recours pour outrage au tribunal et ce qui annulerait complètement le rejet du recours intenté en 1996 par CQV et la CESAMM devant cette instance;
35. SAVIEZ-VOUS QU'en mars 2000, ADM a déposé un mémoire à l'Agence Canadienne d'Évaluation Environnementale refusant de nouveau d'adhérer à la loi et que le ministre fédéral des Transports, David Collenette, a endossé tacitement;
36. SAVIEZ-VOUS QUE CQV a tenté de 2002 à 2008 à faire cesser les vols de nuits introduits illégalement par ADM depuis avril 2000 et que les tribunaux ont tous estimé que les faits allégués par CQV paraissaient justifier les conclusions recherchées, en regard de l'établissement de la nuisance et des troubles de voisinage (art. 976 C.c.Q.), de l'expropriation déguisée (art. 952 C.c.Q.) et de l'exercice abusif par ADM de la discrétion réglementaire équivalent à abus de droit.
37. SAVIEZ-VOUS QU'en dépit de cette admission accablante, la cour d'appel a choisi d'appuyer, sur division, la thèse développée par les procureurs d'ADM selon laquelle la demande de recours collectif était difficile d'application, sans égard au fond de la question;
38. SAVIEZ-VOUS QUE les élus municipaux, siégeant sur le Comité Consultatif sur le Climat Sonore (CCCS), n'ont jamais vraiment été consultés, mais simplement informés des décisions d'ADM quatre fois par année;
39. SAVIEZ-VOUS QU'il ait été impossible pour les élus municipaux de porter un quelconque jugement éclairé, puisqu'ADM persistait à les tenir au secret, à les désinformer et à refuser de leur fournir toutes les données disponibles sur le bruit réel engendré par les mouvements aériens;
40. SAVIEZ-VOUS QUE les élus municipaux sur le CCCS d'ADM n'ont jamais servi que de caution morale à ADM, pour faire croire au cabinet des ministres, aux médias et au public que les citoyens appuyaient ses décisions injustifiables;
41. SAVIEZ-VOUS QUE les quatre représentants des citoyens sont placés en minorité (4/15) au sein du CCCS, alors qu'à Toronto les citoyens ordinaires et leurs représentants forment 85% du comité;
42. SAVIEZ-VOUS QUE les quatre représentants des citoyens siégeant au CCCS n'ont aucun pouvoir juridique, démocratique ou moral pour se prononcer au nom de leur arrondissement ou leur ville, à moins d'avoir obtenu une approbation formelle du conseil municipal par résolution;
43. SAVIEZ-VOUS QUE ces approbations n'ont jamais eu lieu, annulant par conséquent les endossements antérieurs prétendus par ADM;
44. SAVIEZ-VOUS QU'il est inacceptable de faire porter aux seuls quatre élus municipaux siégeant au CCCS, l'odieux d'endosser des décisions d'ADM qui affectent gravement la vie de citoyens qui ne résident même pas sur leur territoire (Saraguay, Cartierville, Laval, Lachine, Ville de Mont-Royal, Côte-Saint-Luc, LaSalle et Montréal Ouest);
45. SAVIEZ-VOUS QUE l'augmentation incessante des mouvements aériens de jour comme de nuit, continue de provoquer des levées de boucliers grandissantes dans le public en général et

- dans le monde municipal, en particulier, sept arrondissements et villes ayant déjà exprimé formellement leur opposition à l'une ou l'autre décision prises par ADM;
46. SAVIEZ-VOUS QUE les gouvernements fédéral, provincial et municipal ont confié la responsabilité exclusive aux arrondissements et aux villes du Canada de gérer le bruit et autres nuisances sur leur territoire, alors qu'ADM refuse de leur fournir les données essentielles à cette obligation démocratique;
  47. SAVIEZ-VOUS QU'avec l'introduction de nouvelles trajectoires préférentielles pour les décollages de nuit, ADM a fait la preuve que sa simulation théorique du bruit généré par les avions ne reflétait nullement la réalité;
  48. SAVIEZ-VOUS QUE toutes les prétentions d'ADM de 1992 à 2006 sur la diminution du nombre de citoyens incommodés par les survols aériens, n'ont toujours été basées que sur ses simulations théoriques semblables et doivent être remises en cause;
  49. SAVIEZ-VOUS QUE le gouvernement fédéral s'est délibérément exclus de la gestion des plaintes à Montréal, pour la confier à ADM, ce qui est unique au Canada, comme on peut le voir sur le site internet de Transports Canada;
  50. SAVIEZ-VOUS QU'ADM est en flagrant conflit d'intérêt en étant juge et partie dans la gestion des plaintes, d'autant plus que leurs dirigeants, sont récompensés par de généreux bonis uniquement sur des critères financiers internes, pouvant être négativement affectés si des mesures impopulaires auprès des transporteurs sont prises suite aux plaintes;
  51. SAVIEZ-VOUS QUE la Direction de Santé Publique de Montréal (DSP), consciente des impacts importants des mouvements aériens sur la santé des citoyens, a décidé en juillet 2008 d'amorcer une étude d'évaluation complète;
  52. SAVIEZ-VOUS QUE CQV a déposé le 8 octobre 2008 auprès de la Vérificatrice Générale du Canada (VGC), une requête de vérification des activités de Transports Canada et de son locataire ADM, en regard du respect des clauses du bail qui les lient;
  53. SAVIEZ-VOUS QUE CQV a amplement fait la démonstration, dans sa requête, de la mauvaise foi d'ADM, de son manque de transparence et de sa désinformation répétée;
  54. SAVIEZ-VOUS QUE cette requête à la VGC pourrait aboutir sur une commission d'enquête plus vaste, au cours de laquelle les élus municipaux pourraient, à cause du bâillon qu'ADM leur impose au CCCS, être injustement taxés de complicité tacite d'un scandale aux proportions immenses;

2008-10-08

***CITOYENS POUR UNE QUALITÉ DE VIE***  
***VOUS INVITE À VISITER SON SITE INTERNET***

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

***pour en savoir davantage***

***et***

***pour une mise à jour.***