

**Le calvaire des expropriés de Mirabel 2. Le gâchis politico-administratif du siècle**

# Un aéroport né sous de mauvais auspices

Il y a 35 ans ce week-end, le gouvernement de Pierre Trudeau entamait le processus d'expropriation de 2700 familles de la région de Mirabel pour faire place à l'aéroport, toujours vide. À l'occasion de ce triste anniversaire, *La Presse* a rencontré différents acteurs, qui rappellent le contexte et les erreurs qui ont fait de ce projet l'un des plus importants fiascos politico-administratifs du 20<sup>e</sup> siècle.

**PIERRE BELLEMARE**

**DOSSIER**

En ce bel après-midi d'automne ensoleillé, le gouvernement d'Ottawa avait invité le gratin international pour l'inauguration du nouvel aéroport de Mirabel. Des milliers d'ambassadeurs, de dirigeants de prestigieuses multinationales et d'hommes politiques influents, venus des quatre coins du monde, ont assisté dans un climat de convivialité à la coupe du ruban au coeur même de l'aérogare ultramoderne de Mirabel.

Avant qu'ils ne dégustent les petits fours et ne sablent le champagne, l'animateur Henri Bergeron a respectueusement demandé aux dignitaires de se tourner vers les pistes pour assister à une démonstration de l'un des transbordeurs tout neufs qui étaient appelés à faire la navette entre l'aérogare et les avions alignés sur le tarmac, un service exclusivement réservé aux passagers.

Petit problème: le transbordeur est tombé en panne. On a mis une quinzaine de minutes à le réactiver, sous le regard des invités. L'animateur Bergeron, puisant dans ses plus admirables trésors d'improvisation, a su remplir subtilement et même avec amusement cette page blanche qui n'était évidemment pas prévue dans le scénario de ce 14 octobre 1975.

Prémonition de ce qui allait arriver à l'aéroport? D'autant plus qu'un groupe d'expropriés de Mirabel, sous l'oeil vigilant de policiers de la GRC, étaient alors groupés autour d'un feu à l'extérieur des barrières, à une centaine de mètres de la porte qu'avaient franchie les dignitaires à leur arrivée.

En outre, une absence avait été particulièrement remarquée parmi les dignitaires: celle de l'ex-ministre libéral Jean-Paul L'Allier, ancien député de Deux-Montagnes, le député du coin.

**On a préféré Ottawa**

Natif de Hudson mais fils d'un citoyen de Sainte-Scholastique, où il a grandi de l'âge de 6 ans jusqu'à 20 ans, le maire de Québec (depuis 1989) s'explique à *La Presse*: « J'ai préféré, et de loin, rester du côté des expropriés. Mais je n'étais pas autour du feu devant l'aérogare », dit-il en riant. Pierre Trudeau a interprété son absence comme un affront personnel.

« Mirabel est le scandale politico-administratif du siècle, ex aequo avec Dome Petroleum, dans l'Ouest canadien (1 milliard de dollars jetés par les fenêtres), et le programme de recherche de Marc Lalonde, programme qui a permis à de grandes entreprises d'en profiter largement sans faire l'ombre d'une recherche, soutient M. L'Allier. Et remarquez que ces scandales sont associés aux libéraux. »

Le maire de Québec poursuit du même souffle: « Mirabel est tout un gâchis. On a spolié 97 000 acres de terres arables: un gaspillage éhonté de fonds publics. Il s'agit d'un échec épouvantable. À l'échelle Richter, je lui donnerais la note de 6,5. C'est tellement gros qu'on ne s'en rend même plus compte. » Dallas était considéré comme l'aéroport le plus important au monde avec 18 000 acres de terrain, soit cinq fois moins que Mirabel. Il y a là de quoi se poser des questions.

Responsable du dossier Mirabel en 1970-1971, M. L'Allier (élu le 29 avril 1970) a laissé l'ancien maire de Montréal-Nord, Yves Ryan, poursuivre le mandat que lui avait confié le « doc » Lussier, ministre unioniste des Affaires municipales lorsque le gouvernement fédéral a enclenché le processus d'expropriation, le 27 mars 1969. « Au début, on pensait que l'ambitieux projet de Mirabel allait bien tourner, qu'on pourrait développer l'axe Ottawa-Mirabel-Montréal, avec notamment la construction de l'autoroute 50 et celle de l'autoroute 13 entre Mirabel et Montréal. »

Cependant, le choix de Jean Marchand (l'ex-ministre fédéral des Transports) a été de privilégier l'axe Ottawa-Montréal (c'est-à-dire Dorval), lui qui a maintes fois croisé le fer avec les expropriés de Mirabel. La construction de l'autoroute 13 s'est arrêtée à la jonction de la 640, et l'autoroute 50 ne fait que quelques kilomètres vers Lachute à partir de l'autoroute des Laurentides. « L'aspect le plus vicieux de ce scandale vient du fait que le gouvernement fédéral a soustrait à la compétence de Québec presque 100 000 acres de son territoire, en plus



Dès le départ, la conception de l'aéroport a posé problème. En situant le terminal dans la partie nord du terrain, les ingénieurs bloquaient irrémédiablement l'accès direct à l'autoroute 13, qui s'est arrêtée au croisement de l'autoroute 640 à Saint-Eustache. La construction de tunnel sous le tarmac de l'aéroport aurait exigé des frais exorbitants.

d'avoir empoisonné la vie des expropriés », conclut M. L'Allier.

**L'erreur fondamentale**

De son côté, l'ancien ministre péquiste des Transports, Serge Ménard, a mis le doigt sur une erreur fondamentale, commise deux ans avant l'expropriation des citoyens de Mirabel. La firme torontoise KPM a figolé en 1967 les plans du futur site aéroportuaire de Mirabel, pendant que les élus fédéraux et québécois s'entredéchiraient sur le choix de l'emplacement du nouvel aéroport de Montréal: Drummondville ou Mirabel?

**« D'ici 50 ans, le fourmillement énorme qu'abritera bientôt l'aéroport, lorsque les voyageurs y afflueront au rythme de dizaines de millions par année, sera multiplié par 10. »**

**— Pierre Elliott Trudeau, le 14 octobre 1975.**

« La firme KPM a eu le malheur de situer l'aérogare du côté nord du site aéroportuaire, ignorant probablement que la clientèle éventuelle de Mirabel proviendrait du Sud, soit de la grande région métropolitaine. Les deux pistes d'atterrissage ont donc été aménagées au sud de l'aérogare, d'où l'erreur qui a largement contribué à handicaper Mirabel, qui avait un besoin impératif d'établir un lien ferroviaire et un lien routier avec le centre-ville », signale M. Ménard.

C'est ainsi qu'il constate que le prolongement de l'autoroute 13 jusqu'à Mirabel, tout comme la construction d'une gare sous l'aérogare, ont été relégués aux oubliettes au terme d'une partie de souque à la corde entre Ottawa et Québec. Il aurait fallu consentir des sommes faraïmeuses pour creuser des tunnels sous le tarmac, là où se posent ou décollent de gros porteurs, de façon à établir les liens ferroviaire et terrestre requis entre Mirabel et le centre-ville.

M. Ménard confesse volontiers que le caucis péquiste à Québec s'est souvent querellé, de façon virile dirons-nous, à propos de ce dossier qui devenait au fil des ans de plus en plus chaud. Autre argument de M. Ménard: « Air Canada refusait obstinément de déplacer son centre d'entretien de Dorval à Mirabel et menaçait même de le déménager ailleurs qu'à Montréal si tous ses vols n'étaient pas rapatriés à Dorval. »

L'ex-ministre péquiste a eu ce raisonnement: « Au lieu de crier dans le désert et d'être témoin du déménagement du service d'entretien d'Air Canada vers Toronto, j'ai cru

bon de me plier au transfert des vols commerciaux de Mirabel à Dorval. » Du reste, en janvier 1997, alors ministre responsable de la Métropole, M. Ménard avait déclaré: « Le bien d'Air Canada, c'est le bien de Montréal. Il faut être réaliste. (...) Tous les arguments du monde ne changeront plus d'un iota la décision d'ADM de modifier la vocation de Mirabel. »

**« On s'est fait avoir »**

Ancien ministre des Transports dans le cabinet Bourassa, Marc-Yvan Côté, un homme qui a pourtant vu neiger en politique, laisse tomber

l'ancien ministre fédéral des Travaux publics, a déjà déclaré publiquement que toutes les décisions entourant Mirabel devaient passer par Pierre Elliott Trudeau personnellement, lui dont on a donné le nom à l'aéroport de Dorval. D'autres membres du Conseil du Trésor ont aussi affirmé aux porte-parole des expropriés: « Vous avez raison, mais M. Trudeau n'est pas d'accord. » M. Bouvette, qui s'est rapidement rangé du côté des expropriés pour devenir leur principal conseiller jusqu'au milieu des années 80, en rajoute: « Paul Hellyer, ex-ministre fédéral des Transports, qui a émis l'avis d'ex-

propriation avec son collègue des Travaux publics, Jean-Eudes Dubé, a admis dans une rencontre avec les porte-parole des expropriés: *Trudeau m'a dit de signer*. M. Hellyer était plutôt sympathique à la cause des expropriés, lui qui possédait un vaste domaine agricole en Ontario. Il appréhendait le tort irréparable qu'on leur ferait subir. »

**« Pire que la déportation des Acadiens »**

Guy Chevrette, autre ancien ministre péquiste des Transports et député de Joliette, croyait lui aussi que Mirabel possédait tous les attributs pour constituer « un axe extraordinaire de développement entre les

La députée du parti québécois Denise Beaudoin et Françoise Drapeau Monette, devant l'aéroport, se remémorent les 35 dernières années.

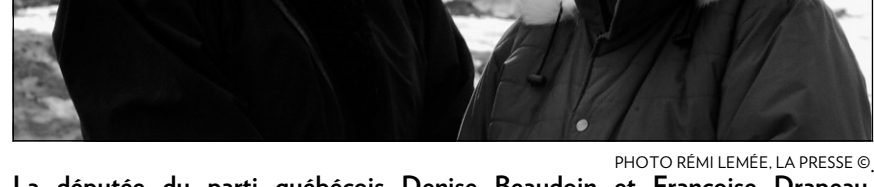


PHOTO J.-Y. LÉTOURNEUX, ARCHIVES LA PRESSE ©

PHOTO RÉMI LEMÉE, LA PRESSE ©