

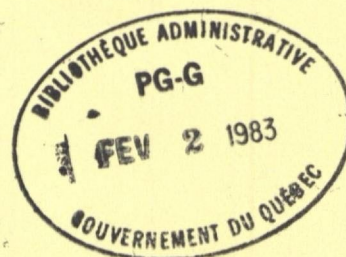
A 36 M 8
A 29 / A 37



Gouvernement du Québec
Ministère des Affaires municipales
Commission municipale du Québec

H.A

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE
CONCERNANT TOUS LES ASPECTS
DE L'ETABLISSEMENT DE L'AEROPORT DE BROMONT

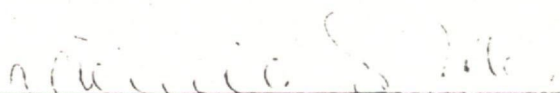


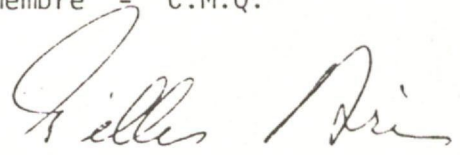
Tirage 108

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE
CONCERNANT TOUS LES ASPECTS
DE L'ETABLISSEMENT DE L'AEROPORT DE BROMONT

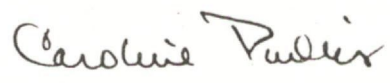
AU GOUVERNEMENT DU QUEBEC

Nous avons l'honneur de vous transmettre le rapport de l'enquête que nous avons tenue sur tous les aspects de l'établissement de l'aéroport de la ville de Bromont, à l'exclusion de ceux qui se rapportent au partage des dépenses avec la ville de Cowansville; le tout conformément au décret numéro 2880-81 du 14 octobre 1981.


Jérémie Giles
Membre - C.M.Q.


Gilles Arès
Membre - C.M.Q.


Richard Beaulieu, j.c.p.
Président - C.M.Q.


Caroline Pouliot, notaire
Secrétaire - C.M.Q.

Québec le 30 juin 1982

TABLE DES MATIERES

Chapitre I	- Le mandat et son exécution	P. 1
Chapitre II	- La conception de l'aéroport	P. 5
Chapitre III	- L'acquisition des terrains	P. 9
Chapitre IV	- La construction de la piste	P. 32
	- Le prolongement de la piste	P. 35
	- L'utilisation de la piste	P. 47
Chapitre V	- La construction de l'aérogare	P. 50
	- La construction du hangar	P. 55
Chapitre VI	- Ventes de terrains	P. 57
Chapitre VII	- Coûts des investissements	P. 71
	Conclusion	P. 73
	Recommandations	P. 75
Annexes	a) Planches de 1 à 18	
	b) le règlement numéro 28	

CHAPITRE I

Le mandat et son exécution

Le gouvernement du Québec, par un décret portant le numéro 2880-81 daté du 14 octobre 1981, demandait à la Commission municipale du Québec de faire enquête sur tous les aspects de l'établissement de l'aéroport de la ville de Bromont. Ce décret se lit comme suit:

"ATTENDU QU'en vertu du paragraphe 1 de l'article 22 de la Loi
"sur la Commission municipale (L.R.Q., c. C-35), le gouvernement
"peut demander à la Commission municipale du Québec de faire en-
"quête sur tout aspect de l'administration municipale qu'il in-
"dique;

"ATTENDU QU'il est opportun de demander à la Commission municipa-
"le du Québec de faire enquête sur tous les aspects de l'établis-
"sissement de l'aéroport de la ville de Bromont à l'exclusion de ceux
"qui se rapportent au partage des dépenses avec la ville de Co-
"wansville.

"IL EST ORDONNE, sur la proposition du ministre des Affaires mu-
"nicipales:

"QU'une demande soit faite à la Commission municipale du Québec
"de tenir sans délai une enquête sur tous les aspects de l'éta-
"blissement de l'aéroport de la ville de Bromont à l'exclusion
"de ceux qui se rapportent au partage des dépenses avec la ville
"de Cowansville."

Le 3 novembre 1981, par résolution de la Commission municipa-
le du Québec, le président, monsieur le juge Richard Beaulieu, a dési-
gné messieurs les commissaires Gilles Arès et Jérémie Giles, tous
deux membres permanents de la Commission, pour mener cette enquête.

Une deuxième résolution de la Commission datée du même jour a désigné Me Jacques Désormeau, avocat du district judiciaire de Montréal, pour agir à titre de procureur pour les fins de l'enquête.

Une troisième résolution a nommé monsieur Claude Gagné, maître des rôles à la Commission municipale, à titre de greffier pour la durée de l'enquête.

Une quatrième résolution retenait les services de la firme "Béliveau, Proulx et Associés" de Québec à titre de sténographe officiel pour la durée de l'enquête.

Monsieur Adrien d'Astous du Service des enquêtes du ministère des Affaires municipales, agissait à titre d'enquêteur. Il avait de plus reçu le mandat d'assister le procureur de la Commission pour la durée de l'enquête.

La secrétaire de la Commission, Me Caroline Pouliot, a fait publier le 7 décembre 1981 l'avis qui suit:

"1) La Commission municipale du Québec donne avis, par la présente,
" qu'elle tiendra des séances publiques dans le cadre de l'enquête
" concernant tous les aspects de l'établissement de l'aéroport
" de la ville de Bromont, à l'exclusion de ceux qui se rapportent
" au partage des dépenses avec la ville de Cowansville, mardi le 15
" décembre 1981 à dix heures (10h.00 a.m.) ainsi que mercredi et
" jeudi les 16 et 17 décembre 1981 également à dix heures (10h.00
" a.m.), à la salle "A", Palais de justice de Granby, 17 rue
" Principale. Les dates et le lieu des séances ultérieures seront
" communiqués lors des ajournements.

"2) Toute personne qui désire être entendue à cette enquête pourra
" adresser sa demande par écrit, au secrétaire de la Commis-

" sion municipale du Québec, édifice Cook-Chauveau, 20 avenue Chauveau, Québec, G1R 4J3."

Cet avis fut publié en français dans le journal La Voix de L'Est et le Journal de Montréal. La version anglaise fut publiée dans le journal The Gazette de Montréal et le journal The Record de Sherbrooke.

C'est le 19 novembre 1981 que débutaient les séances à huis clos au Palais de justice de Granby. Au total, la Commission a tenu neuf (9) séances à huis clos; une (1) séances au bureau de la Commission à Montréal, une (1) séance au bureau de la Commission à Québec et finalement, sept (7) séances au Palais de justice de Granby. La Commission a ainsi entendu 39 témoins pour une durée totale de 38 heures d'audience. Le nombre de pièces déposées se chiffre à 37 pièces distinctes ou en liasse.

Le 15 décembre 1981, la Commission débuta les séances publiques au Palais de justice de Granby. Par pure coïncidence, le nombre d'heures d'audiences publiques, ainsi que le nombre de séances correspondent exactement aux séances à huis clos, soit 38 heures d'audience et 9 séances. Nous avons ainsi entendu 23 témoins et accepté le dépôt de 37 pièces distinctes ou en liasse.

En résumé, l'enquête a débuté le 19 novembre 1981 pour se terminer le 10 mars 1982, soit environ 20 jours plus tôt que prévu. Nous avons tenu au total 18 séances et 76 heures d'audience. Nous

avons de plus entendu un total de 55 témoins dont 7 à deux reprises. Finalement, nous avons accepté le dépôt de 70 pièces et enregistré 3 152 pages de notes sténographiques réparties en 19 volumes.

Concernant les témoins et la preuve, un seul témoin a demandé à la Commission la protection de la Cour prévue par la loi. Cette protection lui fut accordée selon la règle. Trois témoins seulement se sont présentés devant la Commission accompagnés d'un avocat. Ces derniers ont fort bien compris le mandat ainsi que le rôle de la Commission dans une enquête de ce genre et ils ont agi en conséquence.

Outre quelques visites des lieux de l'aéroport, les membres de la Commission, accompagnés du procureur et de l'enquêteur, ont effectué plusieurs visites à l'Hôtel de Ville de Bromont et ont obtenu la collaboration de tous dans la poursuite de leur travail. Monsieur Jean Buron, tuteur de la municipalité, s'est montré des plus disponibles et n'a pas hésité à mettre à notre disposition les éléments nécessaires à la bonne marche de notre enquête.

CHAPITRE II

La conception de l'aéroport

Tentatives de régionalisation

La ville de Bromont a voulu au départ privilégier la vocation régionale de l'aéroport et du parc industriel et invita dès le début de 1966 les municipalités environnantes telles Granby, Cowansville, Farnham, Waterloo, Saint-Césaire, etc... à participer à ce projet.

Seule Cowansville qui était en 1966 un partenaire de Bromont dans la promotion de la régionalisation de l'aéroport et du parc industriel, reste fidèle à ses engagements et accepte de partager à 50 - 50 les coûts d'immobilisation et de fonctionnement. Il ne faut pas oublier que la réalisation de l'aéroport et du parc industriel de Bromont constituait une structure parmi d'autres favorisant l'implantation de grandes entreprises dans la région, car on retrouvait à Granby, à Cowansville et à Bromont des structures d'accueil complémentaires, les unes par rapport aux autres. On trouvait déjà à Granby un réservoir de main-d'oeuvre important, un hôpital et autres services de santé, des centres commerciaux, etc... A Cowansville, il existait déjà un système scolaire bilingue jusqu'au niveau collégial.

Etudes de rentabilité

La Commission a tenté à maintes reprises de savoir si des études préliminaires avaient été faites quant à la rentabilité de l'implantation d'un aéroport à Bromont. Nous n'avons reçu que des réponses évasives et surtout jamais de pièces qui auraient pu éclairer la Commission. Cependant, lorsque la question fut posée à monsieur Germain Désourdy, il nous est apparu que la municipalité n'avait effectué aucune étude préalable portant spécifiquement sur l'opportunité ou la rentabilité d'un tel projet. La période de questions et réponses qui suit, enregistrée au cours de l'enquête confirme nos dires. D'autant plus que nulle part dans les dossiers de la ville de Bromont, ni au ministère des Affaires municipales est-il possible de retracer quoi que ce soit qui indiquerait qu'une étude avait été faite.

Me Jacques Desormeau pour la Commission: (vol #6, page 639)

- Avant de faire quoi que ce soit, est-ce que vous avez procédé à des études, à faire faire des études sur, par exemple, les coûts et les impacts économiques et sociaux d'un tel projet?

Monsieur Germain Désourdy:

- Oui.

Question: - Vous avez fait préparer ça par quelle firme?

Réponse: - Le fédéral en a préparé une et nous, on a fait préparer ça par - je pourrais pas vous donner les noms de ces messieurs-là, mais ça a été fait avec des experts de la base de Saint-

Hubert. Parce qu'on voulait pas, même si on se fiait aux gens du fédéral, prendre seulement leur idée, à savoir de quel côté orienter la piste, puis un peu les coûts, sans avoir une deuxième étude. Alors on a fait faire ça, privé-ment, cette étude-là; et puis les deux (2) sont arrivés à la même conclusion: que la piste était sur le bon sens, c'est-à-dire les pistes à ce moment-là, parce qu'il en avait deux (2) de proposées. Et puis, enfin, ce qu'il fallait avoir là comme équipement, bien, les deux (2) études se ressemblaient.

Question: - Mais ça, excusez, c'était des études qui décidaient ou qui concluaient que le site choisi était adéquat?

Réponse: - Oui.

Question: - Je vais reprendre ma question! Avant de procéder à toutes les mesures requises pour implanter un aéroport, avez-vous fait faire, par exemple, des études économiques pour savoir quel pouvait être le coût d'une telle opération et qu'elle pouvait être la rentabilité d'un tel projet?
(vol #6, page 640)

Réponse: - Il y en a eu sûrement, parce que d'abord, j'ai pas besoin de vous dire que pour faire accepter nos règlements d'emprunts à la Commission municipale, bien, on n'est pas arrivé avec les mains vides; on est arrivé avec quelque chose qui expliquait le pourquoi de ça.

Nous ajoutons, une fois de plus, que nulle part à la Commission ou au ministère des Affaires municipales, ou encore dans les dossiers de la ville existe-t-il pareille étude.

Question: - Maintenant, est-ce que vous connaissez, vous monsieur Désourdy, les résultats d'études que le gouvernement fédéral aurait faites, quant aux retombées économiques que la venue d'un aéroport à cet endroit-là pouvait avoir sur la région. En terme de création d'emplois, en termes d'activités économiques?

Réponse: - Ecoutez-moi, je ne suis pas dans le secret des dieux, mais d'après moi, ils n'en ont pas fait. (vol #6, page 652)

Question: - Ils en ont pas fait?

Réponse: - Non. Ils ont plutôt acquiescé à une demande de la ville de Bromont et appuyé par des résolutions de différentes municipalités, de mouvements, peut-être de chambres de commerces; en tout cas, il y avait pas mal de monde qui poussait là-dessus, si vous voulez, à ce moment-là. Je pense bien que c'est plus ça, par contre, ils sont pas obligés de vous dire. Ils en ont peut-être fait une.

CHAPITRE III

L'acquisition des terrains

La Commission est d'opinion que l'aéroport fut d'abord conçu pour faciliter l'accès aux installations sportives et récréatives du milieu. L'aéroport devait, de plus, mettre en valeur les milliers d'acres de terre disponible pour fins résidentielles, commerciales et industrielles; d'où est venue l'idée d'un parc industriel aérien. Finalement, par cette structure on a voulu générer une activité économique, non seulement à l'intérieur de la ville de Bromont, mais également sur l'ensemble du territoire. Ainsi est venue l'idée de régionaliser le service aéroportuaire et plus tard, on avança même la possibilité de créer un parc industriel aérien régional. Voilà le scénario tel qu'il est apparu à la Commission.

Le premier règlement de la ville de Bromont concernant l'aéroport fut le règlement 28 adopté par le conseil de ville, le 17 août 1966 et accepté par la Commission municipale du Québec, le 29 septembre 1966. Par cette approbation, la Commission municipale autorisait la ville de Bromont à emprunter 220 000 \$ pour l'acquisition d'environ 500 acres de terrain, incluant les frais d'arpentage, de notaire et de financement. La Commission municipale avait donné son accord en autant, selon le témoignage de monsieur Germain Désourdy, "que la ville n'achète que les terrains strictement nécessaires à la construction de la piste ou des pistes...".

On peut se poser la question à savoir pourquoi monsieur Désourdy négocia l'acquisition d'une aussi grande superficie pour la construction d'une piste qui, même après avoir été allongée de 2 000 pieds en 1968, n'avait pour superficie qu'une longueur totale de 6 000 pieds et une largeur de 75 pieds. D'une part, certaines contraintes du ministère des Transports exigeaient des accotements de chaque côté de la piste d'au moins 25 pieds, le fait aussi que de chaque côté de la piste il ne peut y avoir de construction à moins de 500 pieds et que les approches de la piste doivent être aussi dépourvues de tout obstacle. D'autre part, Bromont est entourée de montagnes: Mont Brôme, Mont Shefford, Mont Gale, Mont Soleil, etc..., ce qui détermina le ministère des Transports à prévoir deux pistes car on ne pouvait savoir qu'à l'expérience si la position de l'emplacement choisi pour la première piste était la meilleure en fonction des vents prédominants.

L'idée de créer un parc industriel aérien ne s'est apparemment concrétisée que lorsque monsieur Germain Désourdy a entrepris, de sa propre initiative, de négocier avec les propriétaires des terres l'achat complet de celles-ci dont une partie seulement deviendrait nécessaire à l'implantation de l'aéroport.

Dès le début de l'année 1966, monsieur Germain Désourdy entreprenait des négociations avec quelque douze (12) cultivateurs de l'endroit, en vue d'acquérir environ 1 200 acres de terre pour les fins de l'aéroport et d'un parc industriel. Ces négociations se

sont déroulées selon un scénario qui nous apparaît pour le moins inusité. En effet, monsieur Désourdy n'agissait pas au nom de la municipalité puisqu'il n'avait pas reçu de mandat à cette fin. De son propre chef, il avait entrepris ces négociations dans le but, semblait-il, d'accélérer les choses; c'est-à-dire de bâcler l'ensemble des transactions dans les meilleurs délais et dans les meilleures conditions possibles.

C'est monsieur Désourdy qui obtenait des promesses de ventes et qui versait un dépôt initial de 1 000 \$ dans certains cas. Une fois, les ententes conclues entre monsieur Désourdy et les dix (10) cultivateurs, dont les terres formaient le quadrilatère de l'aéroport et qui s'étendaient sur une superficie de quelque 1 200 acres, il devenait alors nécessaire de procéder au partage des terres selon les besoins de la ville.

Etablir ce dont la ville avait besoin pour les fins de son aéroport, était chose assez facile, puisqu'à l'époque on possédait déjà les plans préliminaires de l'emplacement de l'aéroport. Pour l'établissement de la piste cruciforme, la ville devait acquérir 402.24 acres de terres; c'est effectivement ce qu'elle a acheté par le biais du règlement numéro 28. Les autres 800 acres environ n'étant pas nécessaires à l'aéroport, devenaient la propriété d'un groupe de promoteurs intéressés à établir un parc industriel.

Durant toute cette période de tractations pour l'achat des terres, il y avait de toute évidence des pourparlers avec des hommes d'affaires intéressés à investir dans des terrains à vocation industrielle. C'est ainsi que la compagnie Parc Industriel Aérien du Québec Inc. fut fondée le 15 novembre 1966.

Avant que la ville de Bromont puisse procéder au règlement d'emprunt pour l'achat des terrains, il a fallu bien sûr établir le prix que la ville aurait à payer à l'acre. Voilà une maille fragile dans la chaîne des événements qui ont débuté avec les démarches auprès des autorités gouvernementales, pour les approbations éventuelles d'un règlement d'emprunt, pour se terminer à la signature des actes de ventes.

A maintes reprises, la Commission a tenté de savoir qui avait fixé le prix de .01 cent le pied carré pour les terres que la ville a achetées. Monsieur Germain Désourdy insiste sur le fait que c'est la Commission municipale qui aurait établi le prix à .01 cent le pied. De plus, il dit avoir négocié ce prix avec la Commission. Monsieur Désourdy n'a pas réussi à convaincre les commissaires-enquêteurs sur ce point d'autant plus qu'il est bien connu que ce sont les municipalités qui décident du contenu de leurs règlements d'emprunt et non la Commission municipale.

Plus tard, au cours de son témoignage, monsieur Germain Désourdy précise davantage la façon dont on a établi le prix de un cent (.01) le pied carré.

Jérémie Giles
Pour la Commission (vol 18B, page 2 905)

Question: - Alors nous, aujourd'hui, on se pose la question: où vous avez pris ce taux-là de un cent (.01 \$) le pied?

Réponse: - On l'a pris à la suite du total des terres et de la permission, si vous voulez, des Affaires municipales encore, de ne pas excéder deux cent mille dollars (200 000 \$) plus les frais, et qui était très raisonnable.

Pour les fins de cette enquête, la Commission a donc reconstitué les faits de la façon suivante:

- A la fin de 1965 début 1966, la ville entreprend des démarches auprès des autorités fédérales pour la construction d'un aéroport.
- Durant la même période, les municipalités suivantes font l'objet de consultation sur l'opportunité de construire un aéroport régional: Saint-Césaire, Waterloo, Cowansville, Granby et Bromont.

- A l'été 1966, monsieur Germain Désourdy, maire, cherche à établir avec les autorités gouvernementales, les montants maximaux que la ville pourrait emprunter pour faire l'acquisition des terrains nécessaires à la construction d'un aéroport.
- Ayant reçu la garantie que les autorités gouvernementales approuveraient une somme de 200 000 \$ plus 20 000 \$ de frais, monsieur Désourdy poursuivait ses négociations avec les propriétaires des terres.
- Le 17 août 1966, la ville de Bromont procède au règlement relatif à l'achat de terrains en vue de la construction d'un aéroport. Dans ce règlement, on parle d'une superficie d'environ 500 acres et on demande l'autorisation d'un emprunt de 220 000 \$ (voir règlement numéro 28 en annexe).
- Le 2 septembre, le projet de l'aéroport est soumis au ministère des Affaires municipales pour approbation.
- Le 16 septembre 1966, monsieur Conrad Charbonneau, secrétaire-administrateur de la ville, transmet, dans une lettre adressée à la Commission municipale, les renseignements suivants:

"Si on compare le prix de vente des terrains prévus pour le
"projet avec les transactions faites dans la région immédiate,
"nous pouvons assurer que les promoteurs de cet important
"projet ont tenu compte du facteur économie.

"Toutes ces terres sont très belles, propices à la grande culture avec une irrigation parfaite vers la rivière. Nous devons tenir compte de cette importante donnée dans les transactions. Plusieurs de ces terres seront coupées en deux, laissant dans certains cas 1/3 non utilisable qui pourra servir à l'industrie éventuelle et dans d'autres cas les 2/3 sont laissés pour permettre de se situer en plein centre du projet pour la future piste, afin de se conformer aux exigences du ministère du Transport aérien.

"En payant 0.01 \$ du pied carré, nous pouvons dire que ces transactions sont très avantageuses, comparativement aux prix qui varient entre 0.10 et 0.30 pied carré pour les mêmes terrains dans la région immédiate."

- Le 21 septembre 1966, le Service des emprunts du ministère des Affaires municipales demande des renseignements additionnels.
- Le 23 septembre 1966, la ville transmet les renseignements demandés; la liste des propriétaires, les dates d'acquisition, la superficie des terres et leur évaluation.
- Le 23 septembre 1966, la ville fait parvenir au ministère fédéral des Transports, une demande formelle d'aide dans le cadre du programme de contributions à l'aménagement d'aéroport et on y ajoute également une copie du règlement numéro 28 (voir annexe).
- Le 29 septembre 1966, la Commission municipale et le ministère des Affaires municipales approuvent le règlement numéro 28 pour la somme de 220 000 \$.
- Le 3 octobre 1966, la ville adopte une résolution pour décréter l'achat des terrains nécessaires à l'aéroport.

- Le 3 octobre 1966, monsieur Germain Désourdy complétait les transactions pour l'achat de quelque 1 200 acres de terrain. C'est ainsi que la compagnie Bromont Inc. qui, à l'époque, était étroitement liée à l'administration de la ville, illustre sur un tableau le partage des terres, plus les coûts à la ville et aux promoteurs. Ce tableau faisait partie d'un rapport destiné au bureau de direction de la compagnie Bromont Inc. Le rapport était daté du 24 novembre 1966 et le signataire était monsieur Conrad Charbonneau, secrétaire-administrateur de la ville de Bromont. A l'époque, ce dernier partageait son temps entre la compagnie Bromont Inc. et la ville.
- Le 15 novembre 1966, les promoteurs du Parc Industriel obtiennent leurs lettres patentes sous le nom de "Parc Industriel Aérien du Québec Inc."
- Décembre 1966, les obligations sont émises pour 220 000 \$, soit 200 000 \$ pour l'acquisition des terrains et 20 000 \$ pour les dépenses incidentes. Au cours de ce même mois, la ville se porte acquéreur de 402.24 acres de terre formant un tracé cruciforme. Ces terrains représentent quelque 17 521.157 pieds carrés à plus ou moins un cent (.01 \$) le pied.
- Nous expliquons ce taux de un cent (.01 \$) le pied carré de la façon suivante: monsieur Désourdy connaissait au moment du partage des coûts, ce que les autorités gouvernementales ap-

rouveraient comme emprunt, c'est-à-dire un montant n'excédant pas 220 000 \$. Le règlement numéro 28 parlait d'acquérir environ 500 acres et c'est ainsi que ces acres devenaient 21 780 000 pieds carrés, soit 217 800 \$, donc un cent le pied carré. Sachant également jusqu'à quel montant seraient prêts à aller les promoteurs pour l'acquisition des quelque 800 acres, monsieur Désourdy n'aurait certes pas éprouvé beaucoup de difficulté à établir le taux de un cent (.01 \$); d'autant plus qu'il était le seul qui avait négocié avec les cultivateurs, donc le seul à savoir combien il en coûterait pour l'acquisition de l'ensemble des terrains qui faisaient l'objet du règlement numéro 28.

Par cette lettre datée du 16 septembre 1966, signée par monsieur Conrad Charbonneau, dont des extraits peuvent être lus plus haut, on répond à la Commission municipale. Cette dernière avait demandé des renseignements concernant les transactions récentes faites dans la région, afin de vérifier si le prix de un cent (.01 \$) le pied correspondait à la réalité. La réponse dit "que ces transactions sont très avantageuses, comparativement aux prix qui varient entre dix cents (.10 \$) et trente cents (.30 \$) le pied carré pour les mêmes terrains dans la région immédiate".

On aurait oublié, sans doute qu'il s'agissait de terres agricoles qui sont de toute apparence de bien piètre qualité, contrairement à ce que la lettre laisse entendre. Ou bien on aurait tout simplement

voulu justifier le prix de un cent (.01 \$), en le comparant avec les taux de dix cents (.10 \$) à trente cents (.30 \$). Si nous acceptons la moyenne de vingt cents (.20 \$), cela fixerait le prix à 8 712 \$ l'acre. Une donnée qui est pour le moins absurde.

Qui a donc rédigé cette lettre et d'où viennent les données? La question fut posée d'abord à monsieur Conrad Charbonneau, le signataire de la lettre. Ce dernier témoigne que la lettre a été rédigée conjointement par monsieur Germain Désourdy, monsieur le notaire Raymond Boily de Cowansville et lui-même. Quant aux prix, il dit qu'à ce moment-là, il venait d'arriver à Bromont et ne connaissait pas la valeur des terrains. Il allègue que les chiffres venaient de monsieur Désourdy. (vol #16, page 2 671).

Monsieur Germain Désourdy, pour sa part, dit que monsieur Charbonneau a peut-être exagéré en établissant les ventes dans la région pour les mêmes terrains de dix cents (.10 \$) à trente cents (.30 \$). De plus, il refuse d'admettre qu'il eut quoi que ce soit à faire avec la rédaction de cette lettre. Il ajoute finalement qu'il n'a pas signé cette dernière, ce qui est bien évident et qu'il n'a pas non plus établi les données de la lettre, ce qui nous apparaît beaucoup moins évident, compte tenu des nombreux renseignements dont fait état cette lettre. (vol #18B, page 2 906).

La Commission en vient à la conclusion que le prix de 435,60 \$ l'acre ou un cent (.01 \$) le pied carré était trop élevé pour cette qualité de terre. (vol #18B, page 2 905) (vol 18B, page 3 123). Elle est, de plus, d'opinion que la ville aurait dû bénéficier d'un partage plus équitable des coûts d'acquisition pour ces mêmes terres.

Au moment de l'achat devant le notaire, la ville et la compagnie Parc Industriel Aérien du Québec Inc. se portaient acquéreurs simultanément de 1 253.73 acres de terre. La répartition était établie à l'avance, compte tenu du fait que l'on connaissait les besoins de la ville.

Si la ville avait voulu acquérir l'ensemble des terres au prix négocié par monsieur Germain Désourdy, elle aurait été obligée de déboursier 228 700 \$ plus les frais de notaire et de financement évalués à environ 30 000 \$, soit environ 258 000 \$. L'approbation du règlement numéro 28 était pour un maximum de 220 000 \$, la ville a payé les terrains 166 761,93 \$, soit en moyenne 414,58 \$ l'acre et donc un peu moins que 0,01 \$ le pied carré.

La compagnie Parc Industriel Aérien du Québec Inc. achetait la balance des terres, soit 851,522 acres au coût total de 61 938,07 \$ pour un prix moyen de 72,74 \$ l'acre.

La Commission croit qu'il aurait été plus équitable pour la ville si elle avait payé un prix qui se serait rapproché davantage du prix moyen global, c'est-à-dire 182,41 \$ l'acre.

La Commission est bien consciente que l'achat des 851,522 acres pour la somme de 61 938,07 \$ représentait un certain risque pour les promoteurs; comme le sont d'ailleurs toutes les transactions immobilières qui spéculent sur le développement à venir.

Cependant, au moment de la transaction, soit en décembre 1966, il s'agissait, selon la Commission, d'une très bonne affaire dont aurait dû bénéficier la ville.

Si on analyse les transactions une à une, on retrouve des variations entre les prix payés par la ville de Bromont et la Société Parc Industriel Aérien du Québec Inc. tellement importantes qu'elles suscitent de nombreuses interrogations et sèment le doute quant à la bonne foi des parties en cause. Les enquêteurs et les commissaires chargés de conduire l'enquête ont donc pris pour toile de fond le détail de chacune des transactions.

Regardons maintenant les dix transactions qui ont fait l'objet du règlement numéro 28.

- La terre de monsieur Jacques Brosseau

Située à l'extrême gauche du quadrilatère de l'aéroport, cette terre longe un chemin menant à l'usine d'oxydation de la ville. Les achats se résument comme suit:

Pour la ville

<u>acres</u>	<u>prix à l'acre</u>	<u>prix total</u>
29.33	435,60 \$	12 776,15 \$

Pour Parc Industriel Aérien du Québec Inc.

<u>acres</u>	<u>prix à l'acre</u>	<u>prix total</u>
21.08	105,49 \$	2 223,85 \$

(voir planche numéro 1).

- La terre de monsieur Eustache Fournier

Pour la ville

<u>acres</u>	<u>prix à l'acre</u>	<u>prix total</u>
56.87	435,60 \$	24 772,57 \$

Pour Parc Industriel Aérien du Québec Inc.

<u>acres</u>	<u>prix à l'acre</u>	<u>prix total</u>
196.73	1,16 \$	227,43 \$

Précisons ici qu'il s'agit bien de un dollar et seize sous l'acre.
(voir planche numéro 2).

- La terre de monsieur Isidore Dion

Pour la ville

<u>acres</u>	<u>prix à l'acre</u>	<u>prix total</u>
64.67	435,60 \$	29 463,98 \$

Pour Parc Industriel Aérien du Québec Inc.

<u>acres</u>	<u>prix à l'acre</u>	<u>prix total</u>
140.86	110,29 \$	15 536,02 \$

(voir planche numéro 3).

- La terre de monsieur Arthur Ostiguy

Pour la ville

<u>acres</u>	<u>prix à l'acre</u>	<u>prix total</u>
4.56	174,00 \$	794,00 \$

Pour Parc Industriel Aérien du Québec Inc.

<u>acres</u>	<u>prix à l'acre</u>	<u>prix total</u>
29.04	4,20 \$	206,00 \$

(voir planche numéro 4).

- La terre de monsieur Ernest Bonnette

Pour la ville

<u>acres</u>	<u>prix à l'acre</u>	<u>prix total</u>
61.81	304,93 \$	18 848,00 \$

Pour Parc Industriel Aérien du Québec Inc.

<u>acres</u>	<u>prix à l'acre</u>	<u>prix total</u>
45.21	25,48 \$	1 152,00 \$

(voir planche numéro 5).

- La terre de monsieur Dollard Dion

Pour la ville

<u>acres</u>	<u>prix à l'acre</u>	<u>prix total</u>
31.21	304,93 \$	9 517,00 \$

Pour Parc Industriel Aérien du Québec Inc.

<u>acres</u>	<u>prix à l'acre</u>	<u>prix total</u>
21.40	22,57 \$	483,00 \$

(voir planche numéro 6).

- La terre de monsieur Marcel Gagné

Pour la ville

<u>acres</u>	<u>prix à l'acre</u>	<u>prix total</u>
91.82	473,72 \$	43 496,79 \$

Pour Parc Industriel Aérien du Québec Inc.

<u>acres</u>	<u>prix à l'acre</u>	<u>prix total</u>
117.47	12,79 \$	1 503,21 \$

(voir planche numéro 7).

- La terre de monsieur Edmond Sokoluk

Pour la ville

<u>acres</u>	<u>prix à l'acre</u>	<u>prix total</u>
42.83	470,62 \$	20 156,74 \$

Pour Parc Industriel Aérien du Québec Inc.

<u>acres</u>	<u>prix à l'acre</u>	<u>prix total</u>
63	37,19 \$	2 343,26 \$

(voir planche numéro 8).

- La terre de monsieur Earl Grubb

Pour la ville

<u>acres</u>	<u>prix à l'acre</u>	<u>prix total</u>
4.91	413,82 \$	2 031,85 \$

Pour Parc Industriel Aérien du Québec Inc.

<u>acres</u>	<u>prix à l'acre</u>	<u>prix total</u>
50.01	59,35 \$	2 968,15 \$

(voir planche numéro 9).

- La terre de monsieur Paul-Eugène Duchaine

Pour la ville

<u>acres</u>	<u>prix à l'acre</u>	<u>prix total</u>
11.26	435,60 \$	4 904,85 \$

Pour Parc Industriel Aérien du Québec Inc.

<u>acres</u>	<u>prix à l'acre</u>	<u>prix total</u>
146,72	240,56 \$	35 295,15 \$

(voir planche numéro 10).

L'ENSEMBLE DES DIX TRANSACTIONS

Pour la ville

<u>Total des acres</u>	<u>Prix moyen à l'acre</u>	<u>Prix total</u>
402.24	414,58 \$	166 761,93 \$

Pour Parc Industriel Aérien du Québec Inc.

<u>Total des acres</u>	<u>Prix moyen à l'acre</u>	<u>Prix total</u>
851.52	72,74 \$	61 998,07 \$

(voir planche numéro 11).

Le montant total des transactions: 228 700,00 \$

Le prix moyen à l'acre pour l'ensemble
des transactions: 182,41 \$

Le règlement numéro 28 qui autorisait des emprunts de l'ordre de 220 000 \$ a effectivement dépassé ce montant de 28 323,18 \$. Le coût porté aux états financiers est donc de 248 323,18 \$. Cet excédent de coût s'explique en partie par les chiffres suivants:

- achat de terrains	166 761,93 \$
- escompte sur obligations	33 229,06 \$
- défrichement des terrains	19 175,05 \$
- honoraires professionnels	<u>3 739,39 \$</u>
Total des coûts vérifiables	222 905,43 \$

Tout au long de l'enquête, la Commission s'est demandée pourquoi la ville de Bromont ne s'est pas portée acquéreur de l'ensemble des terres qui formaient le quadrilatère de l'aéroport, soit 1 253.73 acres pour la somme globale de 228 700 \$.

Le témoignage de monsieur Germain Désourdy à ce sujet est clair. Il dit avoir demandé à la Commission municipale l'autorisation pour la ville de se porter acquéreur de l'ensemble des terres. La Commission municipale lui aurait répondu qu'il valait mieux que la ville se limite à l'aéroport, l'entreprise privée pourrait, pour sa part, développer le parc industriel.

Monsieur Désourdy poursuit: (vol #18B, page 2 887)

"C'est ce que la ville aurait voulu faire, acheter tout; ça aurait été beaucoup plus simple. Mais seulement, c'était pas possible parce qu'on nous a mis une limite, si vous voulez, ou un montant de tant, allez pas plus que ça, autrement, bien, votre affaire, arrangez-vous avec!".

A plusieurs reprises, au cours de son témoignage, monsieur Germain Désourdy a invité la Commission à considérer l'achat des terrains par Parc Industriel Aérien du Québec Inc. et la création du parc industriel comme étant un tout indissociable et qu'une analyse faite dans cette perspective démontrerait que la ville ne se retrouve pas perdante dans toute cette histoire.

Il faut dire que la Commission n'a pas fait cette analyse, parce que d'une part il lui aurait fallu présumer de la valeur, en 1982, des terrains que la ville aurait pu acheter en 1966. D'autre part, le rôle de la Commission dans pareille enquête est de faire la lumière sur des gestes administratifs et d'apprécier ceux-ci selon qu'ils sont conformes ou pas aux pratiques administratives reconnues, au moment où les gestes ont été posés, ou encore aux différentes lois qui régissent les administrations municipales.

AUTRES ACQUISITIONS

Au chapitre de l'acquisition des terrains, la municipalité adopte le 6 août 1974, un règlement portant le numéro 242 qui a pour but entre autres, l'achat d'un terrain d'une superficie de 1.625

acres pour la somme de 30 000 \$ (voir planche numéro 12). Ce règlement a reçu les approbations requises le 16 octobre 1974 alors que les obligations étaient émises en décembre 1975.

La Commission a peine à comprendre pourquoi la ville avait acheté cette petite partie de terrain dont elle n'avait absolument pas besoin. L'histoire révèle que monsieur P. E. Duchaine avait accepté de vendre sa terre, en grande partie à Parc Industriel Aérien du Québec Inc., à la condition qu'il puisse garder la maison résidentielle, plus un terrain d'une superficie de 1.625 acres. Monsieur Germain Désourdy allègue que monsieur Duchaine n'était pas très jeune et désirait finir ses jours dans sa maison. L'histoire ne raconte pas cependant si quelqu'un s'était engagé envers la succession à acheter cette maison avec le terrain, dans l'éventualité du décès de monsieur Duchaine.

La Commission constate que cette transaction aurait pu aussi bien se faire avec la compagnie I.B.M. qui possédait les terrains adjacents au sud et à l'est de ce lopin de terre qu'avec Domaine Bro-mont Inc. qui avait toujours la vocation de développeur du parc industriel, puisque Parc Industriel Aérien du Québec Inc. en faisait alors partie. (vol #17, page 2 729).

De toute évidence, il ne s'agissait pas d'une bonne affaire pour qui que ce soit; c'est pourquoi, la Commission reste perplexe

devant cet achat. Il y avait une maison sur ce terrain, maison qui ne représentait aucune utilité pour la ville. La preuve est que la ville vend cette maison pour la somme de 2 500 \$ au trésorier de la ville, monsieur Louis Trudeau. La ville aurait procédé par la vente aux enchères.

De cette transaction qui nous apparaît contraire aux intérêts de la ville de Bromont, compte tenu du contexte de 1974, nous retenons les données suivantes:

- 30 000 \$ achat par la ville de 1.625 acres de terrain; 30 000 \$ d'emprunt financé sur une période de 20 ans.
- 2 500 \$ vente de la maison à un fonctionnaire de la ville 2 500 \$.
- 27 500 \$ coût apparent de l'achat 27 500 \$; ajoutons cependant que les recettes de la vente n'ont pas servi à créditer le règlement.

Cette démarche nous permet de conclure que la ville s'est portée acquéreur de 1.625 acres de terrain en 1974 au prix de 18 461,50 \$ l'acre. Plus encore, si on ajoute le coût du financement. Notons qu'aujourd'hui, ce même terrain est inscrit au rôle "nouvelle génération" à 2 560 \$ seulement.

On nous dira que ce terrain était, sur la partie est, contigu à celui de l'aéroport. Cependant, ce qu'il faut retenir, c'est que la ville n'en avait pas besoin et que les commissaires-enquêteurs considèrent que le prix payé était vingt fois trop élevé.

CHAPITRE IV

La construction de la piste

Le 14 mars 1966, il y eut une réunion de plusieurs municipalités des comtés de Brome, Missisquoi et Shefford pour discuter de la question. Un comité formé des représentants des municipalités présentes nomme un exécutif provisoire pour travailler à la réalisation du projet.

Le 26 mars 1966, l'exécutif se réunit et il est décidé de demander aux villes et municipalités de la région, l'adoption de résolutions pour participer au projet. Cela impliquait une cotisation de 2 \$ par citoyen de façon à recueillir la somme de 200 000 \$ pour l'achat des terrains. L'aéroport serait situé au centre de la région formée par les municipalités suivantes: Granby, Cowansville, Bromont, Saint-Césaire et Waterloo, au sud de l'autoroute et à proximité de ses voies d'accès.

En août 1966, le comité exécutif présente un mémoire au ministre des Transports, l'honorable J. W. Pigerskill, pour la construction d'un aéroport régional pour les comtés de Brome, Missisquoi et Shefford avec une piste de 6 000 pieds de long par 150 pieds de large. On incitait le ministre à prévoir son inauguration vers la fin avril de 1967, c'est-à-dire pour l'ouverture de l'Exposition Universelle de Montréal.

Même si les terrains n'appartiennent pas officiellement à la ville, le conseil, dans sa résolution du 7 novembre 1966, accordait à Désourdy Construction Ltée un contrat pour des travaux préparatoires des terrains. Il s'agissait d'un contrat de 25 000 \$ (cost plus) et les frais de génie. Il était également convenu que les subventions provenant du ministère des Transports serviraient en partie pour défrayer le coût de ces travaux préliminaires, la balance devant servir à la construction de la piste.

Une fois l'acquisition des terrains terminée, la ville adoptait une résolution le 5 mars 1968, s'engageant envers Sa Majesté la Reine, aux Droits du Canada, représentée par le ministère des Transports, à ne point vendre ou autrement aliéner les terrains devant servir à l'aéroport. Cette entente, signée par les parties, est valide pour une durée de 25 ans.

Le 10 septembre 1968, soit deux ans plus tard, la ville adoptait une résolution par laquelle elle autorise le paiement de 10 255,70 \$ à Désourdy Construction Ltée pour l'exécution de travaux préparatoires et de nivellement à l'aéroport. Notons ici que ce paiement est fait à même les fonds de la ville et qu'aucun remboursement n'a été effectué par le biais de la subvention fédérale pour la construction de la piste.

Nous pouvons dire que la ville aurait bénéficié à quelques reprises de subventions par l'entremise des travaux d'hiver pour exécuter des travaux de déboisement, etc...

Le 9 janvier 1967, le maire Désourdy informait le conseil que les travaux sur la piste principale étaient presque terminés; il soulignait entre autres la nécessité de procéder au défrichement de la seconde piste et ainsi profiter des subventions pour les travaux d'hiver.

Pour ce qui est de la construction de la piste même, la Commission municipale n'a pu obtenir que très peu d'information, compte tenu du fait que ce n'était pas la ville qui accordait le contrat ou qui surveillait l'exécution des travaux. Nous savons entre autres que le gouvernement fédéral aurait procédé à des appels d'offres publics et que le contrat fut accordé à la compagnie de construction Armand Payette Inc. de Laval, pour la somme de 94 000 \$. La Compagnie Comet Construction Inc. agissait à titre de sous-traitant et aurait exécuté les travaux d'asphalte pour la somme de 25 066,50 \$. De plus, nous avons appris que le montant de la subvention était de 125 000 \$ et que les déboursés, ou les paiements des travaux auraient été faits directement par le gouvernement fédéral.

Les travaux majeurs de construction auraient été terminés au début du mois d'octobre 1968, alors que l'inauguration de l'aéroport s'était faite au mois d'août de la même année.

La Commission a dû constater l'absence quasi complète de pièces qui auraient pu relater les différentes étapes de la construction; aussi, les témoignages ont été pour le moins nébuleux à ce sujet. Cela s'explique, du fait, que nous demandions à des témoins de retourner quelque 15 années en arrière et de nous informer sur des faits qu'ils n'ont vraiment pas vécu; puisque c'est le ministère fédéral des Transports qui planifiait, autorisait et faisait exécuter les travaux sous sa surveillance. Nous aurions pu, bien sûr, diriger notre enquête là où se trouvaient les archives de ce dossier, mais nous n'en avons pas jugé le besoin pour les fins de cette enquête.

Le prolongement de la piste

Le désir, la volonté du conseil de la ville de Bromont d'allonger cette piste ou encore d'en construire une deuxième plus longue et plus large, capable d'accommoder et de recevoir des avions de lignes aériennes canadiennes ou américaines, s'est manifesté jusqu'en 1981 alors que le conseil de ville acceptait le rapport de la Corporation de développement économique de Bromont, Waterloo et Lac Brome qui proposait la construction d'une nouvelle piste de 7 000 pieds pour répondre entre autres à une clientèle touristique voyageant par vols nolisés et dont la surface permettrait d'absorber l'impact d'avions plus lourds. On soulignait dans ce même rapport la nécessité d'installer un système permettant l'approche de la piste aux instruments (I.L.S.), étant donné que

le système actuel est rudimentaire, que les "minimums" sont assez élevés et que les aéronefs ne peuvent donc se poser lorsque le plafond est bas et la visibilité mauvaise.

Dès le 4 octobre 1967, la ville croyait que la piste devant être construite, serait d'environ 6 000 pieds avec la possibilité d'expansion à 12 000 pieds. Cependant, le ministère fédéral des Transports avait accepté, et a, effectivement, construit une piste de 4 000 pieds seulement.

Avant même que les travaux de construction aient été terminés complètement, déjà la ville demandait à Ottawa d'allonger la piste de 2 000 pieds. Une résolution en date du 9 septembre 1968 a été adoptée dans ce sens.

A l'été 1969, la ville revient à la charge et présente un mémoire au ministère fédéral des Transports dans lequel on demande que la piste soit allongée de 4 000 pieds, c'est-à-dire de 4 000 à 8 000 pieds.

Le 2 juin 1970, on réitère cette même demande, mais la ville aurait essuyé un refus de la part du gouvernement fédéral. Parce que ces démarches précises qui ont conduit à l'échec ne peuvent être corroborées par des pièces, la Commission municipale s'en est donc tenue au témoignage de monsieur Désourdy.

Me Jacques Desormeau pour la Commission
(parlant du refus des autorités fédérales)
(vol #6, page 656)

Question: - Quelles ont été les raisons qu'ils vous ont données,
monsieur Désourdy?

Réponse: - Bien, ils ont dit que c'était pas nécessaire, que c'était
pas un aéroport où il y avait des services journaliers,
puis qu'eux autres n'en voyaient pas l'utilité.

Alors nous, on leur a dit, bien, le fédéral, vous êtes
trop pauvre, mais la ville est pauvre, mais pas encore
assez pauvre pour être capable de se passer de ça, parce
qu'on trouve que c'est un besoin pour le développement
de notre région, puis la ville va le faire.

N'ayant pas obtenu de réponse favorable, la ville de Bromont
s'engage elle-même à réaliser l'allongement de la piste. Le 11 mars
1971, la ville adopta le règlement 116 pour un montant de 125 000 \$.
Ce règlement fut approuvé le 7 juin 1971 par la Commission municipale
du Québec et le ministère des Affaires municipales et le contrat ac-
cordé au plus bas soumissionnaire, la firme Désourdy Construction
Ltée, pour un montant de 124 787,50 \$. Les travaux devaient être
effectués selon les plans et devis du ministère des Transports et
surveillés par les ingénieurs-conseils "Migué, Morin, Dupuis et Asso-

ciés". Fait à remarquer, le seul autre soumissionnaire était la compagnie "Comet Construction Inc."; sa soumission était de 131 833 \$.

Deux irrégularités sont évidentes par rapport à ce règlement. Premièrement, le coût final fut de 150 086,09 \$ alors que le règlement numéro 116 n'autorisait que 125 000 \$ incluant les frais de financement. Deuxièmement, le règlement lui-même devait être mal préparé. Les coûts avaient été évalués à 100 000 \$ et les travaux devaient être entrepris sur les lots 669 et 670 situés au nord-est de l'aéroport et donc physiquement impossibles à réaliser, à moins d'avoir une piste en demi-cercle. La piste fut donc "étendue" au sud-ouest, là où la ville possédait les terrains requis. L'excédent du coût des travaux fut absorbé plus tard par le règlement numéro 230 adopté par la ville le 2 octobre 1973 et approuvé par la Commission municipale du Québec et le ministère des Affaires municipales le 18 janvier 1974.

Il s'agissait, maintenant, pour la Commission municipale, de savoir quels étaient les motifs, sur le plan technique, qui ont justifié cette extension de 2 000 pieds! A partir de quelles données a-t-on investi dans ce projet? Voilà autant de questions qu'il a fallu diriger à notre témoin, monsieur Germain Désourdy.

Monsieur Jérémie Giles pour la Commission
(vol #6, page 658)

Question: - Sur recommandation de qui, en fait, de quelle autorité plutôt, vous avez décidé de faire cette extension de 2 000 pieds; qui était la maison experte, en fait qui vous a suggéré l'importance ...?

Réponse: - Ah, bien, je pense qu'il y avait peut-être des maisons d'experts, parce qu'on avait quand même beaucoup de gens alentour de nous; on a pas bâti cette ville-là tout seul, les promoteurs n'ont pas cette prétention-là.

Question: - Non, je pense que vous n'aviez aussi pas la compétence pour décider si ça devait être deux mille (2 000) pieds de plus; qui l'a décidé?

Réponse: - Non, mais seulement, c'est ça que j'étais après vous dire, c'est qu'il y avait d'autres gens alentour de nous, il y avait deux ingénieurs, il y avait de l'urbanisme... .

Question: - C'est qui ces ingénieurs qui vous ont dit que deux mille (2 000) pieds de plus, c'était essentiel?

Réponse: - Ecoutez, il y en a eu à peu près douze (12) firmes d'ingénieurs qui ont travaillé, du temps que j'ai été à la

ville, pendant pratiquement treize (13) ans, quatorze (14) ans. Alors là, je serais en peine de vous dire, il faudrait regarder dans les minutes, puis les assemblées de la ville.

Question: - Mais vous aviez eu des avis techniques sur la nécessité du deux mille (2 000) pieds?

Réponse: - Je dirais pas que c'est technique, mais on a eu sûrement beaucoup de consultations. Parce que des avis techniques, si vous me permettez d'ajouter, c'est bien beau d'en faire, mais à un moment donné, il y a une limite! Pour une petite ville aussi, si à chaque fois que vous faites une petite chose vous demandez des avis techniques des ingénieurs, vous allez prendre tout votre argent juste pour avoir des avis, puis vous ferez rien!

Me Jacques Desormeau pour la Commission

Question: - A la suggestion de qui vous avez décidé de faire deux mille (2 000) pieds de plus?

Réponse: - D'abord je peux... .

Question: - Ca répondrait à quoi ça?

Réponse: - Il y a pas de cachette à dire, d'abord, que je pense qu'il y avait des promoteurs qui avaient été nommés par le gouvernement du Québec pour développer une nouvelle ville; ils étaient au courant de tout, peut-être pas tout, mais au moins de beaucoup de chose à faire là et beaucoup de problèmes à construire une nouvelle ville. (vol #6, page 660)

Il faut rappeler ici que les promoteurs auxquels fait allusion le témoignage de monsieur Désourdy étaient ceux qui formaient le premier conseil. Au moment où la décision fut prise d'allonger la piste, il ne restait que deux de ces promoteurs sur le conseil, soit Germain et Roland Désourdy.

La Commission retient le fait que les conseillers municipaux, de concert avec le maire, auraient pris seuls l'initiative de procéder à un règlement d'emprunt de 125 000 \$ pour la construction de deux mille (2 000) pieds de piste. Ce que la Commission municipale retient également, c'est que le conseil du temps aurait eu en main certaines données qui nous échappent mais qui lui auraient permis de prendre cette décision.

Outre le témoignage qui alléguait que plusieurs compagnies ne voulaient pas atterrir sur les 4 000 pieds de piste qui existaient, la Commission n'a pu obtenir que des réponses évasives sur l'opportunité du projet, ou encore des véritables motifs qui pouvaient justi-

fier cette dépense. Il y a bien sûr la possibilité que l'utilisation de petits avions réactés "executive jet", dont se servent aujourd'hui plusieurs compagnies, ait été à l'origine de ce projet. Mais nous ne pouvons pas l'affirmer.

Concernant l'acquisition des immeubles nécessaires à l'expansion de l'aéroport, la ville adoptait le règlement numéro 91, le 8 septembre 1970. Ce règlement avait pour but, notamment, l'acquisition de 80.16 acres de terrains situés au nord de la piste existante.

Dans une lettre datée du 22 octobre 1970, monsieur J. P. Michel de la Division de l'analyse budgétaire, au ministère des Affaires municipales, demandait à la ville de préciser l'objet de l'acquisition des immeubles.

Le 26 novembre 1970, monsieur Martial A. Lalande, secrétaire-trésorier de la ville, répondait que les immeubles étaient destinés à l'expansion de l'aéroport et il en fit la description suivante:

Lots P-666	prix à l'acre:	662,25 \$
P-667		
49.02 acres	Total:	32 463,50 \$
Lots P-668	prix à l'acre:	722,90 \$
P-669		
31.14 acres	Total:	22 511,00 \$

Or, le règlement numéro 91 décrète l'achat de 80.16 acres de terrains pour fins d'expansion de l'aéroport, au coût de 60 000 \$. Ce règlement a reçu les approbations nécessaires et les obligations furent émises. Ce qui est moins clair, cependant, c'est que la ville n'a jamais acheté ces mêmes terrains, alors que le montant de 60 000 \$ aurait servi à autre chose, notamment aux travaux d'aqueduc et d'égouts.

Si nous avons abordé la question du règlement numéro 91, c'est que la Commission cherchait à mieux comprendre pourquoi la ville, dans son règlement numéro 116, déclarait qu'elle voulait allonger la piste vers le nord, c'est-à-dire sur les lots 669, 670, etc..., suivant le plan de Guy Migué, a.g., daté du 26 février 1971. Or, il s'avère que le prolongement de la piste de 4 000 pieds à 6 000 pieds s'est fait sur la partie sud de la piste (voir planche numéro 18). Il apparaît évident à la Commission, lorsqu'elle a approuvé ces règlements, que les renseignements transmis, ne correspondaient pas à la réalité.

Ce chapitre sur l'allongement de la piste ne serait pas complet sans traiter du règlement numéro 248, lequel avait pour objet de faire l'acquisition des lots P-664, P-665, P-666 et P-667 pour l'agrandissement vers le nord de la piste de l'aéroport, pour fins industrielles vers le nord de la piste de l'aéroport, pour fins industrielles et pour un parc. Le 29 mai 1974, le ministère des Transports du Québec qui détenait ces lots de terrains, en faisait

l'offre à la ville, moyennant un dollar pour les terrains devant servir à l'agrandissement de l'aéroport, d'un parc et pour l'élargissement du boulevard Montréal.

Pour les fins industrielles, le prix était fixé à 300 \$ l'arpent.

Pour l'agrandissement de l'aéroport et autres fins:

- 25,657 arpents 1,00 \$

Pour fins industrielles:

- 154,702 arpents 46 416,00 \$

Le règlement numéro 248 autorise un emprunt de 30 680 \$; l'excédent du coût est supporté par le règlement numéro 285.

Ce qui importe ici, c'est le fait que la ville n'a jamais utilisé les 13,740 arpents pour les fins de l'aéroport. Encore une fois, faudrait-il rappeler que ces terrains sont situés au nord de la piste alors que l'agrandissement s'est fait sur la partie sud.

Le dernier règlement concernant l'agrandissement de l'aéroport fut adopté le 8 octobre 1974. A cette époque, le conseil de la ville de Bromont aurait eu des pourparlers avec les représentants du village d'Adamsville pour que ceux-ci acceptent de zoner une partie de leur territoire, afin de prévenir que des bâtiments viennent nuire à l'atterrissage des avions. (voir planche numéro 13).

Le village d'Adamsville n'ayant pas acquiescé à la demande, le conseil de Bromont aurait procédé à la négociation de l'achat de la terre de monsieur Orius Bergeron située à la limite sud de la piste actuelle.

Cette terre qui se situe sur le territoire de la municipalité d'Adamsville, comprend quelque 40 acres. C'est ainsi que le 8 octobre 1974, le conseil adoptait le règlement numéro 250. L'objet de ce règlement est: l'acquisition de terrains pour la construction d'une nouvelle piste et tous les services s'y rattachant.

Le 7 novembre 1974, les approbations de la Commission municipale et du ministère des Affaires municipales autorisent l'emprunt de 62 500 \$, alors que le coût final du règlement est de 64 113,68 \$.

Cet achat nous apparaît pour le moins prématuré, d'autant plus que les motifs invoqués au cours des différents témoignages recueillis, n'avaient pas du tout le caractère d'urgence qu'on voulait leur prêter.

Pour des raisons de sécurité aérienne, on alléguait la nécessité de procéder à la coupe des arbres sur les terrains qui appartenaient à monsieur Bergeron. Comme autre argument, on invoquait la possibilité que quelqu'un décide un jour de construire un bâtiment quelconque, voire même un édifice en hauteur à la toute fin de

la piste. Voilà autant d'arguments qui n'ont pas résisté aux interrogatoires, il va sans dire.

La Commission serait plutôt d'opinion que les autorités municipales ont voulu se rendre propriétaires d'une terre qui leur permettrait de prolonger éventuellement la piste, de sorte qu'elle pourrait possiblement accueillir des avions du type Boeing 747.

La Commission estime que le prix payé pour cette terre est exagérément élevé. En effet, il faut ici faire abstraction du fait qu'il y avait sur cette terre une maison et une terrasse servant de golf miniature. Ces installations que la ville a payé 31 600 \$, n'étaient d'aucune utilité aux fins de l'aéroport. D'ailleurs, la maison ayant été laissée à l'abandon, elle est devenue depuis la proie des flammes. C'est donc dire que la ville aurait acquis quelque 40 acres de terrain pour la somme de 62 500 \$, ce qui fixe le prix à 1 562 \$ l'acre.

Sept ans plus tard, ces terrains ne servent toujours pas aux fins pour lesquelles ils ont été acquis.

Mises à part les nombreuses irrégularités dont certaines nous apparaissent très sérieuses, cette construction de 2 000 pieds de piste, portant à 6 000 pieds la piste actuelle, semble répondre à un certain besoin. Il n'y a donc aucun doute dans l'esprit de

la Commission que cet allongement de la piste augmente sensiblement le potentiel de l'aéroport. C'est dire que cette amélioration devrait être considérée comme un atout pour les promoteurs industriels de la région.

L'utilisation de la piste

L'aéroport de Bromont, malgré les déficiences constatées au niveau de l'état physique de la piste, est un des aéroports les plus achalandés au Québec, comme en font foi les statistiques suivantes compilées par "Statistique Canada Aviation" pour les années 1976 à 1980 inclusivement.

	<u>Bromont</u>	<u>Rimouski</u>	<u>Sherbrooke</u>	<u>Drummond-ville</u>	<u>Trois-Rivières</u>
Mouvement total	239 902	179 490	129 060	57 744	35 798
Itinérant	40 030	39 474	37 355	21 802	12 630
Des U.S.A.	1 522	238	3 852	203	85
Réactés	327	38	755	67	243
Turbo-hélice	717	4 972	4 117	88	173

Evidemment, une grande partie du trafic aérien est dû aux allées et venues de petits avions de plaisance et particulièrement de ceux utilisés par l'école privée de pilotage de Bromont.

L'achalandage de l'aéroport de Bromont pourrait être considérablement augmenté. Vers les années 1958, 1959 et 1960, monsieur Paul O. Trépanier, avec une dizaine d'hommes d'affaires de la région,

avaient entrepris des démarches auprès des autorités fédérales pour la construction d'un aéroport avec une piste de 6 000 pieds à Granby. Lorsque monsieur Trépanier arriva à la mairie de Granby, il fit accepter par le conseil de ville, appuyé en cela par la Chambre de Commerce, une résolution de principe épaulant le projet de l'aéroport de Bromont. Tout comme Bromont, Granby considérait comme essentiel l'amélioration des communications pour le développement industriel de la région.

Le 6 avril 1976, monsieur Horace Boivin, commissaire industriel de Granby, écrivit à monsieur Otto Lang, ministre des Transports, la lettre suivante qui vaut la peine d'être reproduite in extenso:

"Granby's being an important industrial city situated within
"ten miles from Bromont Airport, we have an ever-going requirement for compagny personnel to make connection with both
"domestic and international air carriers.

"Concerning this, I am told that AIR BROMONT have been granted
"a class 4 charter licence. It is felt that it would be a
"great convenience if the Company could conclude arrangements
"with Mirabel Airport whereby, when requested, landing could
"take place at Mirabel. We understand, however, that one of
"the objections is that there are no ramp facilities available
"for general aviation aircraft in the vicinity of the main
"terminal building. Such a service would be most convenient
"to the city with its 140 industries established here.

"It would be appreciated if the above-mentioned facilities
"could be arranged as soon as possible, which would accommodate general aviation carriers.

"Your cooperation, indeed, in this instance would be much appreciated."

Les efforts de la ville de Granby pour obtenir un service aérien entre Bromont et Granby, Dorval et Mirabel ne datent donc pas d'aujourd'hui. Selon le témoignage de monsieur Horace Boivin, c'est à la demande de la compagnie Nordair qu'il a écrit à monsieur Lang pour établir un "shuttle service" entre Mirabel et Bromont pour la région. En ce qui le concerne, si la région avait un aéroport "vivant", cela constituerait un attrait touristique important. De fait, les gens de Bromont ont travaillé très fort pour attirer le tourisme dans la région. Quelques "charters" se sont posés à l'aéroport, mais l'absence d'un système "I.L.S.", la largeur de la piste (75 pieds), constituent des contraintes telles que l'on ne peut penser à établir des vols sur une base régulière.

Si l'aéroport de Bromont ne constituait pas un facteur de localisation essentiel pour I.B.M., G.E. et Mitel, il n'en demeure pas moins que ces entreprises l'utilisent régulièrement pour les déplacements de leurs cadres supérieurs de leurs succursales canadiennes ou américaines et de leurs sièges sociaux.

CHAPITRE V

La construction de l'aérogare

Dans un mémoire présenté vers la fin de décembre au ministre des Transports, monsieur Don Jamieson, la ville demandait, entre autres, une contribution de 50% du coût des bâtiments pour accueillir les passagers. Cette démarche faisait suite à une résolution datée du 9 septembre 1969 qui demandait une aide financière pour la construction d'une aérogare.

Dans une lettre datée du 17 février 1970, le ministre des Transports, monsieur Don Jamieson, accepte en principe de contribuer à la construction d'un tel édifice. C'est ainsi qu'un octroi de 26 778 \$ a été reçu du gouvernement fédéral. Le gouvernement du Québec, pour sa part, a consenti un octroi à la ville d'une somme de 24 900 \$.

Le 22 juin 1970, la ville adoptait le règlement numéro 87 et décrétrait un emprunt de 110 000 \$. Le 15 avril 1971, le ministre des Affaires municipales et la Commission municipale approuvaient le règlement mais autorisaient un emprunt de 55 000 \$ seulement. Les obligations furent émises en août 1971.

Les plans pour la construction de l'aérogare furent préparés par l'architecte Louis P. Gauthier. Les plans de mécanique,

électricité et chauffage ont été préparés par Beauchemin-Beaton-Lapointe. Après des appels d'offres publics, la ville accordait le contrat de construction à Wilfrid Choinière Inc. pour le montant de 99 900 \$, le tout conformément à la résolution datée du 8 juin 1971.

La ville se serait rendu compte que l'espace disponible pour la construction de l'aérogare était insuffisant et qu'il fallait tenter d'acheter de la compagnie I.B.M. les terrains nécessaires. C'est ainsi que le 8 juin 1971, la ville adopte la résolution suivante:

"CONSIDERANT que le règlement numéro 87 a été approuvé pour la construction de l'aérogare;

"CONSIDERANT que le Département des Transports du Canada exige une distance minimum de 750 pieds de piste d'envol pour la construction dudit aérogare;

"CONSIDERANT que des démarches ont déjà été entreprises avec les dirigeants de la compagnie I.B.M. Canada Ltée et monsieur le maire afin d'en arriver à une entente sur l'espace nécessaire à être ajoutée au terrain de l'aéroport;

"CONSIDERANT que l'espace disponible pour la construction de l'aérogare n'est pas suffisant et que pour les fins de sécurité aéronotique, il faut acquérir des terrains qui sont situés en bordure et appartiennent à la compagnie I.B.M.:

"EN CONSEQUENCE:

"IL EST PROPOSE et résolu unanimement que la ville de Bromont, par cette résolution, acquerra de la compagnie I.B.M. Canada Ltée, parties des lots 542 A, P-543 et P-544, totalisant 20 acres au prix de 800 \$ l'acre."

Un acte de vente intervenu entre la ville et I.B.M. of Canada, portant le numéro 107923 et daté du 24 novembre 1972, fait foi de cette transaction; la ville achète 20 acres pour la somme de 16 000 \$. Ce qui surprend ici, c'est le fait que la ville devient propriétaire des terrains sur lesquels est construite l'aérogare, un an après que la construction ait été terminée. En effet, c'est le 16 novembre 1971 que Wilfrid Choinière faisait parvenir sa facture finale à la ville, soit 105 119,96 \$ incluant les suppléments; cependant, le coût final du règlement numéro 87 se chiffre à 130 765,37 \$, ce qui n'inclut pas l'escompte sur obligations et le financement temporaire. L'excédent du coût est décrété par le règlement numéro 230, pour un montant de 24 087,37 \$.

Détails:

Emprunt aurotisé, règlement 87	55 000,00 \$
Octroi du gouvernement du Québec	24 900,00 \$
Octroi du gouvernement fédéral	26 778,00 \$
Total:	<u>106 678,00 \$</u>
Excédent autorisé par le règlement 230	<u>24 087,37 \$</u>
Coût total du règlement 87	<u>130 765,37 \$</u>

Le 4 septembre 1973, le conseil adopte le règlement numéro 203 décrétant, entre autres, des travaux de réaménagement extérieur et ameublement de l'aéroport. Un montant de 18 000 \$ est autorisé à cette fin.

La Commission juge qu'il est de son devoir de préciser davantage la transaction qui eut lieu entre la ville de Bromont et la compagnie I.B.M. of Canada, soit l'achat par la ville d'une bande de terrain nécessaire à la construction de l'aérogare. (voir planche numéro 14).

En 1970, I.B.M. achète de Parc Industriel Aérien un terrain d'environ 1 000 acres: (vol #18, page 2 792)

le prix est d'environ 609 \$ l'acre;

Le 3 octobre 1972, I.B.M. vend à la ville un terrain de vingt (20) acres:

le prix 800 \$ l'acre;

Le 3 octobre 1972, I.B.M. achète de Domaine Bromont Inc. un terrain de 17,278 acres:

le prix 1 081 \$ l'acre;

Le 3 octobre 1972, la ville offre à I.B.M. 1.9 acre de terrain:

le prix 1 000 \$ l'acre.

Cette précision nous apparaissait importante, puisque certains témoignages auraient pu laisser croire que la Compagnie I.B.M. of Canada avait tiré profit de cette vente à la ville.

La Commission est d'avis que le prix de 800 \$ l'acre, compte tenu du contexte, est raisonnable, voire même avantageux. (voir planche numéro 14).

Cependant, il faut noter ici que ces 20 acres de terrains auraient pu appartenir à la ville à bien meilleur prix, puisqu'il s'agit de terrains qui étaient situés dans le quadrilatère de l'aéroport lorsque les premières transactions furent effectuées. Notons également qu'il n'y a pas eu de règlement d'emprunt pour cet achat, la ville ayant payé le 16 000 \$ à même son budget.

Le 21 décembre 1971, la ville adopte un règlement portant le numéro 147 pour un emprunt de 32 903,55 \$ couvrant les coûts d'un contrat de pavage. En effet, le 19 octobre 1971, la compagnie Désourdy Construction Ltée faisait parvenir à la ville une facture portant le numéro B-46366, au montant de 32 903,55 \$ à titre de paiement final pour des travaux de pavage au stationnement de l'aérogare.

Notons que cette facture de Désourdy Construction Ltée est datée deux (2) mois avant l'adoption du règlement numéro 147, ce qui voudrait dire que les travaux étaient déjà exécutés lorsque la Commission municipale a été appelée à autoriser le règlement. Plus encore, rien n'indique que la ville de Bromont aurait procédé par soumissions publiques pour l'octroi de ce contrat. (vol #11, page 1 572).

La construction du hangar

Les autorités de la ville de Bromont ont manifesté leur intention d'ériger un hangar sur le site de l'aéroport dès le 9 mai 1972. En effet, une résolution en ce sens demande que Bromont et Cowansville se réunissent pour acheter une bâtisse de type hangar. Le 18 juillet 1972, suite à une offre de la compagnie Acier Allco (1969) Ltée de Longueuil, la ville accepte de louer un hangar pour une période de 20 ans, moyennant un loyer de 19 128 \$ par année.

Le 5 septembre, la ville approuve le choix du site où sera construit le hangar.

Le 10 octobre 1972, la ville confie à Guy Migué, a.g., le mandat de la confection des plans pour la construction d'un hangar par Acier Allco Ltée.

Le 12 décembre 1972, par résolution, la ville vend à Acier Allco Ltée une superficie de 111 000 pieds carrés de terrain pour la somme symbolique de 1,00 \$.

Le 16 février 1973, la Commission municipale refuse de donner son approbation à la vente. A noter que la construction du hangar a déjà débuté.

Le 1er mai 1973, la ville demande "humblement" à la Commission municipale de bien vouloir reconsidérer sa décision. A noter

que la construction du hangar est presque terminée.

Le 5 juin 1973, la Commission municipale accepte que la ville vende à Acier Allco Ltée un terrain d'une superficie de 111 000 pieds carrés pour la somme de 5 350 \$. Par la même occasion, la Commission municipale accepte le projet de bail emphytéotique. Cependant, elle demande que la ville supprime le paragraphe concernant l'exemption de la taxe d'affaires aux locataires du hangar.

Le 25 mai 1973, la ville signe un bail emphytéotique de 20 ans avec Acier Allco (1969) Ltée moyennant un loyer mensuel de 1 730,12 \$. Cependant, la ville a fait fi des recommandations de la Commission municipale et a signé l'entente exemptant de la taxe d'affaires les entreprises oeuvrant au sein du hangar. (vol #18, page 2 808).

Le 14 juin 1973, la ville signe un acte de vente avec Acier Allco (1969) Ltée pour un terrain de 111 000 pieds carrés, moyennant la somme de 5 350 \$.

Cette transaction est pour le moins irrégulière, puisque la Commission était appelée à autoriser une location par bail emphytéotique, alors que la ville s'était déjà engagée au point d'avoir permis à une compagnie de construire le hangar qui fait l'objet du bail sur des terrains appartenant à la ville.

Le dernier règlement qui concerne le hangar fut adopté le 5 mai 1973 pour un montant de 35 000 \$.

Le 10 octobre 1973, le ministère des Affaires municipales ainsi que la Commission municipale approuvent le règlement numéro 196 pour la pose d'asphalte et de terrassement, mais pour un montant de 30 000 \$ seulement.

Suite à des appels d'offres, la soumission de Normand Choinière Inc. fut retenue pour la somme de 34 700 \$. Le coût final de ce contrat se chiffre à 38 965,03 \$.

A noter que la firme Normand Choinière Inc. accordait à Comet Construction un sous-contrat pour les travaux de pavage.

CHAPITRE VI

Ventes de terrains

Le règlement numéro 28, comme nous l'avons vu plus tôt au chapitre III, avait été utilisé pour faire l'acquisition de 402.24 acres de terre, en prévision de la construction de deux pistes, ou l'option de construire sur l'une ou l'autre des deux pistes prévues au plan. Or, les études ont voulu que l'axe nord-est sud-ouest soit la seule piste devant être construite. En effet, la première levée de terre en vue de la construction de la piste nord-est sud-ouest, eut lieu au mois de juin 1968, soit 18 mois après l'acquisition des terres par la ville.

Par une résolution en date du 4 octobre 1967, le conseil de la ville de Bromont s'engage à offrir en premier lieu, donc à vendre, à la compagnie Parc Industriel Aérien toutes les parties de lots non utilisées, c'est-à-dire tous les terrains qui devaient servir à la construction de la piste dont l'axe était nord-ouest sud-est. Cette même résolution ajoute que le prix de vente devait être le même que l'acte d'achat, en plus de l'intérêt couru depuis l'acquisition par la ville.

Il aurait dû être évident à quiconque sur ce conseil, que la ville ne pouvait pas s'engager à vendre ses biens de gré à gré sans qu'elle ait obtenu préalablement l'approbation de la Commission muni-

cipale. Cette résolution nous apparaît pour le moins irrégulière pour des administrateurs publics.

Tel qu'illustré (voir planche numéros 15 et 16), la ville de Bromont a procédé à la vente de deux blocs de terrains qui avaient été achetés au mois de décembre 1966.

La première vente fut effectuée le 21 avril 1970 sous l'acte de vente portant le numéro 102004. Il s'agissait du bloc de terrains situé au sud-est de la piste et qui totalise 87,727 acres. Une vente de gré à gré à la compagnie Parc Industriel Aérien du Québec Inc. pour la somme de 38 213,88 \$. (voir planche numéro 15)

Description:

Lots numéros	P 541	0.109	acres
	P 542	11.228	acres
	P 543	29.025	acres
	P 544	32.691	acres
	P 545	14.149	acres
	P 546	0.525	acres

Superficie totale: 87,727 acres

Prix de vente à P.I.A.Q. en 1970: 38,213,88 \$

Prix moyen à l'acre: 38 213,88 \$ 435,60 \$
87,727

Coût d'achat par la ville en 1966: 40 947,28 \$

Prix moyen à l'acre: 40 947,28 \$ 466,76 \$
87,727

Le coût des intérêts depuis l'achat au mois de décembre
1966 jusqu'au 21 avril 1970, date de la vente:

1966	1 mois	295,41 \$
1967		3 544,91 \$
1968		3 874,12 \$
1969		4 206,23 \$
1970	4 mois	1 522,40 \$
		13 443,07 \$

Le coût total à la ville:

achat	40 947,28 \$
intérêt	<u>13 443,07 \$</u>
	54 390,35 \$

Prix de vente à Parc Industriel Aérien du Québec Inc.	38 213,88 \$
Perte totale à la ville	<u>16 176,47 \$</u>

Voilà une transaction qui a retenu particulièrement l'attention de la Commission. D'autant plus que cette transaction se serait faite à l'insu de la Commission municipale, laquelle doit approuver pareil acte de vente.

La seule explication possible pour ce manquement aurait été la nécessité pour Germain Désourdy, homme d'affaires, de compléter dans les plus brefs délais le regroupement des terrains nécessaires à une vente très prochaine à la compagnie I.B.M. Ce qui fut de toute évidence le cas, puisque quatre jours seulement après leur acqui-

tion par Parc Industriel Aérien du Québec Inc., ces mêmes terrains étaient vendus à la compagnie I.B.M. of Canada Ltd. au montant de .0125 ¢ le pied carré, soit 544,50 \$ l'acre. Une vente totalisant 47 767,35 \$, ce qui voudrait dire en terme pratique que la compagnie Parc Industriel Aérien aurait réalisé en quatre jours seulement des profits de l'ordre de 9 553,47 \$ et ce, aux dépens des contribuables de Bromont. D'autant plus que la ville avait déjà subi une perte de 16 176,47 \$ à l'occasion de la vente.

Ce qui est encore plus étonnant dans cette affaire, c'est que le principal meneur de jeu, monsieur Germain Désourdy, n'a pas su donner à la Commission les réponses qui auraient pu expliquer son comportement à l'occasion de cette transaction éclairée. Aussi, il n'a pas été facile pour la Commission municipale de comprendre pourquoi le conseil avait décidé d'aller à l'encontre de sa résolution du 22 décembre 1969, laquelle se lisait comme suit:

"ATTENDU que le ministre des Transports ne recommande plus la
"construction de piste auxiliaire transversale à la piste prin-
"cipale:"

"En d'autres termes, la croix qui va du sud-est au nord-ouest
"ne semblait plus être recommandée par le ministère des Trans-
"ports."

"ATTENDU que des montants substantiels ont été investis pour
"des terrains réservés à ladite piste qui ne serviront jamais
" à cette utilité;

"ATTENDU que des sommes importantes pourraient être recueillies
"par la vente de ces terrains et qu'ils seraient d'une grande
"utilité pour le développement du parc industriel de la ville
"de Bromont;

"ATTENDU que cette dite piste serait un sérieux obstacle pour
"la subdivision du parc industriel;

"ATTENDU que la longueur des rues serait diminuée de beaucoup
"n'ayant pas à éviter cette dite piste;

"POUR CES RAISONS, il est proposé par monsieur Bruno Duchêne,
"appuyé par monsieur Roland Racicot et résolu à l'unanimité
"que la résolution en date du 4 octobre 1967 soit ratifiée
"par cette dernière et que la ville de Bromont vende à la
"compagnie Parc Industriel Aérien du Québec Inc., aux mêmes
"conditions et termes mentionnés dans la résolution du 4 oc-
"tobre 1967."

Il faut ajouter que Parc Industriel Aérien n'avait pas ache-
té suite à cette résolution. C'était, apparemment, une sorte de ga-
rantie que la ville ne vendrait à personne d'autre. Ce n'est que
le 14 avril 1970, soit 7 jours seulement avant la vente à Parc Indus-
triel Aérien, que les conseillers Bruno Duchêne et Roland Racicot
proposent et secondent respectivement la résolution suivante:

"Que la ville de Bromont vende parties des lots 541, 542, 543,
"544 pour un prix de 38 213,88 \$ à Parc Industriel Aérien du
"Québec."

L'ironie vient du fait que ce sont les deux mêmes personnes
qui avaient proposé et secondé la première résolution datée du 22
décembre 1969.

Dans son témoignage devant la Commission, le conseiller Bru-
no Duchêne dit:

"On marchait toujours selon les recommandations
du maire." (vol #12, page 1 805)

Question:- Alors sur recommandations de monsieur le maire, vous pré-
sumiez que c'était bon et vous votiez pour?

Réponse: - Bien, qu'est-ce que vous voulez! On n'était pas là pour toujours dire non!

Pour sa part, le conseiller Roland Racicot a manifesté une forme d'amnésie sporadique tout au long de son témoignage, des blancs de mémoire étonnamment opportuns, il nous a semblé.

Le commissaire Gilles Arès soulignait à monsieur Désourdy que la bonne foi de son témoignage reposait sur les explications qu'il apporterait sur cette transaction. Après insistance de la part du commissaire Jérémie Giles, monsieur Germain Désourdy témoignait ce qui suit:

"sur cette affaire-là, d'abord, il faudrait dire monsieur
"Désourdy maire et conseil! Comme j'ai déjà dit souvent,
"moi, quand il y a quelque chose qui va bien dans une
"ville, c'est tout le conseil qui a fait ça; quand ça
"va mal, c'est juste le maire qui est pas correct, qui
"est malhonnête, qui est ci, qui est ça. D'abord, il
"faudrait dire pourquoi le conseil!

"Puis, si j'arrive à la compagnie (Parc Industriel Aérien),
"monsieur le président, puis j'étais pas directeur de cette
"compagnie-là; j'étais seulement ... (vol #186, page 3 039)

Question: - Actionnaire?

Réponse: - ... non, pas actionnaire, pas actionnaire.

Gilles Arès, commissaire:

Question: - Vous étiez mandataire?

Réponse: - J'étais mandataire pour signer un document, parce qu'à un moment donné, j'étais la personne sur place. Mais c'est pas moi qui a eu à négocier, à faire les prix de quoi que ce soit. Moi, j'ai signé quand on m'a dit, bon, bien, tu as une résolution pour signer tel document, tu fais ta "job" comme gérant de compagnie. A la ville, tu as un conseil qui te dit qu'ils acceptent de vendre pour ce prix-là, pour telle et telle raison, O.K.!

Alors, s'il y a quelqu'un qui n'est pas correct, c'est un ensemble de personnes; alors c'est pas le maire qui s'appelle Germain Désourdy, puis c'est pas le gérant qui s'appelle Germain Désourdy."

La Commission reconnaît qu'effectivement les décisions prises par le conseil doivent lier tous les membres qui ont participé à la décision, à l'exception, bien sûr, de ceux qui ont voté contre la résolution. Dans le cas qui nous concerne, on n'aurait pas respecté la volonté du conseil exprimée par cette résolution du 4 octobre 1967, exposant les modalités d'une vente éventuelle de ces mêmes terrains. De plus, la résolution du 22 décembre 1969 réitère la volonté du conseil de respecter l'esprit de la résolution du 4 octobre 1967.

Il a été impossible à la Commission d'établir de façon précise le rôle que jouait monsieur Désourdy au sein de la compagnie Parc Industriel Aérien du Québec Inc. Cependant, nous pouvons dire, à la lumière du témoignage de monsieur Camille Rathé, secrétaire-trésorier de Désourdy Inc., que la Société Désourdy Inc. avait comme actionnaire les sept (7) frères Désourdy. (vol #17, page 2 725) Cette dernière devenait actionnaire, le 13 septembre 1967, de Parc Industriel Aérien. (vol #17, page 2 724)

Messieurs Germain Désourdy et Camille Rathé ont rappelé à maintes reprises à la Commission, qu'il fallait, dans l'analyse des transactions pour l'achat des terrains par Parc Industriel Aérien, tenir compte du fait qu'il s'agissait d'un tout. C'est-à-dire que l'ensemble de ces terrains devait servir à constituer un parc industriel et qu'il avait été décidé de confier cette tâche à des promoteurs, donc à Parc Industriel Aérien du Québec Inc.

Pour ce qui est de la transaction qui nous occupe ici, la vente par la ville à Parc Industriel Aérien et subséquemment, à I.B.M., s'est faite par l'entremise de l'agence immobilière Sherbrooke Trust. Soulignons que la compagnie I.B.M. avait mandaté cette firme pour négocier l'achat des terrains nécessaires à l'implantation de son usine à Bromont ou ailleurs.

A ce sujet, monsieur Camille Rathé a témoigné ce qui suit:
(Me Jacques Desormeau pour la Commission) (vol #17, page
2 787)

Question: - Mais au moment où ces tractations-là se font par Sherbrooke Trust, Parc Industriel Aérien n'est pas propriétaire de ça? (les terrains de la ville).

Réponse: - Non, non, c'est exact.

Question: - Mais est-ce qu'il y avait quelque chose qui empêchait la ville de vendre cette portion-là directement à I.B.M.?

Réponse: - Oui.

Question: - Qu'est-ce qui l'empêchait?

Réponse: - Parce que le client a dit qu'il voulait faire affaires avec une compagnie, qu'il voudrait avoir tout ça. Si la compagnie est capable de se porter acquéreur du terrain qu'on veut acheter, on va faire un marché.

Question: - Est-ce que je vous comprends bien si je dis que si la ville avait voulu vendre directement la portion de piste dont elle ne se servait plus, à I.B.M., I.B.M. n'aurait pas acheté, c'est éa que vous dites?

Réponse: - Bien, c'est-à-dire que je peux pas aller si loin que ça, que s'il y avait eu deux offres dont une à la ville pour une partie, puis une à la compagnie, qu'ils auraient refusé, ça, je peux pas - mais ils ont fortement insisté au début d'avoir un bloc de terrains achetés par un promoteur, avec qui ils vont négocier pour un prix de tant.".

La Commission reste d'avis que le maire Germain Désourdy aurait été capable et aurait dû informer les autres membres du conseil municipal sur la possibilité pour la ville de se départir de ces terrains, pour une somme au moins équivalente au coût d'achat, plus les intérêts encourus depuis leur acquisition. Nous constatons qu'il n'a pas agi dans ce sens. Il aurait plutôt agi de manière à faire bénéficier Parc Industriel Aérien du Québec Inc.

La ville de Bromont a procédé à la vente d'un deuxième bloc de terrains situés au nord-ouest de la piste (voir planche numéro 16). En effet, par une résolution datée du 14 septembre 1971, la ville de Bromont, par sa résolution numéro 71-346, demande à la Commission municipale l'autorisation de vendre de gré à gré à Domaine Bromont Inc. (une compagnie du groupe Désourdy) une superficie de 77.96 acres pour la somme de 33 979,38 \$. Le 30 septembre 1971, la Commission accuse réception de la demande et sollicite plus amples renseignements concernant cette vente de gré à gré. Le 8 no-

vembre 1971, la ville fait parvenir à la Commission les renseignements demandés. Le 3 décembre 1971, la Commission refuse la vente de gré à gré et demande à la ville de procéder par avis public.

Le 23 décembre 1971, la ville fait publier un avis public dans le journal "La Voix de l'Est" offrant aux enchères, avec une mise à prix de 33 979,38 \$, les terrains suivants:

lot numéro	P.505	4.91
	P.546	0.09
	P.547	22.46
	P.548	32.76
	P.549	17.74
Superficie totale		77.96 acres

Le 31 décembre 1971, la compagnie Domaine Bromont Inc. fait une offre d'achat à la ville pour la somme de 25 496,53 \$.

Le 4 janvier 1972, la ville adoptait deux résolutions, dont la première portant le numéro 72-11, avait pour but de modifier la mise à prix de 33 959,38 \$ à 25 000,00 \$.

La deuxième résolution dont le numéro est 72-12 avait pour fin l'acceptation de l'offre de Domaine Bromont Inc. pour la somme de 25 496,53 \$.

Pour des raisons qui n'ont jamais été expliquées, et pour lesquelles aucun document semble exister, la ville n'aurait pas donné suite à cette vente. Cependant, le 17 novembre 1972, la ville fait

publier un second avis public dans le journal "La Voix de l'Est" se servant du même texte de l'avis qu'elle faisait paraître le 23 décembre 1971, mais cette fois-ci elle fixait la mise à prix à seulement 25 496,53 \$.

Il n'y a eu qu'un seul soumissionnaire, en l'occurrence la compagnie "Les Investissements Bromonrive Inc.". C'est ainsi que la ville accepte la soumission et signe l'acte de vente le 28 novembre 1972 pour la somme de 25 496,53 \$.

Voyons maintenant comment cette transaction se compare avec les coûts d'achat par la ville:

coût d'achat en 1966:	30 905,82 \$
prix moyen à l'acre:	<u>30 905,82 \$</u> 396,43 \$
	77.96

Le coût des intérêts depuis l'achat au mois de décembre 1966 jusqu'au 28 novembre 1972, date de l'acte de vente:

1966	1 mois	222,50 \$
1967		2 689,42 \$
1968		2 920,13 \$
1969		3 170,46 \$
1970		3 442,24 \$
1971		3 737,32 \$
1972		<u>4 057,69 \$</u>
		20 239,80 \$

Le coût total à la ville:

achat	30 905,82 \$
intérêt	<u>20 239,80 \$</u>
	51 145,62 \$

prix de vente aux Investis- sements Bromonrive Inc.	25 496,53 \$
Perte totale à la ville	25 649,09 \$

Nous avons vu comment, par la vente de ces deux blocs de terrains, la ville aurait subi une perte totale de 41 825,56 \$, c'est-à-dire que si elle avait vendu ces terrains au prix qu'il lui en avait coûté, plus les intérêts versés depuis leur acquisition, elle aurait vendu au prix de 105 535,97 \$ et non pour la somme de 63 710,41 comme ce fut le cas.

La Commission a voulu savoir de quelle façon la ville de Bromont avait comptabilisé les recettes de ces deux transactions. A cet effet, le témoignage de monsieur Adrien d'Astous du Service des enquêtes du ministère des Affaires municipales, a révélé que la ville, contrairement à la pratique administrative reconnue, n'a pas utilisé les recettes de ces ventes pour amortir les intérêts du règlement qui servit initialement à l'achat des terrains. Il faut souligner que les obligations qui avaient été émises contre ce règlement, n'étaient pas rachetables par anticipation.

La façon que la ville aurait comptabilisé le fruit de ces ventes démontre une fois de plus l'inconséquence pour ne pas dire l'incompétence de ceux qui étaient chargés de la gestion municipale à l'époque.

La ville qui se départit d'un actif sur lequel il y a toujours une dette, doit s'assurer que les recettes provenant de cette vente servent à créditer véritablement le règlement et ainsi alléger d'autant le fardeau fiscal des contribuables.

Ce que la ville de Bromont a effectivement fait, a été de créditer le règlement numéro 28 sur papier seulement, alors que les revenus de la vente ont été versés aux fonds généraux de la ville pour l'année où ils ont été reçus.

CHAPITRE VII

Coûts des investissements

Le présent rapport ne serait pas complet sans qu'on y inclut ce qu'il est convenu d'appeler le coût des investissements; c'est-à-dire ce que coûtera l'aéroport au terme des différents engagements de crédits pour chacun des règlements imputés à l'aéroport.

Pour la meilleure compréhension du lecteur, nous présentons ce bilan comme suit:

VILLE DE BROMONT

a) Financés par règlements

<u>Règ. no.</u>	<u>Objet</u>	<u>Emprunt</u>	<u>Terme</u>	<u>Intérêt (note)</u>
28	Terrains	220 000 \$	20 ans	192 430 \$
87	Aérogare	55 000 \$	20 ans	57 035 \$
116	Allongement-piste	125 000 \$	20 ans	129 625 \$
147	Stationnement-aérogare	35 000 \$	20 ans	36 190 \$
196	Stationnement-hangar	30 000 \$	20 ans	42 900 \$
203	Ameublement	33 000 \$	20 ans	47 190 \$
230	Excédent de coût	73 400 \$	20 ans	104 960 \$
242	Terrains	32 400 \$	20 ans	46 330 \$
250	Terrains	<u>62 500 \$</u>	20 ans	<u>84 325 \$</u>
		666 300 \$		740 984 \$
				<u>1 407 285 \$</u>

Note: Les intérêts sont calculés aux taux connus des émissions; ce taux a servi au calcul des renouvellements

b) Financés par subventions:

Construction de la piste de 4 000 pieds	200 000 \$	
Aérogare	51 678 \$	
Déboisement (travaux d'hiver)	<u>50 000 \$</u>	
		301 678,00 \$

c) Financés par le fonds général

Acquisition de terrains pour l'aérogare	16 000,00 \$
---	--------------

d) Financés par bail

Bail de location avec option d'achat d'un hangar à 20 777,76 \$ pour une période de 20 ans	415 555,20 \$
--	---------------

e) Terrains achetés en trop

règlement 91	64 300,00 \$	
règlement 248	30 680,00 \$	
règlement 285	<u>27 000,00 \$</u>	
	121 980,00 \$	
intérêt 8%	<u>126 494,00 \$</u>	
		248,474,00 \$
<u>Coût total des investissements:</u>		<u>2 388 992,00 \$</u>

CONCLUSION

La Commission n'aurait pas manqué de formuler des recommandations sur l'obligation d'une déclaration d'intérêts de la part des élus municipaux ainsi que sur l'à-propos de l'organisation de cours en administration municipale pour les membres des conseils municipaux si des modifications récentes à la loi n'y avaient pas pourvu et si des cours pour les élus municipaux n'étaient pas déjà en voie d'organisation.

La Commission croit que des efforts doivent être déployés pour assurer le maintien et le bon fonctionnement de l'aéroport. C'est l'évidence même que cet aéroport est un équipement à caractère régional dont profitent principalement les villes de Bromont, Granby et Cowansville. Cette situation de fait devrait amener ces trois municipalités à prendre l'initiative de réexaminer la question de leur collaboration respective dans ce dossier. Si l'intervention de tiers devait être de nature à faciliter les choses, on ne devrait pas hésiter à y recourir.

Il découle des témoignages entendus que certains investissements municipaux requièrent une attention plus spéciale que d'autres, que ce soit en raison de leur rareté ou de leur importance à titre d'exemples. C'est sans l'ombre d'un doute le cas de l'établissement d'un aéroport; la Commission croit que les autorités gouvernementa-

les devraient faire un examen préalable inhabituel pour ce genre d'investissement et exercer un suivi systématique des étapes de réalisation.

La Commission, on le sait, n'a pas le pouvoir d'entreprendre des procédures judiciaires à la suite d'irrégularités municipales. Il appartient aux intéressés, Ville de Bromont, citoyens de cette ville, Procureur général, etc. d'examiner les faits et de décider de l'opportunité ou pas d'entreprendre des poursuites judiciaires fondées sur les irrégularités dont fait état le rapport.

RECOMMANDATIONS

La Commission croit que l'avenir de l'aéroport est à ce point important pour qu'il fasse l'objet de sa principale recommandation.

L'aéroport est, de fait, un équipement régional dont profitent le plus les villes de Bromont, Granby et Cowansville.

Ces trois municipalités devraient prendre l'initiative de réouvrir le dossier de leur collaboration respective dans l'administration et le fonctionnement de l'aéroport.

Si l'interlocution du tiers devait être de nature à faciliter les discussions, on ne devrait pas hésiter à y recourir.

La Commission n'aurait pas manqué de recommander l'obligation pour les élus municipaux si des modifications récentes à la loi n'y avaient pas déjà pourvu; cependant, elle réitère une recommandation déjà faite dans un rapport d'enquête sur une autre municipalité que les élus municipaux puissent suivre bientôt des cours en administration municipale.

Comme l'établissement de cet aéroport a démontré à lui seul qu'il aurait fallu des contrôles plus rigoureux de la part des autorités gouvernementales pour prévenir certains écarts, la

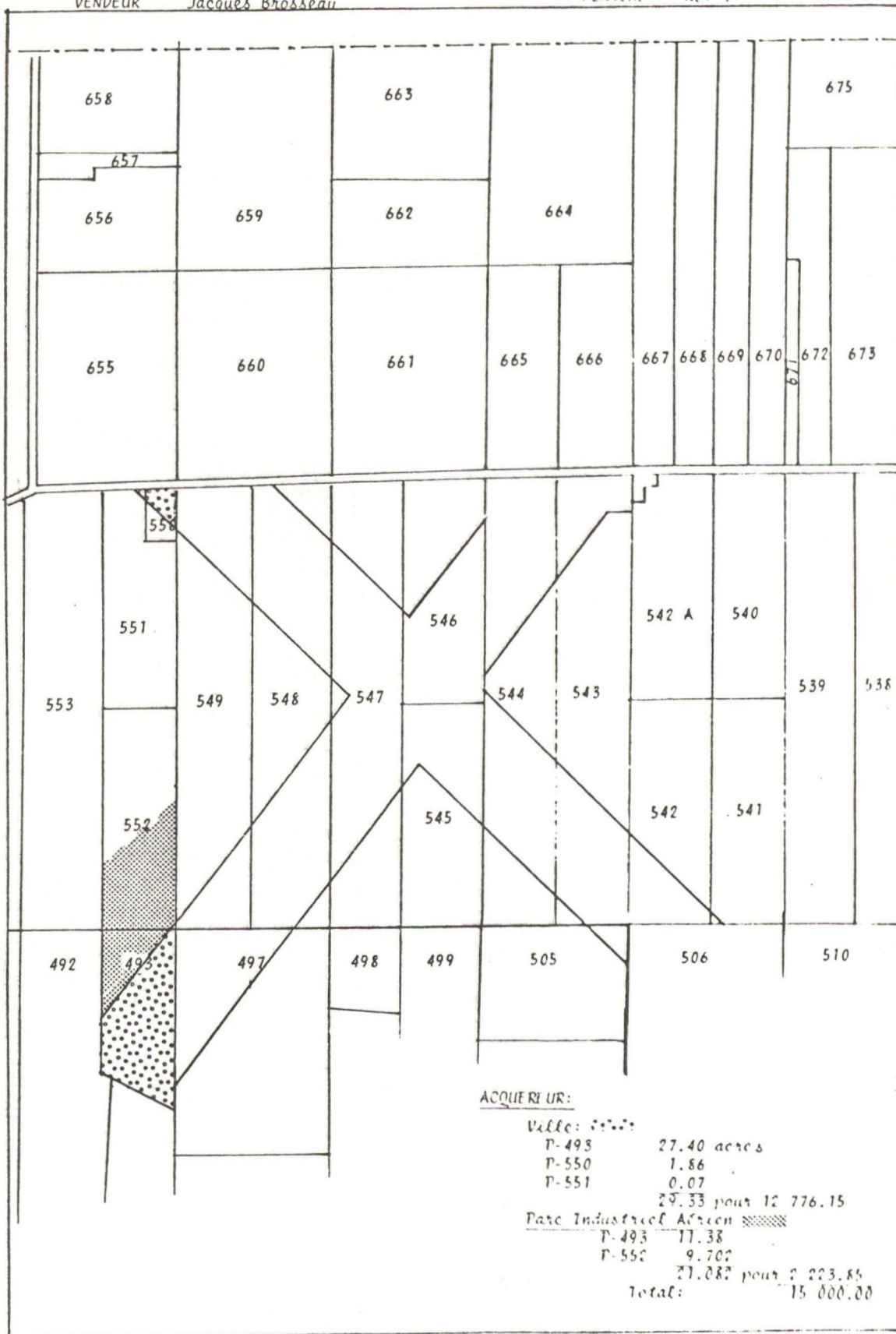
Commission recommande que les autorités gouvernementales exercent un suivi pratiquement systématique de l'exécution des règlements qu'elles approuvent lorsque ceux-ci ont pour objet la réalisation d'ouvrages municipaux rares comme l'établissement d'un aéroport par exemple.

La Commission n'a pas compétence pour se prononcer sur l'opportunité ou pas pour quiconque d'entreprendre des poursuites judiciaires fondées sur les irrégularités dont fait état le rapport; aussi, laissent-ils le soin aux intéressés, qu'il s'agisse du gouvernement, de la ville de Bromont ou des citoyens de celle-ci d'analyser les faits et d'exercer, le cas échéant, les recours prévus par la loi.

REMERCIEMENTS

Ce rapport ne serait pas complet sans y ajouter nos remerciements les plus sincères à ceux et celles qui ont contribué à faciliter notre tâche et à la rendre plus agréable. Ces personnes sont:

- le procureur de la Commission pour les fins de l'enquête, Me Jacques Désormeau, du district judiciaire de Montréal;
 - le greffier pour les fins de l'enquête, monsieur Claude Gagné, maître des rôles à la Commission municipale du Québec;
 - l'enquêteur, monsieur Adrien d'Astous du service des enquêtes au ministère des Affaires municipales;
 - les sténographes officiels, mesdames Florence Béliveau et Denise Proulx, de la firme Béliveau, Proulx & associés de Québec;
 - le personnel de la ville de Bromont ainsi que monsieur Jean Buron, tuteur délégué;
 - le personnel du Palais de justice de Granby qui s'est montré des plus disponible;
 - tous les témoins qui ont collaboré au cours de l'enquête.
-



ACQUERIEUR:

Ville: ...

P-493 27.40 acres

P-550 1.86

P-551 0.07

29.33 pour 12 776.15

Parc Industriel Africain

P-493 17.38

P-550 9.707

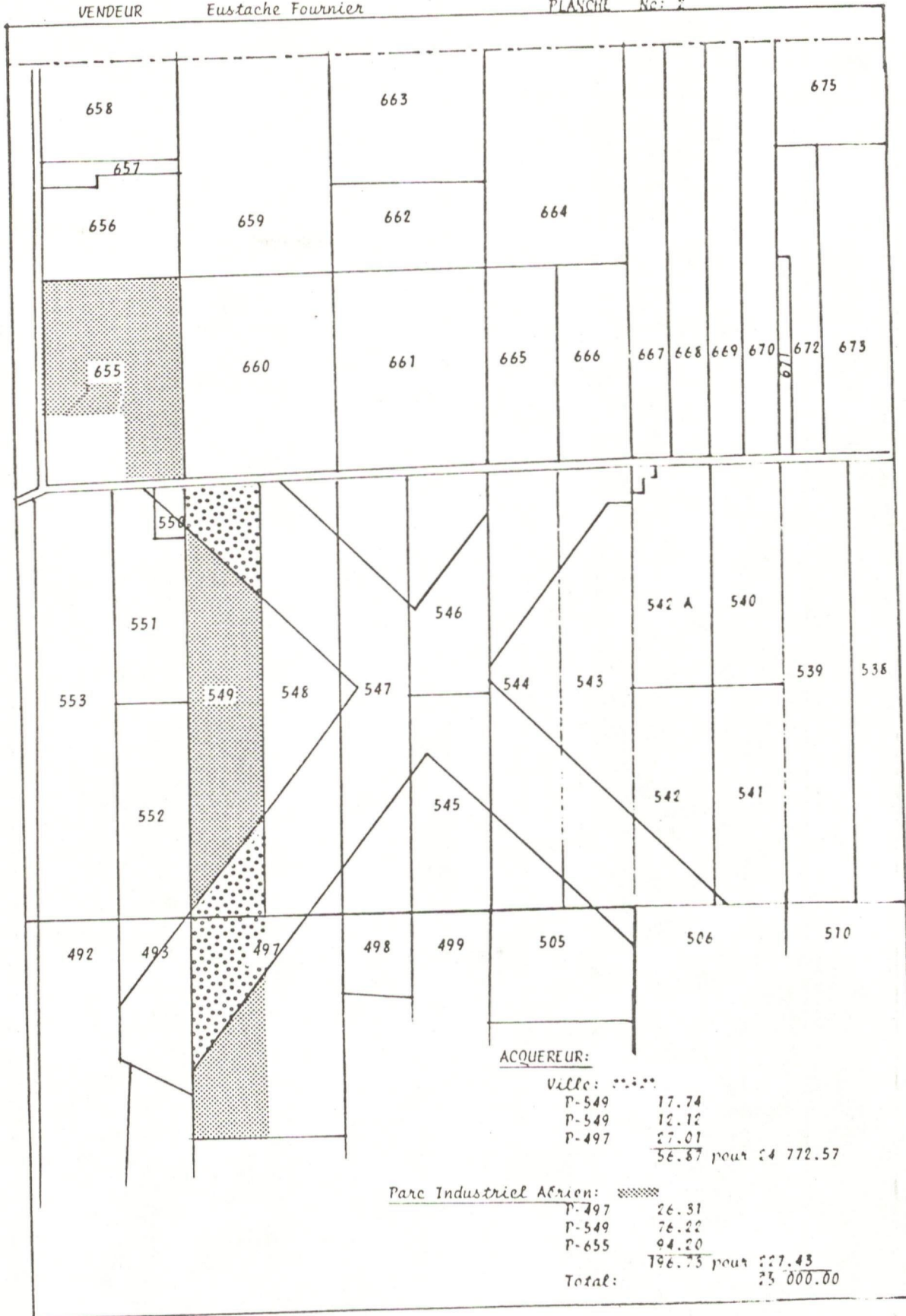
27.087 pour 2 223.85

Total: 15 000.00

VENDEUR

Eustache Fournier

PLANCHE No: 2



ACQUEREUR:

Ville: ...

P-549	17.74
P-549	12.12
P-497	27.01
56.87 pour 54 772.57	

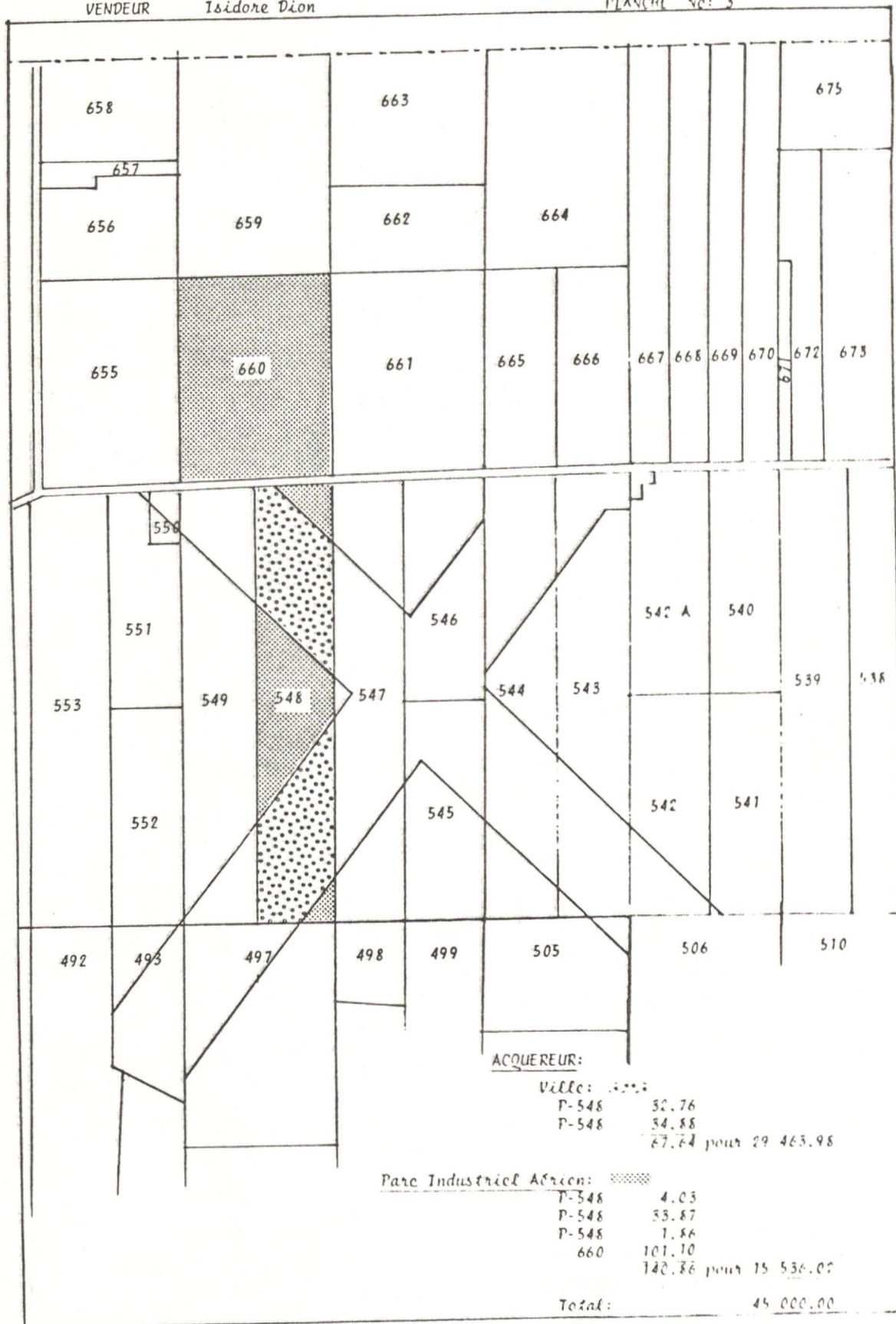
Parc Industriel Acrien:

P-497	26.31
P-549	76.22
P-655	94.20
196.73 pour 227.43	
Total:	75 000.00

VENDEUR

Isidore Dion

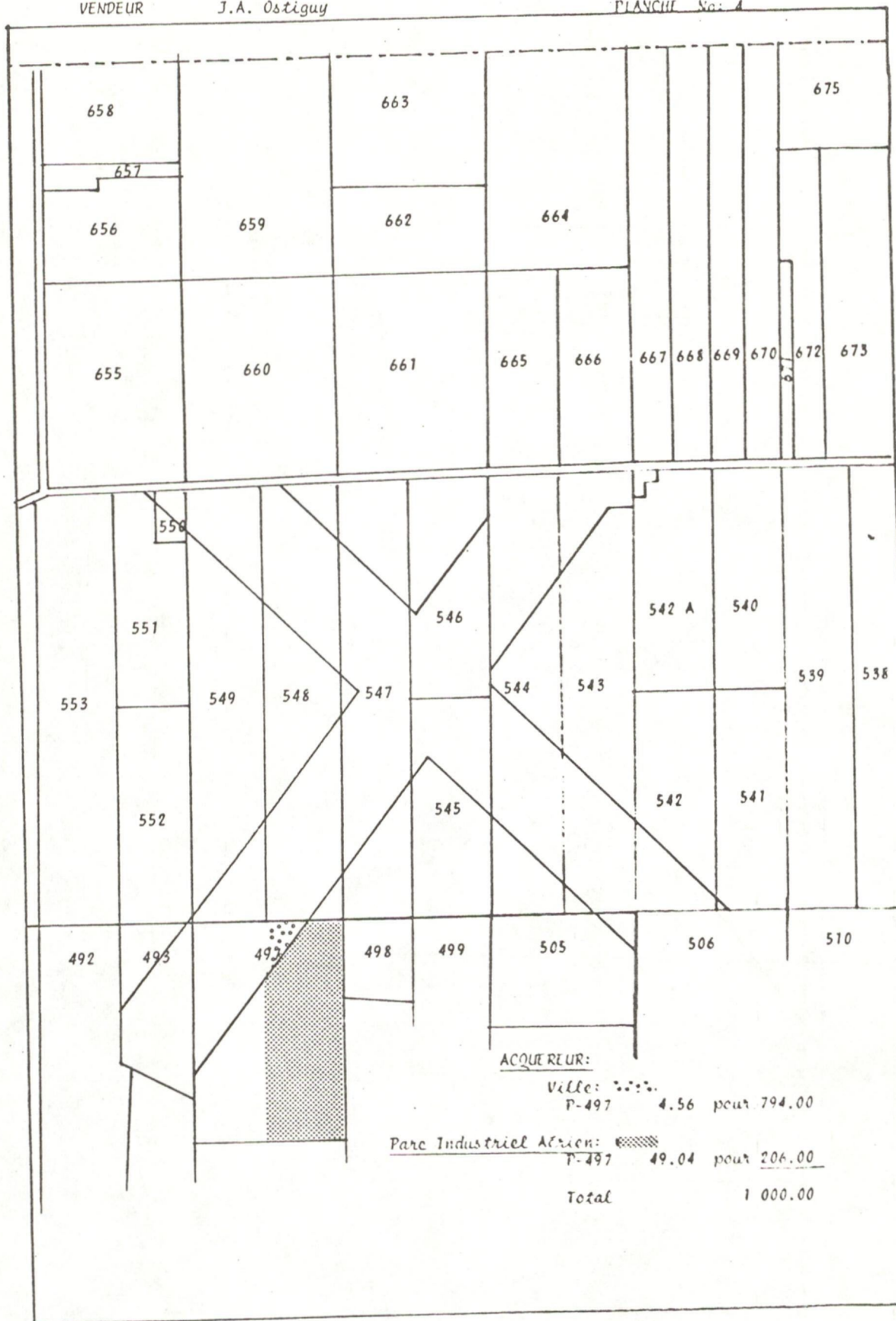
PLANCHI No: 3



VENDEUR

J.A. Ostiguy

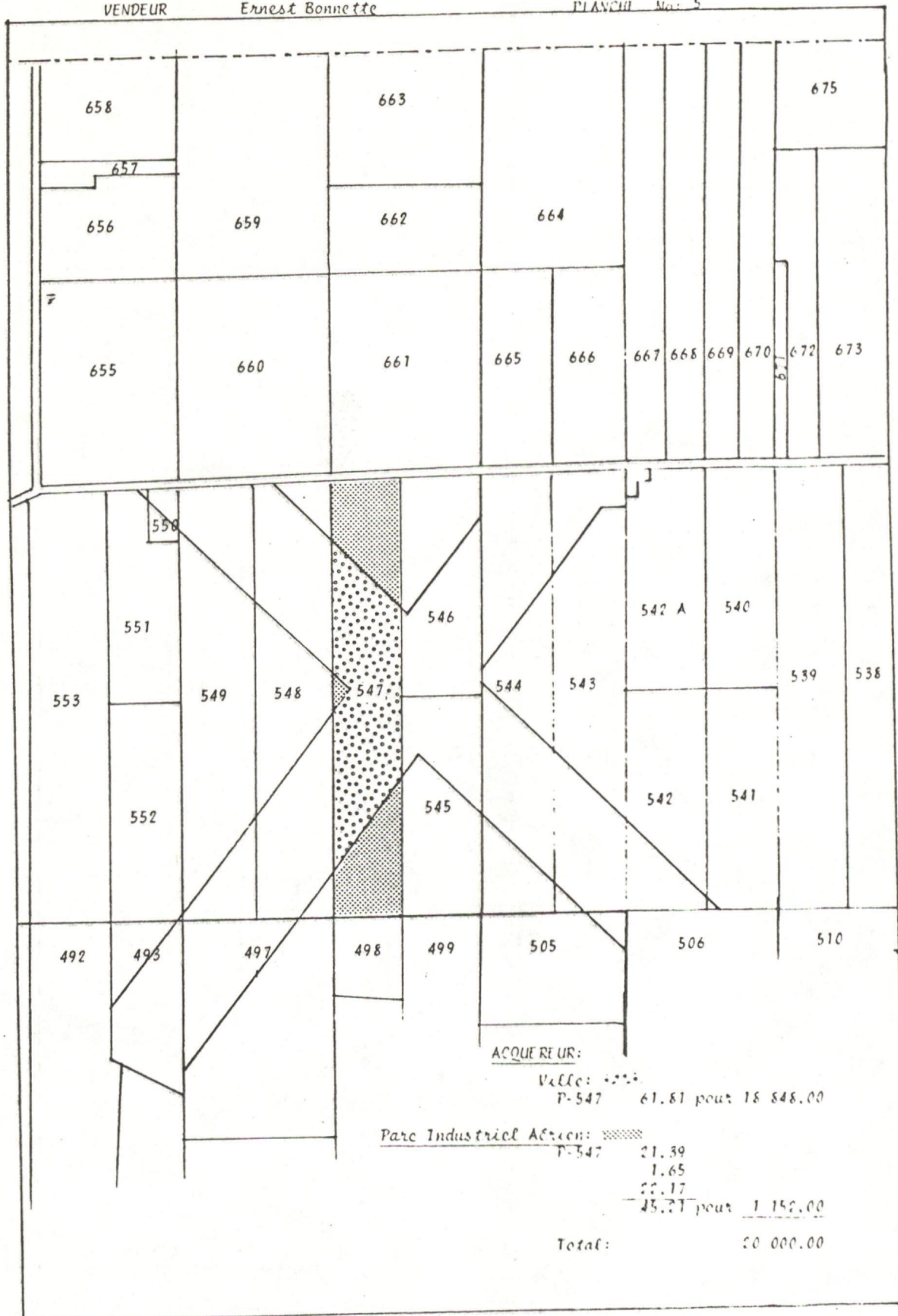
PLANCHE No: 4



VENDEUR

Ernest Bonnette

PLANCH No: 5



ACQUEREUR:

Ville: ...

P-547 61.81 pour 18 848.00

Parc Industriel Aérien: ...

P-547 21.39

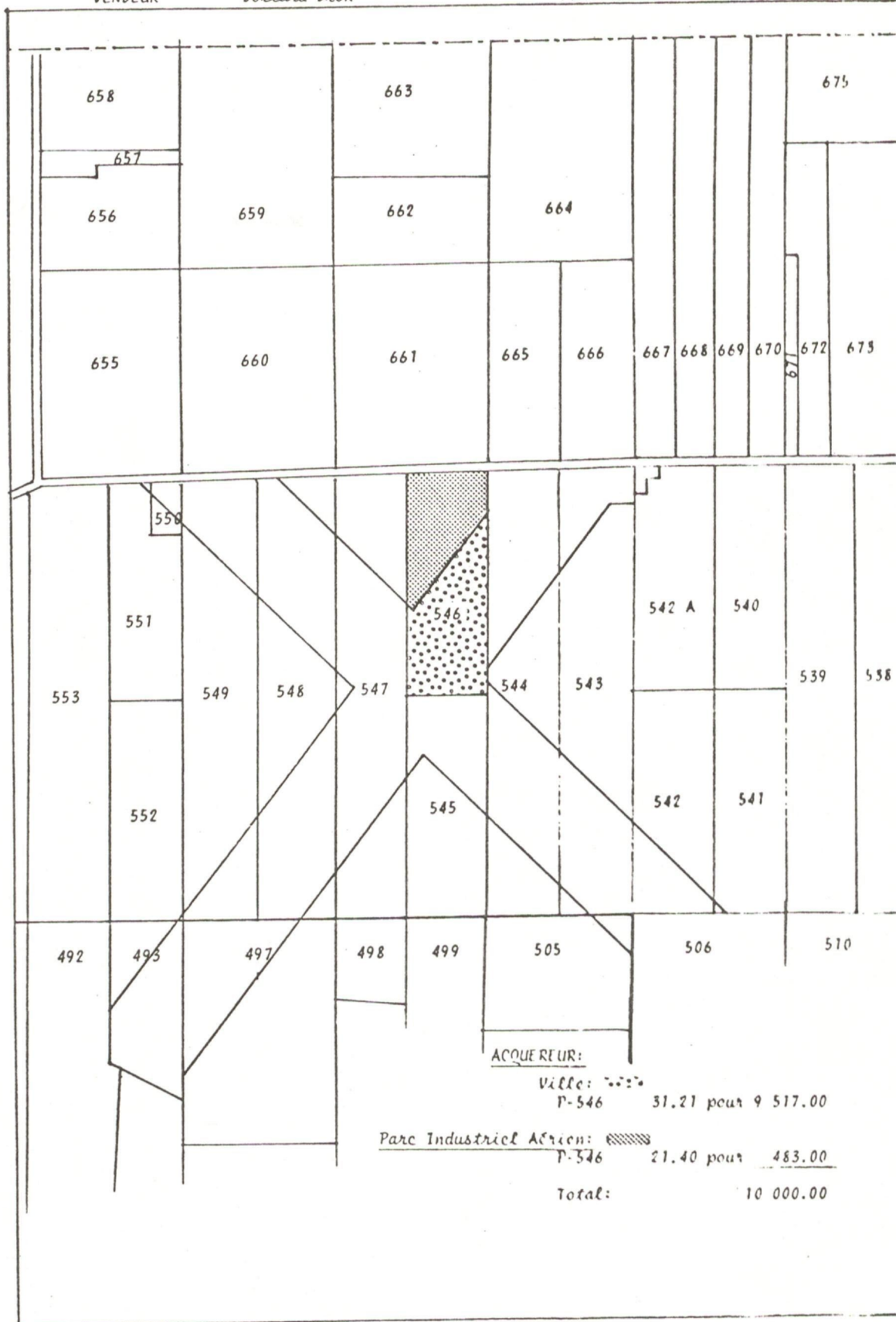
1.65

22.17

45.21 pour 1 152.00

Total:

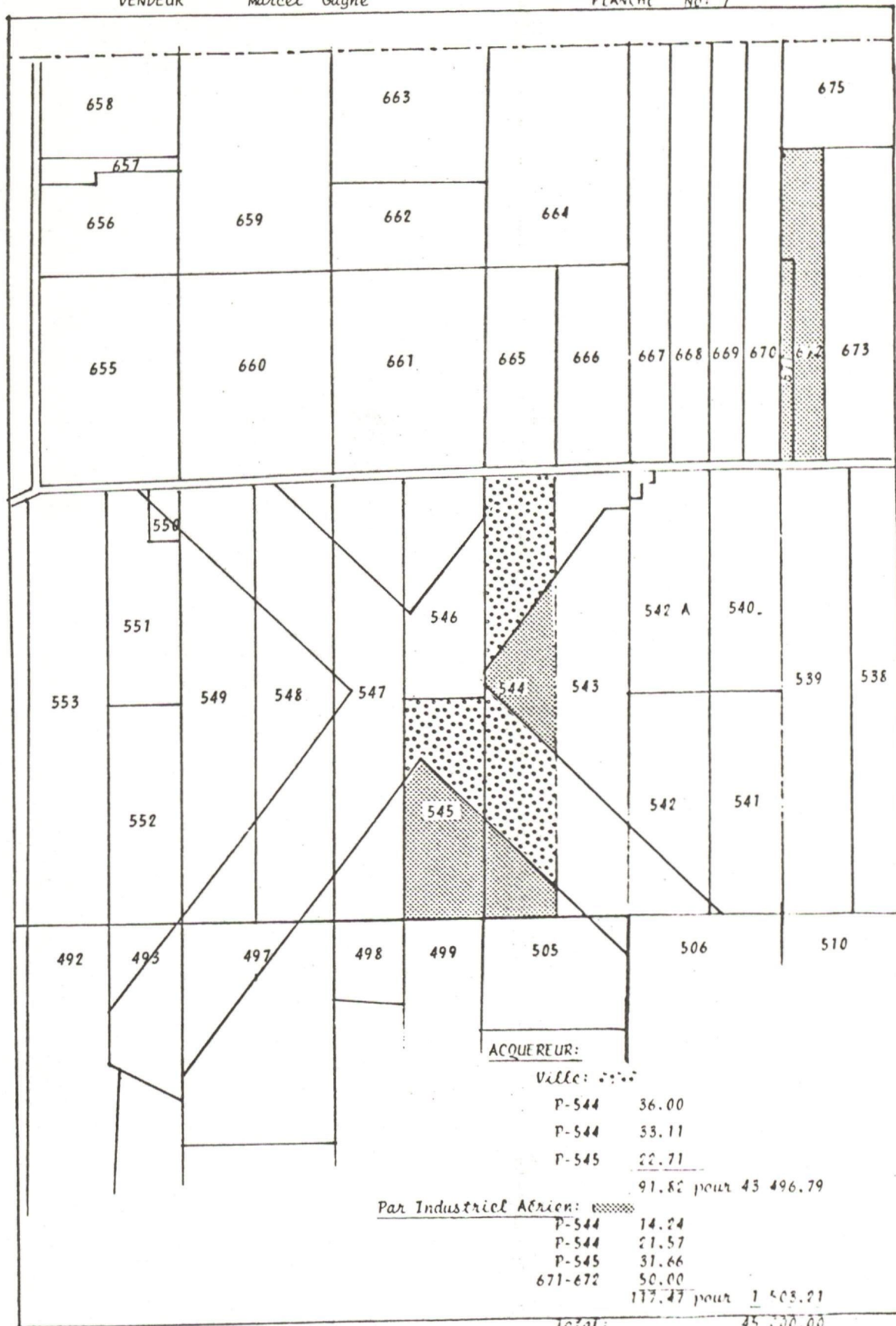
20 000.00



VENDEUR

Marcel Gagné

PLANCHE No: 7



ACQUEUR:

Ville: ...

P-544 36.00

P-544 33.11

P-545 22.71

91.82 pour 43 496.79

Par Industriel Africain:

P-544 14.24

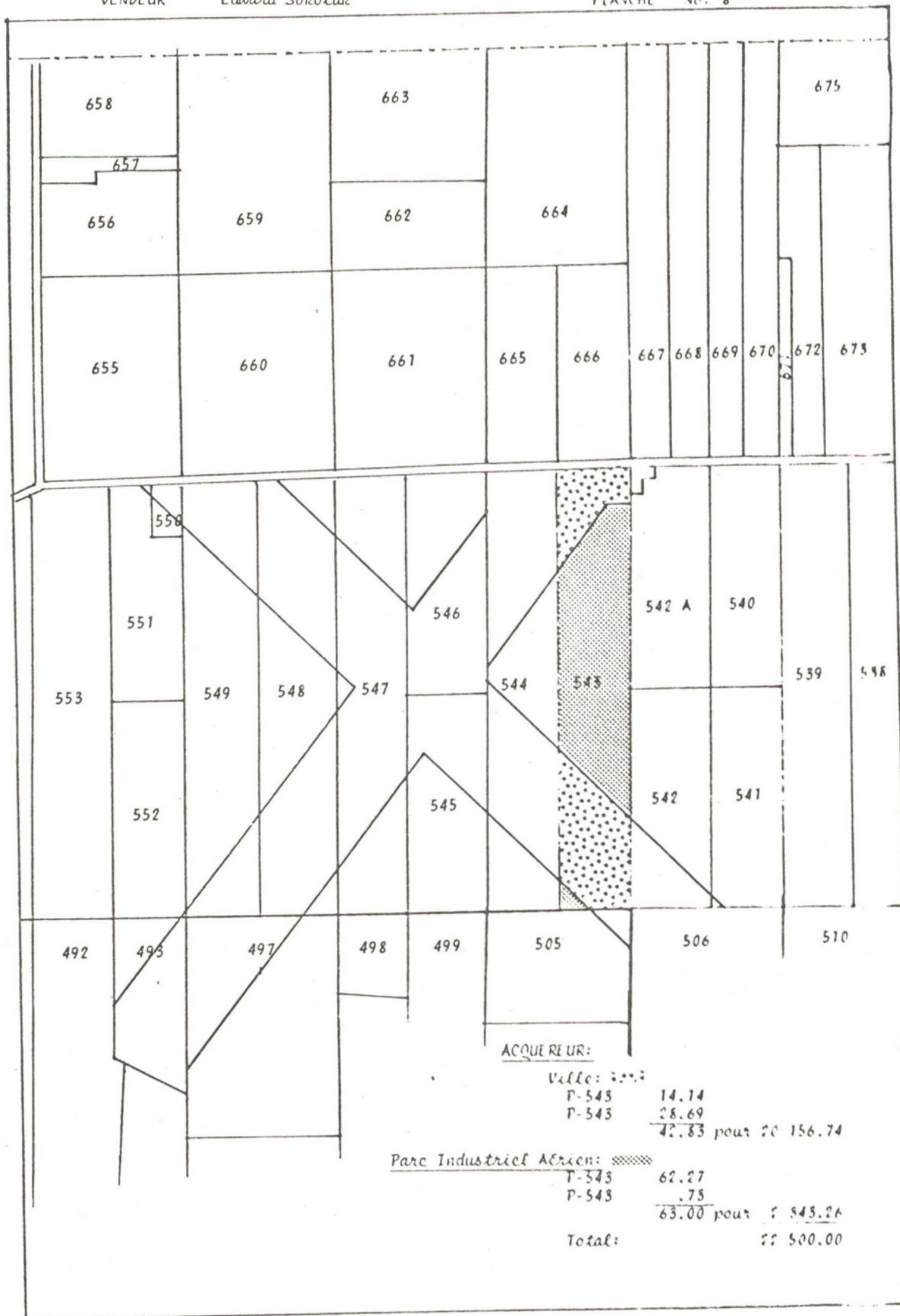
P-544 21.57

P-545 31.66

671-672 50.00

177.47 pour 1 503.21

Total: 45 000.00



ACQUEUR:

Valle: 2.2.2

P-543	14.14
P-543	28.69
	<u>42.83</u> pour 20 156.74

Parc Industriel Africain: 

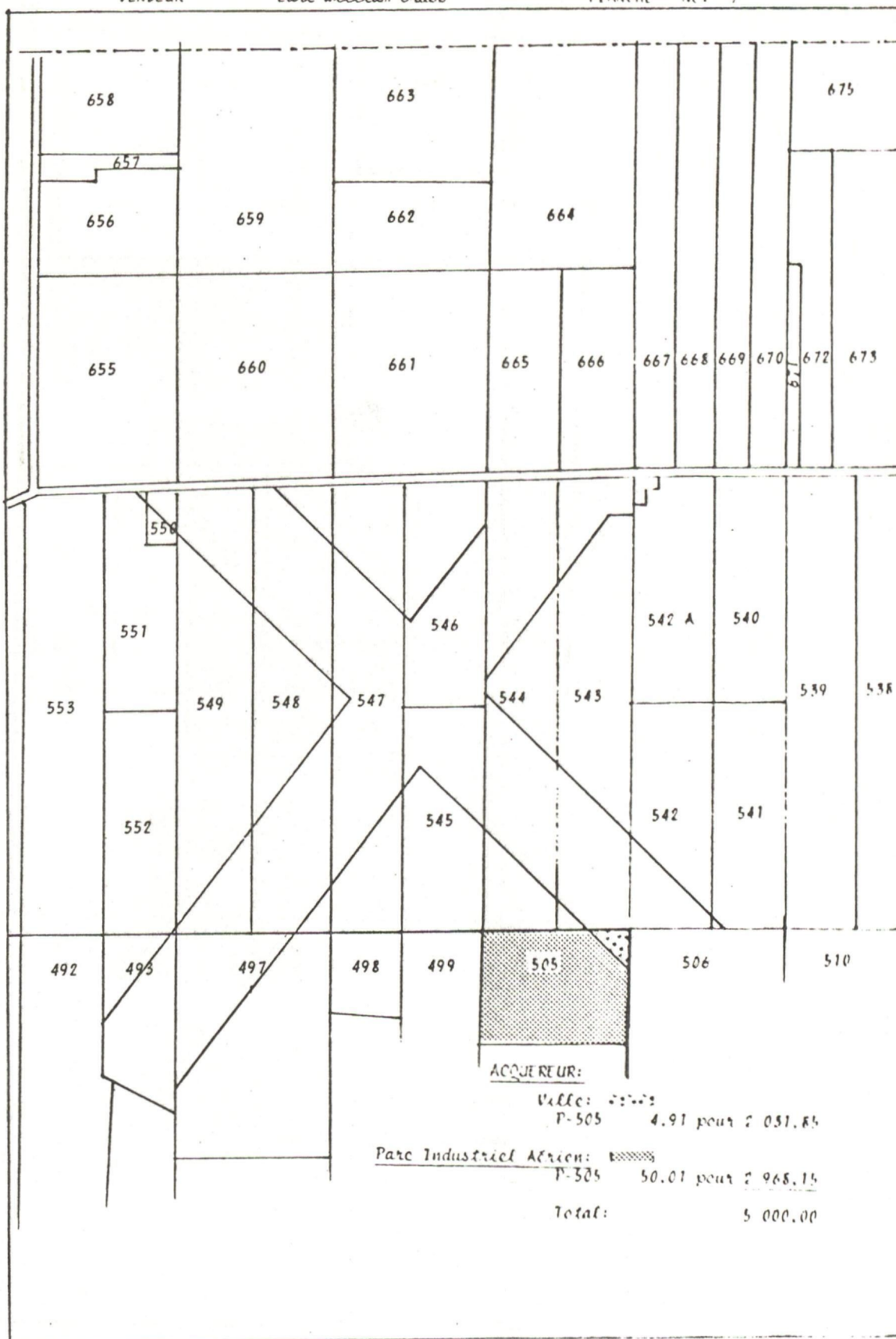
T-543	62.27
P-543	.75
	<u>63.00</u> pour 1 543.26

Total: 22 500.00

VENDEUR

Earl William Grubb

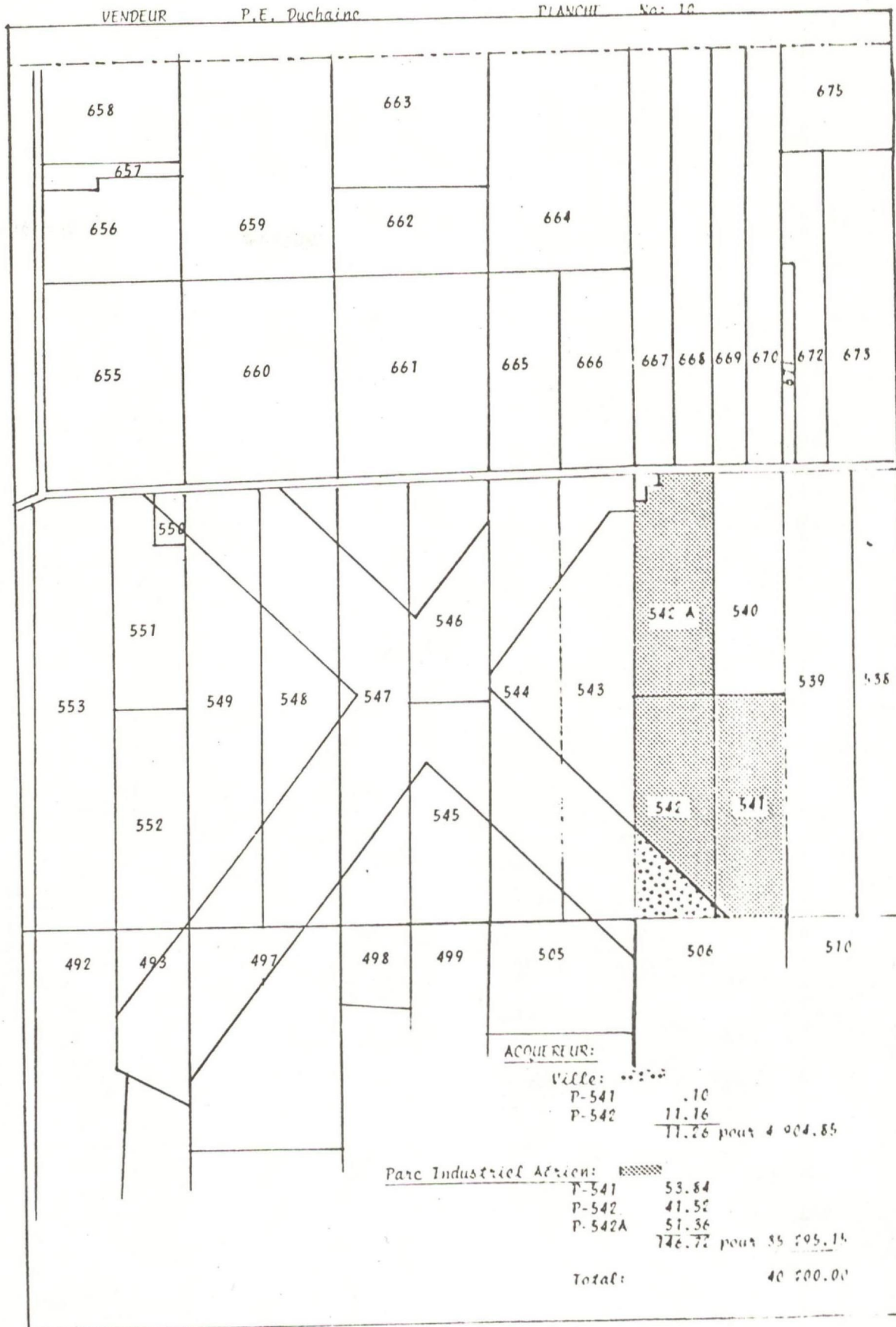
PLANCHE No: 9



VENDEUR

P.E. Duchaine

PLANCHÉ No: 10



ACQUÉREUR:

Ville:

P-541

10

P-542

11.16

11.26 pour 4 004.85

Parc Industriel Aérien:

P-541

53.84

P-542

41.52

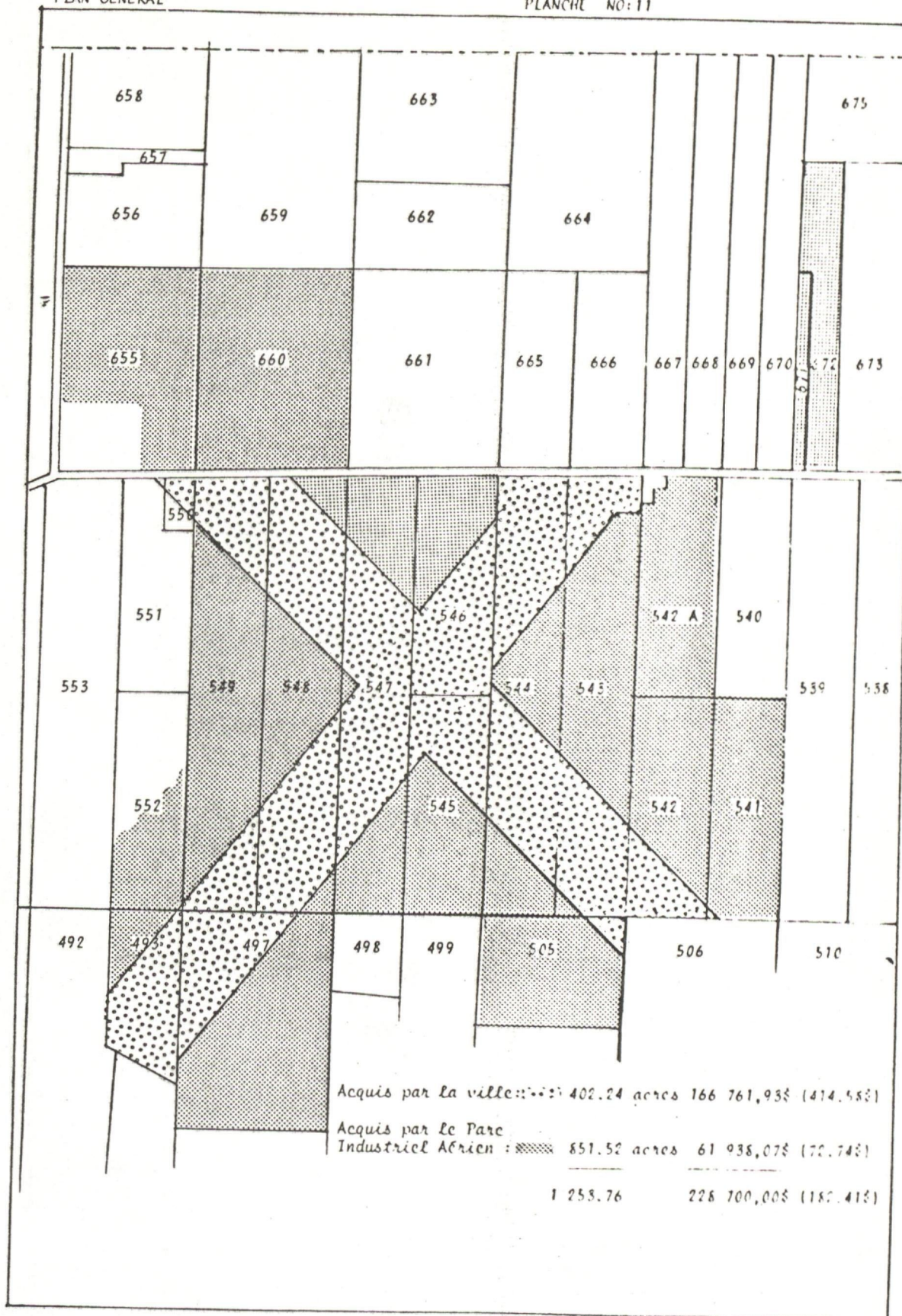
P-542A

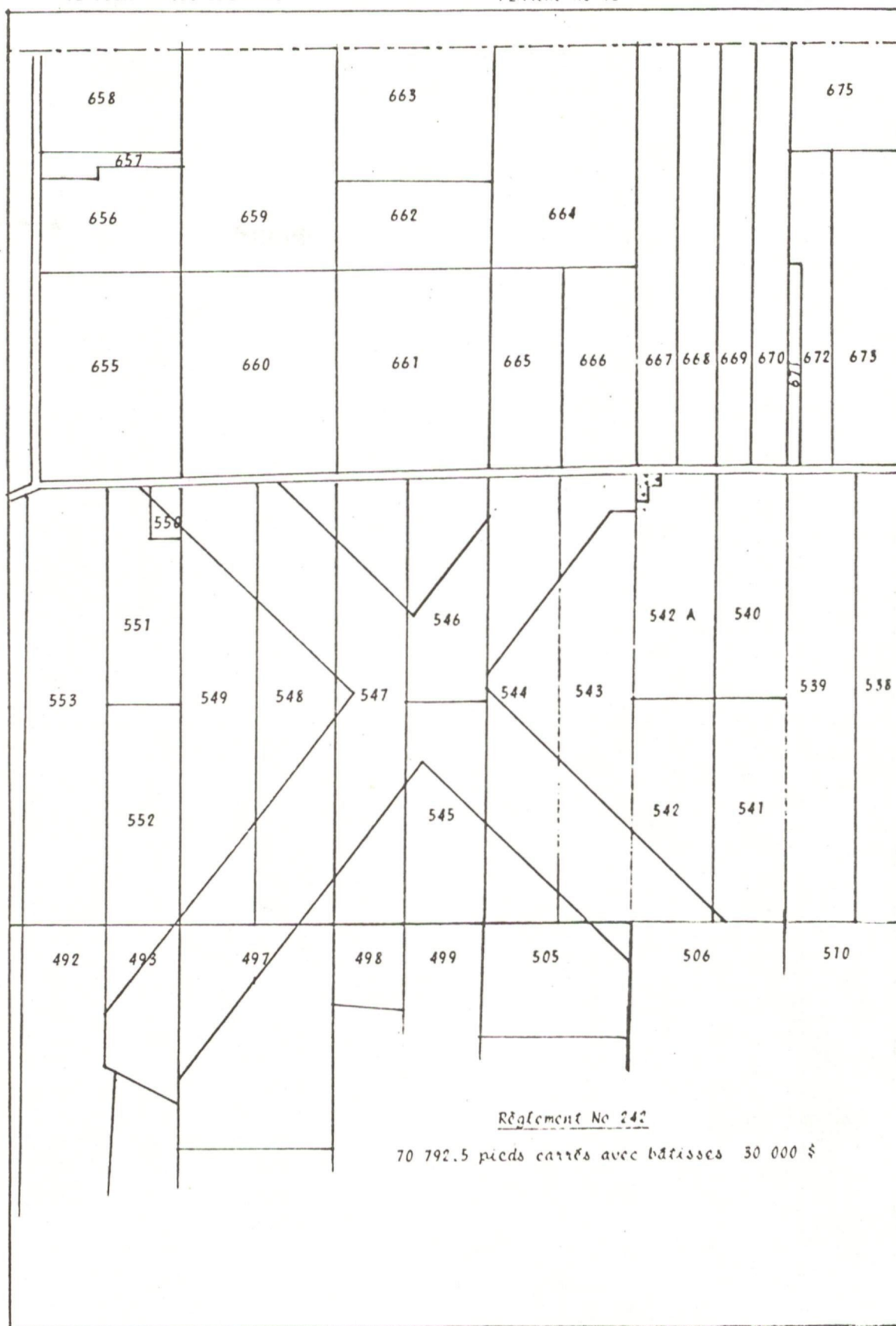
51.56

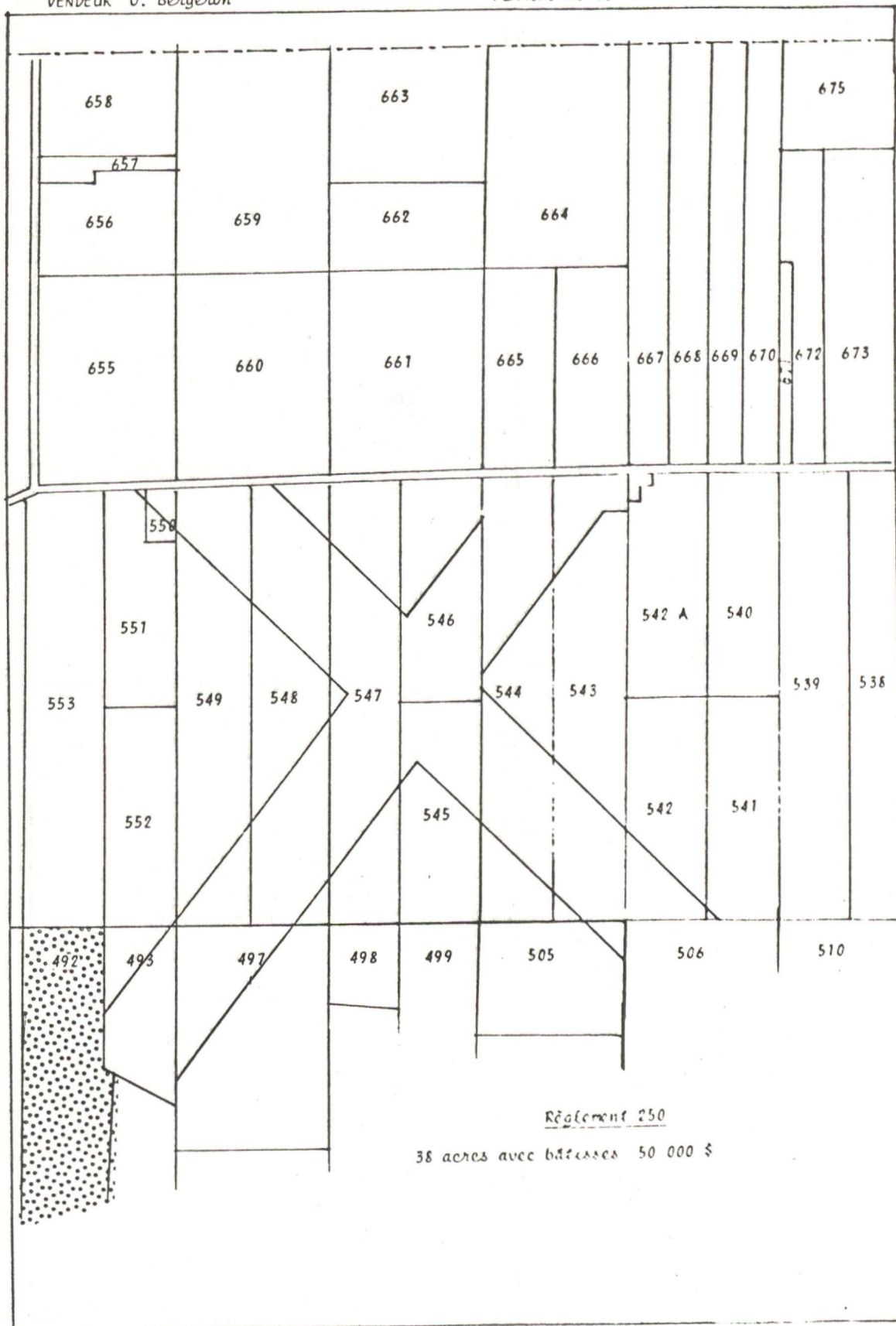
146.72 pour 35 505.14

Total:

40 500.00

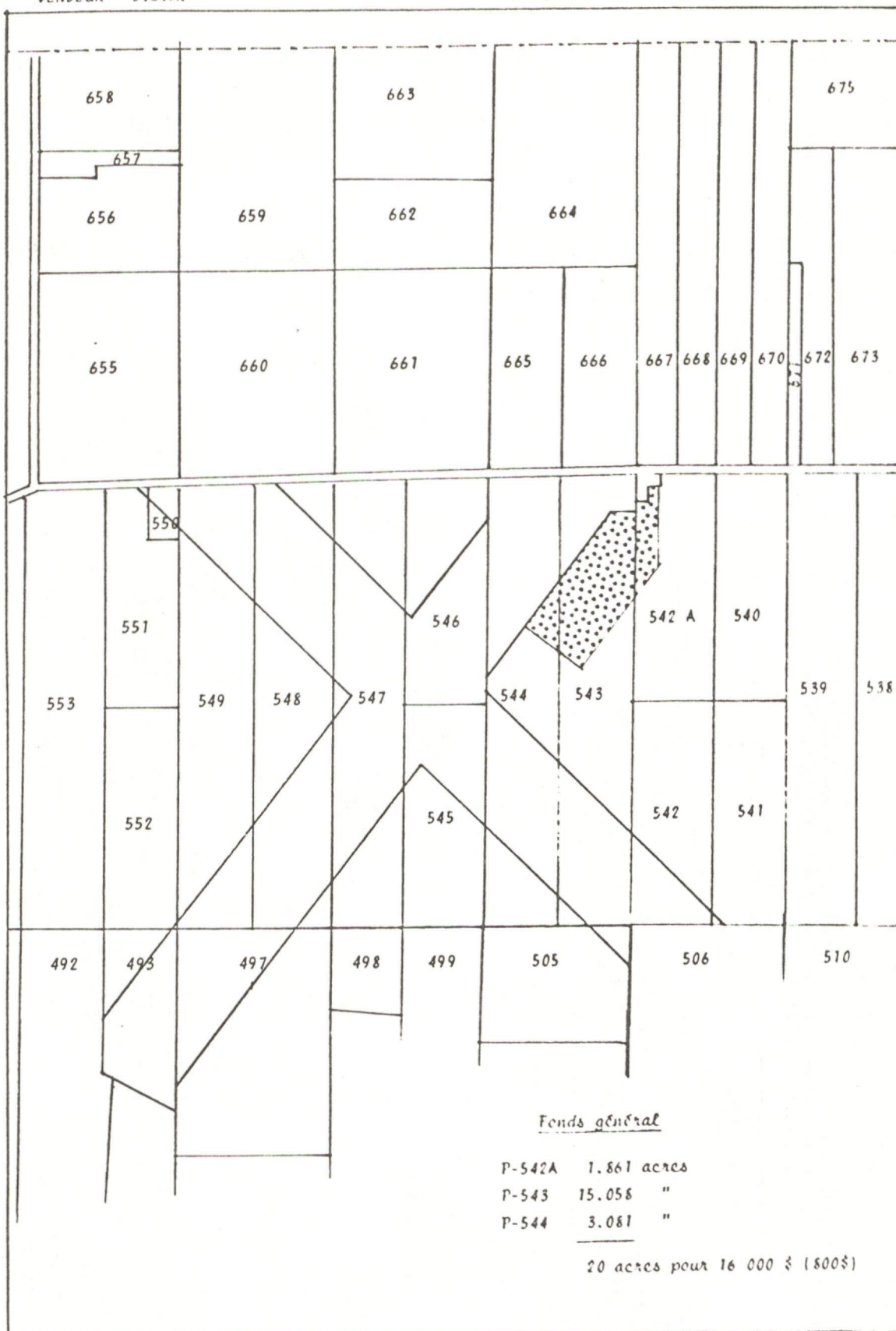


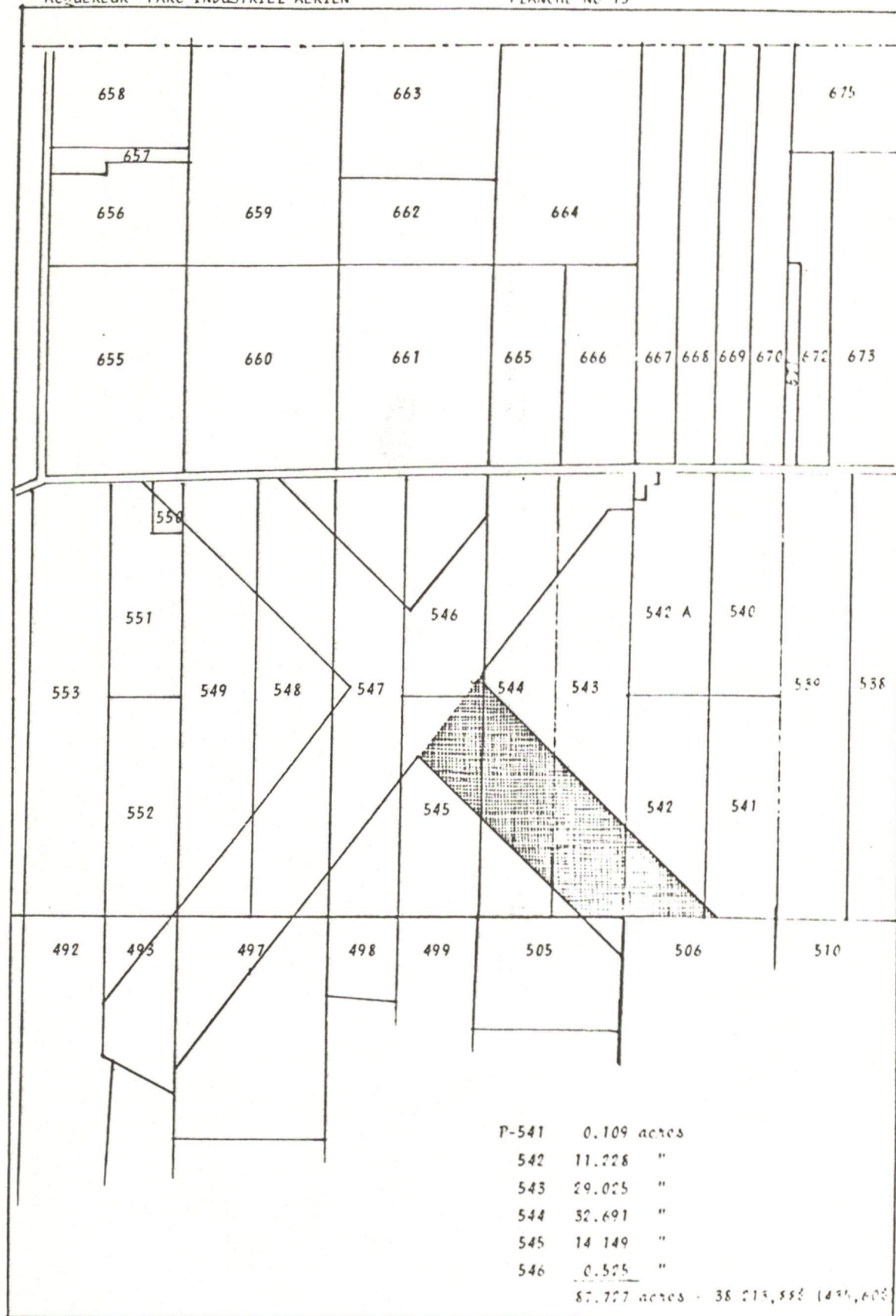


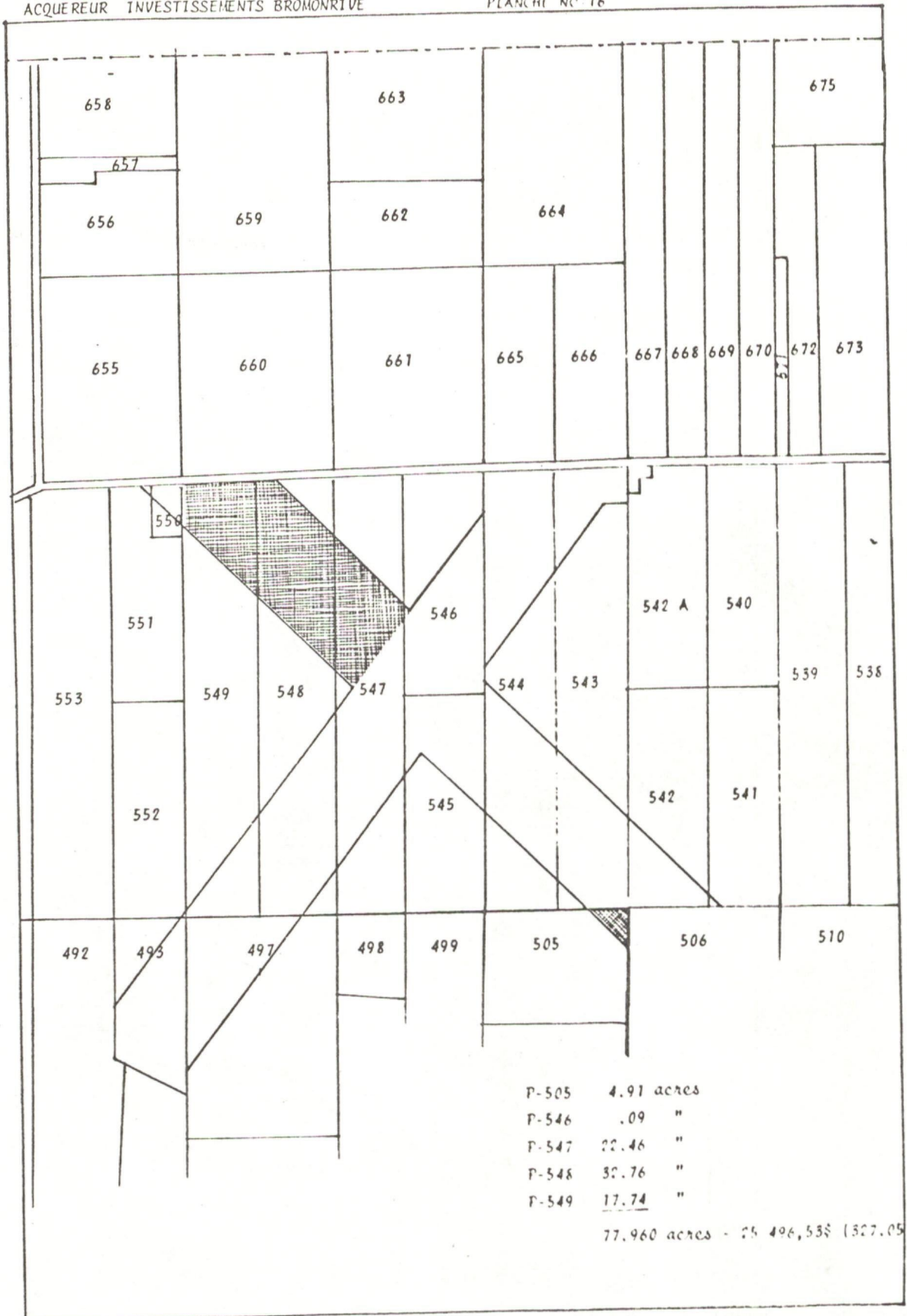


Règlement 250

38 acres avec bâtisses 50 000 \$



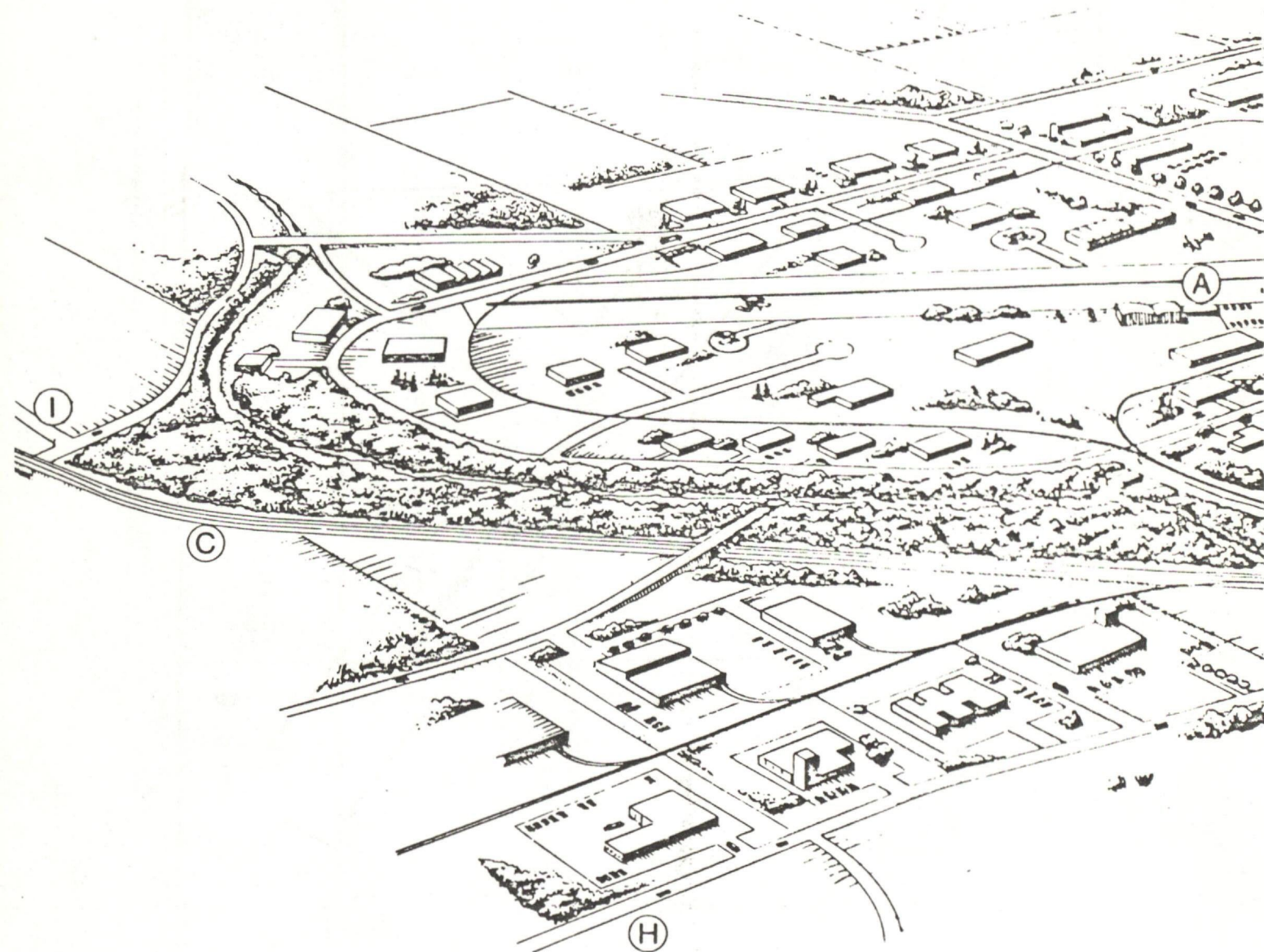




BROMONT

QUEBEC, CANADA

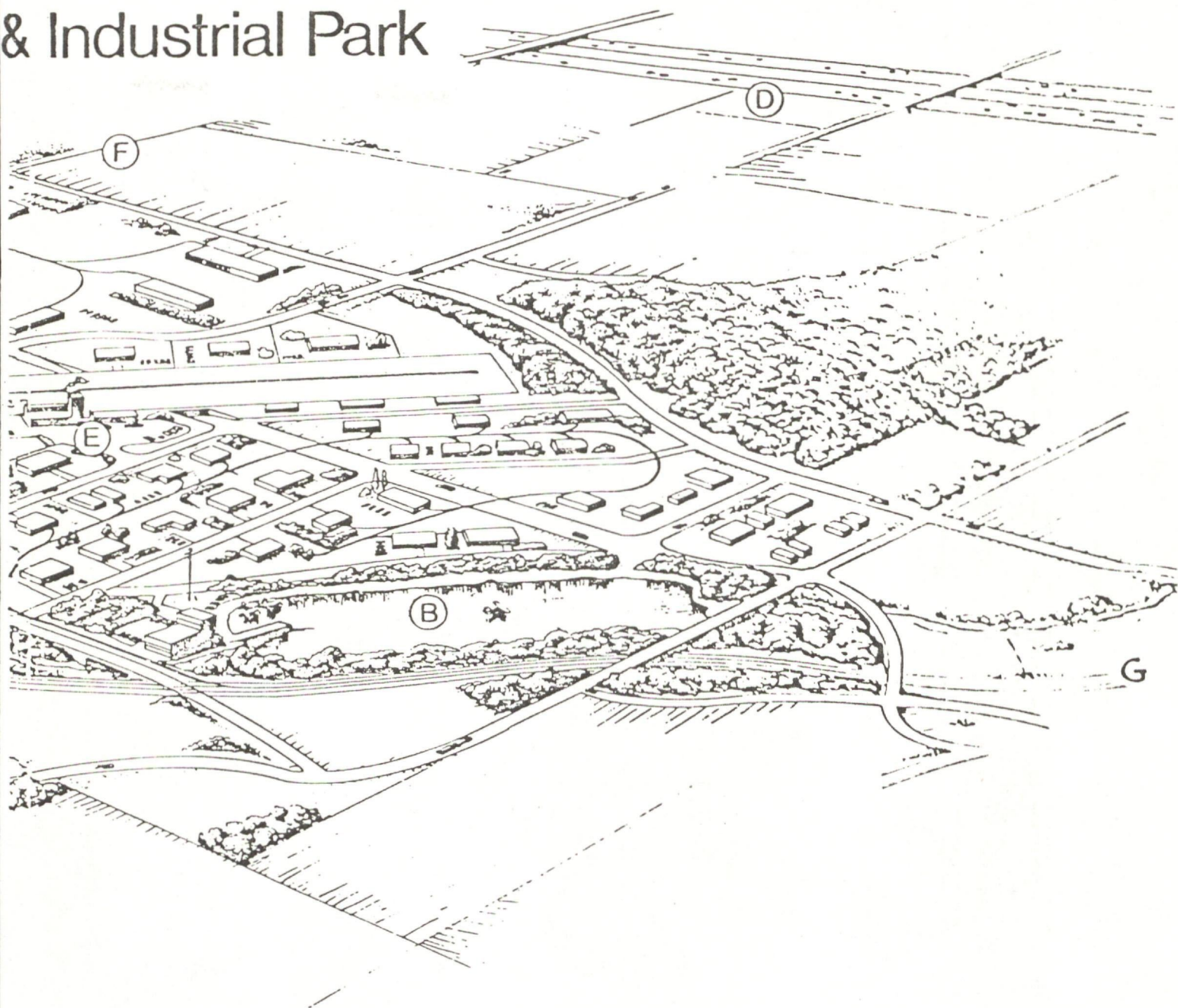
Aéroport & parc i Regional Airport



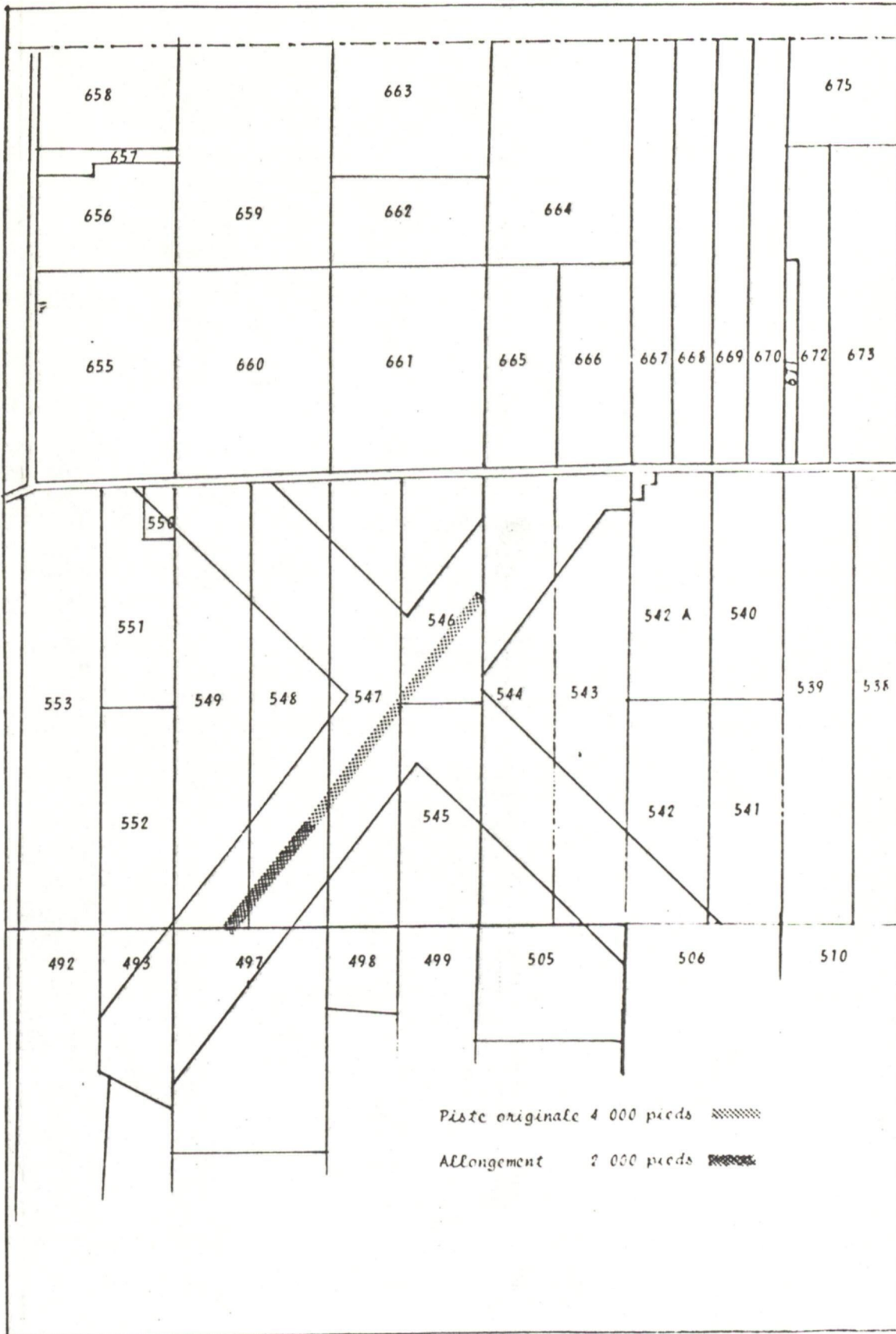
- (A) Piste / Runway
- (B) Lac d'amerrissage pour hydravions / Alighting lake for hydroplane
- (C) Chemin de fer du C.P.R. / C.P.R. Railway
- (D) Autoroute / Highway

Industriel régionaux

& Industrial Park



-  (E) Aéroport et bureaux / Terminal and Offices
(F) Route No 13 vers Granby et Autoroute sortie 40. / Road No. 13 to Granby and Highway exit 40
(G) Vers centre ville Bromont et Waterloo / To downtown Bromont and Waterloo
(H) Vers Cowansville / To Cowansville
(I) Vers Adamsville / To Adamsville



REGLEMENT NO.28

REGLEMENT RELATIF A L'ACHAT DE TERRAINS EN VUE DE LA CONSTRUCTION D'UN
AEROPORT MUNICIPAL-REGIONAL.

A une séance spéciale du Conseil Municipal de la Ville de Bromont qui eut lieu le 17 août 1966, étaient présents messieurs les échevins Ido Daquette, Roland Désourdy, Clive E. Leguillet, Charles J. Jackson sous la présidence de son Honneur le Maire Germain Désourdy ainsi que Conrad H. Charbonneau Secrétaire Administrateur, formant quorum.

- ATTENDU QUE Bromont est situé dans une région industrielle, importante et que ses possibilités d'expansion dans ce domaine sont considérables.
- ATTENDU QUE les industries prospères sont intéressées à s'établir dans les limites de la Ville de Bromont
- ATTENDU QUE pour les recevoir et leur permettre de s'établir rapidement il a lieu pour Bromont, de pouvoir leur offrir des facilités de transport adéquates.
- ATTENDU QU'un aéroport viendrait compléter le réseau de communications essentielles existant et faciliter le développement industriel de Bromont.
- ATTENDU QU'en raison des exigences du Ministère Fédéral des Transports la construction d'un aéroport peut s'effectuer à l'intérieur des limites présentes de Bromont.
- ATTENDU QUE cet aéroport déservira d'autres municipalités également intéressées à voir la réalisation de ce projet.
- ATTENDU QUE le Ministère Fédéral des Transports construira l'aéroport et le dotera de l'équipement nécessaire si la municipalité intéressée est propriétaire du terrain requis à cette fin.
- ATTENDU QU'en vertu des articles 429 (330) et 476 A de la Loi des Cités et Villes Bromont peut entreprendre un tel projet seul ou avec le concours de d'autres municipalités.
- ATTENDU QUE la population des municipalités environnantes est de l'ordre de 50,000 âmes et qu'il y a lieu d'envisager une contribution de \$2.00 par tête par l'entreprise de ces mêmes municipalités.

2/...

- ATTENDU QUE la somme requise pour l'achat de tels terrains contenant une superficie d'environ 500 acres est de \$200,000.00 et que les dépenses et déboursés incidents à la passation du présent règlement seront d'environ \$20,000.00.
- ATTENDU QUE les arrangements pourraient être conclus avec les autres municipalités intéressées pour le remboursement des sommes requises à l'achat des terrains au prorata de la population tel qu'indiqué plus haut.
- ATTENDU QUE ces argents doivent être disponibles immédiatement pour réaliser le projet avant l'ouverture de l'Expo 67 à Montréal.
- ATTENDU QUE pour se procurer cette somme, il est nécessaire d'effectuer un emprunt par obligations.
- ATTENDU QU'avis de la présentation du présent règlement a été régulièrement donné à la séance du 1er août 1966.

IL EST PROPOSÉ par l'échevin Roland Désourdy et APPUYÉ par l'échevin Léo Duquette et RESOLU à l'unanimité qu'un règlement portant le numéro 28, de règlements de la Ville de Bromont soit adopté et que par le dit règlement, il soit statué, ordonné et décrété ce qui suit:

- 1.- Le Conseil Municipal de Bromont est autorisé à acquérir parties des lots numéros 480 à 580 inclusivement dans le Canton de Farnham Est dans le Comté de Brome, soit une superficie totale d'environ 500 acres au coût de \$200,000.00.
- 2.- Le Conseil Municipal de Bromont est autorisé à dépenser pour déboursés incidents à la passation du présent règlement, une somme de \$20,000.00.
- 3.- Le Conseil Municipal est autorisé à dépenser pour lesdits terrains et lesdites dépenses, jusqu'à concurrence de \$220,000.00 et pour se procurer cette somme, il est autorisé à emprunter au moyen d'une émission d'obligations jusqu'à concurrence de ce montant.
- 4.- Les obligations seront émises en coupures de Cent (100.00) dollars ou de multiples de cent (100.00) dollars.
- 5.- Elles seront payables au porteur ou au détenteur enregistré selon le cas, à toutes les succursales de la Banque Royale du Canada dans la province de Québec, ainsi qu'au bureau principal de ladite Banque à Toronto.
- 6.- Les obligations seront datées du 1er octobre 1967 et seront remboursées en séries en vingt ans, conformément au tableau ci-dessous:

3/...

\$220,000.00

6%

20 ans.

	<u>INTERET</u>	<u>CAPITAL</u>	<u>TOTAL</u>	<u>SOLDE</u>
				220,000.00
1	13,200.	6,000.	19,200.	214,000.
2	12,840.	6,500.	19,340.	207,500.
3	12,450.	7,000.	19,450.	200,500.
4	12,030.	7,000.	19,030.	193,500.
5	11,610.	7,500.	19,110.	186,000.
6	11,160.	8,000.	19,160.	178,600.
7	10,680.	8,500.	19,180.	169,500.
8	10,170.	9,000.	19,170.	160,500.
9	9,620.	9,500.	19,130.	151,000.
10	9,060.	10,000.	19,060.	141,000.
11	8,460.	10,500.	18,960.	130,500.
12	7,830.	11,500.	19,330.	119,000.
13	7,140.	12,000.	19,140.	107,000.
14	6,420.	13,000.	19,420.	94,000.
15	5,640.	13,500.	19,140.	80,500.
16	4,830.	14,500.	19,330.	66,000.
17	3,960.	15,000.	18,960.	51,000.
18	3,060.	16,000.	19,060.	35,000.
19	2,100.	17,000.	19,100.	18,000.
20	1,080.	18,000.	19,080.	- 0 -
	163,350.	220,000.	383,350.	

8.- Un intérêt n'excédant pas six (6%) pour cent, l'an sera payé semi-annuellement.

Le 1er. avril et le 1er. octobre de chaque année sur présentation et remise à échéance des coupons attachés à chaque obligation.

Ces coupons seront payables au porteur seulement, aux mêmes endroits que les obligations elles-mêmes.

9.- Ces obligations seront signées par le Maire et le Secrétaire Trésorier
Un fac-similé de la signature du Maire et du Secrétaire Trésorier sera imprimé, gravé et lithographié sur les coupons d'intérêts.

10.- Ces obligations ne seront pas rachetables par anticipation.

4/...

- 11.- Pour pourvoir au paiement en capital et en intérêts des échéances indiquées au tableau des remboursements, il est par le présent règlement imposé, et il sera prélevé annuellement durant le terme de l'emprunt sur tous les biens-fonds imposables situés dans la municipalité, une taxe spéciale à un taux suffisant d'après le rôle d'évaluation en vigueur chaque année.
- 12.- Le présent règlement entrera en vigueur conformément à la Loi des Cités et Villes et après avoir obtenu les autorisations et approbations requises.

ADOPTÉ A LA SEANCE DU 17 AOUT 1966.

Maire.

Secrétaire Administrateur.

COPIE CONFORME

CE 17ième JOUR D'AOUT 1966

VILLE DE BROCKTON

CORRIGÉ H. CHARBONNEAU
Secrétaire Administrateur

Bibliothèque administrative



QMC A 183 495

R

118

