



DOSSIER AÉROPORTUAIRE MIRABEL ET MONTRÉAL-TRUDEAU

Entrée en scène des municipalités 2006-2010

Mise à jour: 2010-03-10

NOTE: Les événements et commentaires qui suivent sont extraits d'un document plus volumineux préparé par des chercheurs de l'organisme « Citoyens pour une Qualité de Vie » (CQV).

Ce document est périodiquement mis à jour et transmis à la Vérificatrice générale du Canada, madame Sheila Fraser.

Date	Description de l'événement	Commentaire
2006-09-28	ADM donne avis à la population affectée par les vols de nuit qu'elle a décidé d'apporter des changements pour les décollages entre 23h00 et 7h00. Le feuillet distribué par ADM est intitulé « Diminution significative des zones résidentielles survolées ».	La population devrait normalement se réjouir de cette annonce, mais la réalité a vite rattrapé les résidents de Saraguay, Cartierville, le nord de Saint-Laurent, Chomedey et Sainte-Dorothée à Laval . Est-ce un hasard si cette mesure est annoncée au début d'octobre alors que les activités estivales ont cessé? Le réveil au printemps de ces activités fera prendre conscience des conséquences réelles de cette décision sur la qualité de vie des citoyens. Comme le démontre le «Bilan environnemental 2005 d'Aéroports de Montréal sur le climat sonore à Montréal-Dorval», la superficie de l'empreinte sonore se situe à 36,4 km ² . Rappelons que l'empreinte sonore désigne le territoire à l'intérieur duquel le bruit généré par le trafic aérien est perçu comme une nuisance (NEF>25). Le nombre de personnes résidant sous l'empreinte sonore et qui sont donc incommodées par le bruit était de 29 992 en 2005, toujours selon les prétentions d'ADM. Avec l'ajout de ce nouveau corridor, le nombre total de personnes incommodées s'est accru d'un nombre non encore divulgué. Il est notoire qu'aucune étude indépendante n'a été entreprise pour confirmer ou infirmer ces prétentions concernant l'impact sonore réel sur la population environnante. Le manque flagrant de transparence d'ADM et son manque total d'intérêt pour la qualité de vie de ses voisins résidentiels permet de douter de l'exactitude de leurs rapports.
2006-10-	Formation d'un regroupement de plus de 500 propriétaires de Saraguay, Cartierville et Saint-Laurent , sous la direction de Jean-François Girard, pour protester contre la décision récente d'ADM de modifier les couloirs aériens durant la nuit, avec la conséquence que de nouveaux citoyens sont incommodés par la pollution de l'air et la pollution sonore.	Ce regroupement dénonce les faux renseignements véhiculés par ADM dans le public, en laissant croire qu'il s'agit d'une bonne nouvelle, alors qu'en réalité, cette entreprise ne fait que disperser davantage le bruit et la pollution de l'air , au dessus de la tête de citoyens qui n'avaient pas encore été agressés auparavant. Il dénonce le fait que la décision a été endossée par le Comité Consultatif sur la Gestion du Climat Sonore, en l'absence d'un représentant élu d'Ahuntsic-Cartierville et de Laval. Il dénonce

		également le fait qu'ADM n'ait pas modifié à la hausse depuis la fin de 2005, la superficie de son empreinte sonore et son estimation du nombre de citoyens affectés par sa décision. C'est sans doute parce qu'elle finira par admettre que sa base décisionnelle depuis 1992, l'indice NEF, ne tenait aucun compte du bruit réel engendré par le trafic aérien.
2007-01-24	Le journal The Chronicle rapporte que le maire de Dorval, Edgar Rouleau , annonce qu'il écrira au premier ministre Steven Harper pour sauver Golf Dorval , un terrain de golf de 36 trous en opération depuis 25 ans. Cette annonce fait suite à la décision d'ADM, publiée en novembre 2006, de détruire le golf complètement au cours des 6 prochaines années, pour permettre d'agrandir la jetée internationale et pour y attirer des industries pour augmenter ses revenus.	La députée fédérale de Dorval, Marlene Jennings , rappelle qu'elle a reçu l'an dernier une pétition de 20 000 noms organisée par SOS Dorval , demandant de préserver cet espace vert, bien pourvu d'arbres et d'une flore matures et qui sert d'habitat à une importante faune ornithologique. Elle indique qu'elle suit le dossier de près et vérifiera le processus qui doit être suivi par ADM.
2007-02-28	La députée fédérale Marlene Jennings annonce à la Chambre des communes qu'elle déposera auprès du ministre des Transports une pétition signée par plus de 20 000 individus. Cette pétition affirme le désir de plusieurs citoyens du Québec de sauvegarder le terrain de golf de Dorval, menacé d'être détruit par l'expansion de l'aéroport Trudeau.	
2007-03-21	Noushig Eloyan est désignée par le comité exécutif de la ville de Montréal, pour représenter la ville au Comité Consultatif sur le Climat Sonore (CCCS) d'ADM.	Il n'y avait auparavant aucun représentant de la ville Montréal qui siégeait au CCCS, alors que des décisions étaient prises par ADM, qui causeraient des dommages sérieux à ses citoyens.
2007-04-04	« Agrandissement de l'aéroport de Dorval - ADM veut faire fi de la loi du Québec » titre La Presse sous la plume d'Éric Clément. ADM n'a pas l'intention d'attendre que Dorval ait modifié son règlement de zonage ni que Québec ait donné son accord pour commencer ses travaux d'agrandissement de l'aéroport Pierre-Elliott Trudeau.	La responsable des communications d'ADM, Christiane Beaulieu, a dit à La Presse que c'est seulement « par politesse » qu'ADM a écrit à Dorval pour demander une modification au règlement de zonage. « Nous n'avons pas besoin d'attendre le changement de zonage car c'est notre plan d'utilisation des sols qui s'applique, a-t-elle dit. On peut commencer nos travaux côté pistes, même si ce n'est pas dézonné et je pense qu'on n'a pas besoin d'autorisation environnementale. Marlene Jennings , députée libérale fédérale de NDG-Lachine a remis au ministre des Transports, Lawrence Cannon, une pétition de 20 000 signatures de citoyens montréalais qui s'opposent à l'agrandissement de l'aéroport au détriment de Golf Dorval et à l'impact de l'expansion sur le bruit, la pollution et la disparition d'autres espaces verts.
2007-06-18	ADM informe le CCCS à sa réunion trimestrielle, qu'elle	Noushig Eloyan informe le maire Dauphin de ce qu'ADM tramait

	compte mandater un consultant pour faire une étude de l'impact sonore, afin d'implanter une procédure de départ des pistes 06 avec virage à droite . Cette procédure serait utilisée surtout pour les vols en direction de la côte est américaine et pourrait être mise en place vers la fin de l'été.	à l'insu des villes et arrondissements situées au sud des pistes, en introduisant des nouvelles trajectoires sans consultation, comme cela a été fait à Saraguay, Cartierville, le nord de Saint-Laurent et Laval.
2007-07	ADM est convoquée au conseil d'arrondissement de Lachine pour expliquer ses intentions. Le conseil apprend avec stupeur qu'ADM voulait introduire une trajectoire qui emprunterait un corridor au-dessus de l'autoroute 13 vers le sud et traverserait Lachine le long de la 32 ^e avenue.	La réponse du conseil a été cinglante: il n'en était pas question. ADM s'est engagée à chercher une alternative et à ne pas procéder à des essais sans l'accord du conseil d'arrondissement.
2007-09-28	Une pétition de 1 125 signatures , recueillies par le Regroupement Saraguay-Cartierville (RSC), a été remise au conseil d'arrondissement d' Ahuntsic-Cartierville et au CCGSC d'ADM demandant l'abolition du nouveau trajet aérien décrété unilatéralement par ADM, un an jour pour jour auparavant.	
2007-11-28	Le Regroupement des citoyens de Laval a remis à la députée fédérale, Raymonde Folco , une pétition de 1409 noms , pour demander à Transports Canada de forcer ADM à cesser le survol de leur territoire, décidé sans consultation aucune en septembre 2006. La pétition a été déposée à la Chambre des Communes par madame Folco.	
2007-12-05	Le gouvernement du Québec émet un décret autorisant le projet d' échangeur près de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau , après avoir procédé à des études d'impacts qui se sont étalées sur près de 10 ans.	Le coût du projet qui ne devait s'élever qu'à 36 M\$ selon les études d'ADM en mars 1998, peu après le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval, est maintenant estimé à 224 M\$, soit près de 7 fois plus que l'estimation originale. L'expérience désastreuse des estimations dans le domaine public invite à la prudence: il y a lieu de craindre que le coût réel soit encore beaucoup plus élevé.
2008-01-30	Le coordonnateur du Regroupement Saraguay-Cartierville (RSC), transmet une cinglante riposte à la lettre de refus du 8 novembre 2007 transmise par Normand Boivin , v.p. d'ADM à madame Eloyan, laquelle avait demandé les lectures instantanées exprimées en décibels pour la nuit du 26 au 27 septembre 2007.	Cette lettre contient des révélations inédites sur la façon dont ADM se comporte avec son comité consultatif sur la gestion du climat sonore, en comparaison avec ce qui se passe à Vancouver et à Toronto par exemple. Les écarts sont tellement flagrants qu'on croirait qu'ADM est dans un autre pays. Cette lettre est révélatrice au point où elle fait partie d'une requête de vérification qui sera soumise à la vérificatrice générale du Canada le 8 octobre 2008.
2008-02-12	Les chercheurs de l' Imperial College de Londres et d'autres institutions européennes, regroupés dans le	Cette recherche confirme la corrélation indéniable entre le sommeil dans un climat sonore aéroportuaire et l'hypertension

	<p>consortium HYENA, ont dévoilé les résultats d'une vaste étude sur la santé de 140 volontaires résidant près de l'aéroport londonien d'Heathrow et de trois autres grands aéroports européens (Athènes, Milan, Stockholm). Les hypertendus (plus de 140/90, en millimètre de mercure ou mm Hg) ont un risque accru de maladies cardiaques, d'attaques cérébrales, de maladies des reins et de démence. Les auteurs ont constaté que la pression artérielle des volontaires s'élevait de façon notable lors de l'augmentation du niveau sonore dépassant 35 décibels, correspondant au passage d'un avion au dessus de leur tête, à un trafic de voitures à proximité ou encore au ronflement du partenaire.</p>	<p>artérielle, elle-même source avérée de maladies très graves. Ces nouvelles découvertes ne sont pas sans rappeler l'époque où les compagnies de tabac ont nié pendant des décennies les nombreux effets néfastes de leur produit sur la santé des gens, avec l'accord tacite des gouvernements. Aujourd'hui, ceux-ci sont obligés de sévir à grands frais pour réparer les erreurs du passé. L'expansion de l'aéroport PET et la destruction de Mirabel sont beaucoup plus graves que la tolérance induite exercée envers les compagnies de tabac, puisque ces mêmes gouvernements avaient la possibilité de ne prendre aucun risque avec la santé des citoyens, en attendant la fin des études avant de tout concentrer à l'aéroport PET plutôt que Mirabel. La région de Montréal est en effet le seul endroit au monde où les gouvernements auraient pu éviter de nuire à la santé des citoyens, en exploitant au maximum Mirabel, un aéroport magnifique qui existait déjà à l'abri de toutes nuisances. Les gouvernements ont choisi exactement le contraire. Quel scandale!</p>
2008-02-15	<p>Un groupe de citoyens de Lachine, ayant eu vent des intentions d'ADM de survoler leur territoire, ont rencontré des représentants de Saraguay-Cartierville, Laval et Saint-Laurent, afin d'en connaître davantage sur leur expérience avec le nouveau corridor introduit sans consultation par ADM en octobre 2006.</p>	<p>Déjà ces citoyens avaient remarqué une augmentation accrue de mouvements aériens au-dessus de Lachine surtout le jour, mais également la nuit.</p>
2008-02-22	<p>Le leader du groupe de citoyens de Lachine, Jean-Marc Héту, rencontre des représentants du conseil d'arrondissement, pour leur faire part de l'expérience désastreuse que doivent endurer les citoyens au nord des pistes.</p>	<p>Les représentants du conseil soupçonnent qu'ADM a déjà commencé les tests sans leur en parler et sont manifestement outrés.</p>
2008-03-10	<p>Le conseil d'arrondissement de Lachine adopte une résolution unanime pour appuyer l'organisme composé de citoyens de Lachine et coordonné par Jean-Marc Héту, désigné sous le nom de « Regroupement Lachine pour une Qualité de Vie » (RLCQV).</p>	<p>C'est la première fois qu'un conseil municipal de la région métropolitaine donne une voix aux citoyens dans le dossier aéroportuaire et leur donne les moyens d'exprimer leurs doléances.</p>
2008-03-10	<p>Lors de la même assemblée, le conseil d'arrondissement de Lachine adopte une résolution unanime pour signifier son opposition à la réalisation de tout projet-pilote par Aéroports de Montréal qui viserait à faire l'essai et/ou à utiliser de nouveaux corridors aériens au-dessus du territoire de l'arrondissement.</p>	<p>ADM admettra tardivement, dans un procès-verbal daté du 14 mars 2008, avoir procédé à 10 – 12 essais d'octobre à décembre 2007, et avoir fait parvenir à Transports Canada une demande de dérogation aux procédures d'atténuation du bruit afin de permettre une autre période d'essai au-dessus de Lachine. Ces essais ont été entrepris sans l'accord du</p>

		conseil d'arrondissement , en dépit de l'engagement contraire pris par ADM en juillet 2007.
2008-03-27	Le RLCQV se joint aux autres groupes de la région montréalaise qui s'opposent aux nouvelles trajectoires et aux vols de nuit sans cesse croissants autour de l'aéroport PET, et qui se sont réunis récemment sous la bannière de « Citoyens pour une Qualité de Vie » (CQV).	Cette unification des opposants aux agressions d'ADM sans consultation marquera le début d'un changement majeur d'attitude de la part d'ADM et Transports Canada.
2008-03-28	Marlene Jennings , députée fédérale de N-D-G-Lachine, affiche sur son site internet une pétition demandant un moratoire immédiat sur les vols de nuit à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, jusqu'à l'organisation de consultations publiques.	La députée affirme avoir recueilli des milliers de signatures.
2008-04-03	Le président d'ADM, James Cherry , lors d'une rencontre privée avec la direction éditoriale du journal The Gazette , prend à partie le maire de Lachine, Claude Dauphin , pour avoir été « so political » dans ce dossier. Les citoyens du RLCQV sont outrés de ce manque de respect envers le premier magistrat de l'arrondissement, qui n'a fait que son devoir de prendre le parti de ses concitoyens, devant la menace d'agression dont ils risquent d'être les victimes. Pour ne pas être en reste, Normand Boivin , président du CCCS d'ADM, en rajoute: « We told them noise complaints will start before we fly an aircraft over it, and the first one who did it was Mr. Dauphin himself. He is complaining about something that doesn't exist. »	Jean-Marc Héту, coordonnateur du RLCQV, déplore que les dirigeants d'ADM ne comprennent pas que le rôle des femmes et des hommes politiques est justement d'être politique . Il louange le courage et l'intégrité du maire Dauphin pour avoir eu l'audace de dire tout haut ce que la très grande majorité des maires et mairesses des secteurs voisins disent tout bas. Monsieur Héту fustige monsieur Boivin pour avoir menti encore une fois au journal The Gazette, et donc à toute la population, en prétendant qu'il n'y avait eu encore aucun vol au-dessus de Lachine en 2007. Pourtant, lors de la réunion du CCCS du 14 mars, il était heureux d'annoncer aux maires DeSousa et McMurchie que le survol de Lachine suivrait son cours suite aux essais faits en octobre et décembre 2007. C'est ce qu'on appelle de la désinformation .
2008-04-09	Marlene Jennings , députée fédérale de N-D-G-Lachine, dépose au Parlement une motion demandant une suspension des vols de nuit à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, à la suite d'une étude récente publiée en Europe qui établit un lien entre les mouvements aériens nocturnes et l'hypertension artérielle.	La motion de madame Jennings s'ajoute aux plaintes grandissantes des citoyens riverains qui recevront d'ailleurs un appui remarquable de plusieurs conseils municipaux au cours des prochains mois.

2008-05-05	Le conseil de la ville de Laval adopte une résolution à l'unanimité demandant à ADM de revoir sa décision et de corriger la situation à l'égard de l'introduction d'une nouvelle trajectoire aérienne au-dessus de son territoire. La ville de Laval est le lieu de résidence de 370 000 personnes.	La décision d'ADM n'a jamais fait l'objet d'une quelconque consultation auprès des élus de Laval et encore moins de sa population. Laval est la troisième ville après les arrondissements d'Ahuntsic-Cartierville et de Lachine à exprimer son opposition à l'introduction de nouvelles trajectoires aériennes. Un total de 7 autres municipalités et arrondissements suivront l'exemple des trois premières au cours des 4 prochains mois, comme on peut le voir dans le tableau en page 12 intitulé « Résolutions municipales relatives au climat sonore », publié par CQV.
2008-05-08	Environ 200 personnes, mobilisées par CQV et ses regroupements affiliés, font une manifestation pacifique au centre-ville de Montréal, devant le siège social de l'OACI, une heure avant l'assemblée générale annuelle d'ADM qui s'y tient à chaque année. Quelques élus se sont joints au groupe en appui aux manifestants, dont Marlene Jennings , députée fédérale de Notre-Dame-de-Grâce-Lachine, le maire Claude Dauphin et la mairesse de la ville de Mont-Royal, madame Vera Danyluk .	ADM organise, une fois par année seulement, la seule réunion où les citoyens sont admis, à un endroit difficile d'accès situé au cœur du centre-ville de Montréal, loin du lieu où demeurent les citoyens affectés par les mouvements aériens, le jeudi matin à 10h00, alors que la grande majorité de la population active est au travail. Cette stratégie d'ADM, pour minimiser toute contestation, est en contravention flagrante du paragraphe 9.01.05 du bail intervenu en 1992. Ceci est une illustration de ce qu'ADM définit comme consultation des groupes concernés et une preuve de plus, on ne peut plus claire, de sa mauvaise foi .
2008-05-22	Le RLCQV et CQV organisent une séance publique d'information , en compagnie de hauts dirigeants de la Direction de santé publique, dans la salle du conseil de Lachine , avec l'accord unanime du conseil. Afin de permettre aux citoyens d'entendre les deux côtés de la médaille, celui-ci invite également le président d'ADM, le président de NAV Canada et le ministre des Transports à y prendre la parole et répondre aux questions des citoyens. Ces derniers ont décliné l'invitation et n'ont pas jugé bon d'y déléguer des représentants.	Environ 150 personnes ont assisté à la séance d'information qui s'est terminée tard en soirée. Les participants ont été déçus de constater que les représentants du gouvernement fédéral brillaient par leur absence et y ont vu une démonstration qu'ils avaient des choses à cacher. Le Dr Louis Drouin et ses deux collègues, l'épidémiologiste Norman King et le Dr Stéphane Perron , ont répondu aux questions des participants et ont indiqué que la DSP devra enquêter avant de pouvoir émettre un avis de santé publique. Les dirigeants de CQV ont exposé de façon claire les intentions réelles d'ADM d'introduire un nouveau corridor de nuisances qu'ils estiment d'une largeur de 3,2 km au-dessus de Lachine, Lasalle, Côte-Saint-Luc et Montréal-Ouest . Ils indiquent également qu'ADM est autorisée par Transports Canada à presque tripler le nombre de mouvements aériens au-dessus des 14 municipalités sous l'empreinte sonore.
2008-07-03	ADM cède à la pression des citoyens et annonce par communiqué la cessation de l'utilisation des nouvelles trajectoires à compter de septembre 2008 et l'arrêt provisoire de toutes tentatives d'introduire de nouvelles trajectoires aériennes. Mais ce	Plusieurs observateurs y voient une stratégie pour éviter que ce dossier soit porté sur la place publique au cours des élections qui auront lieu ou risquent d'avoir lieu d'ici à l'automne 2009, aux trois paliers de gouvernements. Les dirigeants de CQV ne cachent pas leur joie d'avoir gagné une

	monopole privé réitère sa ferme intention de revenir à la charge suite à d'autres essais.	première bataille, tout en étant conscients que la guerre est loin d'être terminée.
2008-07-21	La DSP convoque les dirigeants de CQV pour présenter son plan d'action en vue d'étudier les impacts des mouvements aériens sur la santé, en vue de l'émission d'un avis de santé publique. CQV organise sans tarder un canal de communication efficace pour transmettre à l'organisme le fruit des innombrables renseignements colligés par leurs chercheurs et collaborateurs discrets.	La collaboration des dirigeants de CQV est d'autant plus enthousiaste qu'ils voient l'intervention de la DSP comme le début d'une aire nouvelle au chapitre de la VÉRITÉ, dans le dossier aéroportuaire . Ils ont la conviction que si la VÉRITÉ est connue et diffusée, ADM sera obligée de se soumettre à une évaluation environnementale complète et indépendante.
2008-08-11	Joël Gauthier, président de l'Agence Métropolitaine de Transport , explique au journal La Presse que « le lien entre les deux aéroports ne serait pas compliqué ni dispendieux à établir. Il y a déjà une gare dans l'aéroport de Mirabel prête à accueillir un train, dit-il. De plus, la ligne Montréal-Deux-Montagnes pourrait être prolongée jusqu'à Mirabel.» En entrevue avec le reporter Eric Clément, Christiane Beaulieu, vice-présidente d'ADM déclare «Pour nous, il n'est pas du tout question de retourner à Mirabel, dit toutefois avec fermeté Christiane Beaulieu , vice-présidente aux affaires publiques d'ADM. Quand on a choisi Dorval plutôt que Mirabel, c'était avec une perspective à long terme. On vient de dépenser 1,5 milliard à Trudeau. On est capable d'aller jusqu'en 2040 . À Mirabel, avec 12 millions de passagers, il faudrait refaire les pistes, et les coûts seraient de 5 milliards.»	ADM continue impunément sa campagne de désinformation et ment effrontément. Comment madame Beaulieu peut-elle prétendre qu'il en coûterait 5 milliards de dollars pour mettre à jour l'aéroport de Mirabel, quand on sait qu'un nouvel aéroport comme Pickering, en banlieue de Totonto, où le coût de la vie est de beaucoup supérieur à celui de Montréal, sera construit à partir de zéro pour un montant de 2,1 milliards de dollars par le GTAA? Mirabel possède déjà deux pistes, un aérogare moderne et une station ferroviaire sous l'aérogare.
2008-08-23	Dr Stéphane Perron , M.D., PhD (Cand) FRCP, de la Direction de Santé Publique, fait une importante présentation devant des écologistes et spécialistes de l'environnement sur les impacts positifs considérables des espaces verts sur la santé publique. Les amis de Meadowbrook tentent de convaincre les municipalités riveraines et le gouvernement du Québec de sauvegarder ce grand espace vert montréalais. Marlene Jennings, députée fédérale de Lachine appuie le projet.	Pendant que les environnementalistes et les responsables de la santé publique s'activent pour préserver des espaces verts, ADM s'active pour détruire un important espace vert mature (Golf Dorval) développé à grand frais au cours des 25 dernières années afin de faire de la spéculation foncière. De l'aveu même du président d'ADM, James Cherry, ces espaces ne sont même pas requis pour le développement aéroportuaire . Le gouvernement du Canada assiste sans broncher à cette destruction.
2008-10-07	CQV dépose une requête, accompagnée d'une volumineuse documentation, auprès de la vérificatrice générale du Canada, Sheila Fraser . Selon cette requête, une vérification exhaustive des activités de Transports	

	Canada (TC) est nécessaire de façon urgente, pour l'empêcher de continuer à autoriser la destruction de l'aéroport de Mirabel et l'expansion de Montréal-Trudeau. TC a sciemment et avec la complicité d'Environnement Canada et Santé Canada , autorisé ADM à désinformer les tribunaux en 1996 pour justifier une décision totalement inexplicable.	
2008-11-07	La chaîne de télévision RDI annonce que Transports Québec a publié, le 3 novembre, un appel d'offres pour étudier, entre autres, la possibilité de prolonger l'autoroute 13 par un tronçon qui relierait les autoroutes 640 et 50 sur le territoire de Mirabel . C'est la première fois depuis 1983 que l'État étudie un tel scénario. Le député adéquiste sortant propose de prolonger la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes jusqu'à Mirabel. M. Desrochers évalue ce projet à 10 millions de dollars, comparativement à 80 millions pour l'autoroute 13. À l'origine, l'autoroute 13 devait se prolonger jusqu'à l'aéroport de Mirabel, comme en témoigne un viaduc à Boisbriand, inutilisé depuis sa construction, en 1975.	S'il est vrai que le prolongement de l'autoroute 13 ne coûterait que 80 millions de dollars, comment le gouvernement libéral du Québec peut-il justifier de dépenser 224 millions de dollars pour améliorer le rond-point de Dorval qui n'a de raison d'être qu'à cause de l'expansion récente de l'aéroport à Dorval? S'il est vrai que le prolongement du train de banlieue de Deux-Montagnes à Mirabel ne coûterait que 10 millions de dollars, comment ADM peut-elle promouvoir la construction d'une navette ferroviaire entre l'aéroport Trudeau et le centre-ville, au coût très préliminaire de 750 millions de dollars? Si ADM retournait à Mirabel , le service ferroviaire actuel vers l'Ouest de l'Île ne nécessiterait qu'une amélioration semblable à celle entreprise par l'AMT sur la ligne Deux-Montagnes, pour servir adéquatement les citoyens de l'Ouest de l'Île? Il est inconcevable que ce genre de questions n'ait jamais été débattu lors des audiences du BAPE , à l'automne 2005.
2008-11-28	Marlene Jennings , après avoir remis le 20 novembre une pétition de 1 400 noms, prend la parole au Parlement demandant instamment au ministre des Transports, Lawrence Cannon, d'intervenir pour mettre fin aux vols de nuit. La députée déplore, dans un compte-rendu, n'avoir eu que des "platitudes" de la part du ministre comme réponse.	
2009-02-09	Entrée en vigueur de la suspension des nouvelles trajectoires aériennes et des essais pour les vols entre 23h00 et 07h00 au-dessus de Lachine et les municipalités voisines. Comme Transports Canada ne met aucune limite à ADM pour les vols durant le jour, celle-ci poursuit toujours une augmentation des vols de jour.	Il aura fallu près de 8 mois à ADM pour que l'annonce de la suspension des nouvelles trajectoires aériennes en juillet 2008, devienne réalité. Le RLCQV et les autres regroupements affiliés à CQV se concentreront dorénavant sur une autre bataille destinée à forcer ADM à ne pas réintroduire ces nouvelles trajectoires, tant qu'une évaluation environnementale complète et indépendante n'aura pas été entreprise.
2009-02-16	Au réseau de télévision CTV , le président d'ADM, James Cherry , déclare à la reporter Anne Lewis, qu'il ne croit pas que le bruit ou la pollution engendrés par le	En rejetant les études sérieuses et très crédibles effectuées à travers le monde sur les impacts du bruit et de la pollution de l'air sur la santé, Monsieur Cherry prend bien soin de ne citer aucune source

	<p>survol des résidants, puissent avoir des impacts négatifs sur leur santé. "A lot of that research has been brought up in many other places and it has never been proved to be credible," a-t-il déclaré. The organization (ADM) says there are between 10 and 20 flights nightly, and they are well below Transport Canada's noise regulations.</p>	<p>à l'appui de ses affirmations. Une autorité mondiale incontestable dans le domaine de l'hypertension artérielle, le Consortium HYENA, a pourtant publié le 12 février 2008 dans le prestigieux European Heart Journal, les résultats d'une recherche exhaustive qui établit hors de tout doute la corrélation entre le bruit nocturne au-dessus de 35 dBA, causé par les vols de nuit et l'hypertension artérielle et autres maladies cardiovasculaires, pouvant causer la mort. De plus, le président d'ADM prétend qu'il n'y a que 10 à 20 vols de nuit, alors que CQV a découvert que ce nombre varie entre 55 et 75, en consultant des sources américaines indépendantes. ADM fait toujours abstraction des avions dont la masse est inférieure à 45 000 kg, même si ceux-ci sont très souvent plus bruyants que les appareils de plus grande masse, de leur propre aveu. (Voir déclaration du maire Rouleau, membre du Comité consultatif d'ADM sur le climat sonore en décembre 2006).</p>
2009-02-23	<p>Marlene Jennings, députée fédérale de N-D-G-Lachine, dépose au Parlement la motion M-320 demandant que toutes les autorités aéroportuaires du pays, dont les aéroports sont situés dans des zones urbaines, soient tenues d'organiser des consultations publiques, avant de modifier la trajectoire des vols de nuit et la fréquence des départs et arrivées entre 23h et 7h.</p>	
2009-04-15	<p>CQV fait connaître sa position à l'éditeur du journal The Gazette concernant le débat qui a cours dans le journal, en rapport avec le trajet que devrait emprunter la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Trudeau. L'organisme explique que le débat est prématuré, tant qu'une véritable évaluation environnementale complète n'aura pas été complétée sur l'avenir des aéroports de Mirabel et Trudeau.</p>	<p>Le nombre de passagers susceptibles d'emprunter la navette ferroviaire suppose pour le moment qu'il n'y aura pas de retour des vols réguliers à Mirabel avant 2040. Tant qu'il n'aura pas été statué si le projet "Mirabel 2015 - Un projet de développement durable" est plus avantageux que le projet non durable d'ADM "Mirabel 2040", le débat repose sur des fondations fragiles, selon CQV.</p>
2009-04-17	<p>Une première réunion d'un comité consultatif de 21 membres est organisée par la Direction de Santé Publique où siègent des représentants de la DSP, des trois Centres de Santé et Services Sociaux (CSSS) sous l'empreinte sonore, de représentants de 4 des municipalités affectées ou menacées d'être affectées par le bruit et la pollution des mouvements aériens, en plus de représentants d'ADM, de Transports Canada et de CQV.</p>	<p>Ce comité s'apparente beaucoup plus à un comité observateur que consultatif. Il a essentiellement consisté en une présentation par le Dr Drouin et Norman King à exposer le processus qui sera suivi. Le représentant de Transports Canada ne s'est pas présenté. Les deux représentants d'ADM, Normand Boivin et Christiane Beaulieu ont, dès le départ, demandé que les délibérations soient tenues secrètes. Dr Drouin a signalé que des rapports d'étapes seront publiés sur le site internet de la DSP, en vertu des règles de transparence imposées par la loi qui régit la DSP. CQV souhaite</p>

		que ce comité réussisse à forcer ADM à dévoiler les renseignements qu'ils ont toujours refusé de divulguer.
2009-05-07	Assemblée générale annuelle d'ADM au cours de laquelle, une période de 45 minutes a été allouée pour les questions des personnes présentes. ADM a complètement ignoré la lettre transmise par le président de CQV une semaine auparavant.	Le président James Cherry a lamentablement failli à dire la VÉRITÉ sur plusieurs questions posées par les personnes présentes. CQV est plus déterminée que jamais à poursuivre sa démarche de promouvoir la formation d'une coalition des municipalités et arrondissements sous l'empreinte sonore qui pousse à sa charge le lancement d'une véritable évaluation environnementale pour connaître les impacts des mouvements aériens sur la santé, la sécurité, la qualité de vie et la valeur du patrimoine immobilier. Par la suite, une véritable consultation publique des citoyens affectés devra être enclenchée.
2009-05-13	Marlene Jennings demande à la chambre des communes une réponse écrite de la part du gouvernement à une série de 14 questions regroupées sous le no Q-235 , concernant un grand nombre de sujets destinés à mieux cerner l'envergure des agressions nocturnes dont sont victimes les citoyens qui résident sous l'empreinte sonore des aéroports canadiens.	Le ministre des Transports ne répond qu'à 4 des 14 questions et demande à madame Jennings de s'adresser à ADM pour les autres questions. Les réponses aux 4 questions indiquent qu'il y a 13 aéroports au Canada qui sont soumis à des restrictions sur les vols de nuit et/ou possèdent des procédures d'atténuation de bruit. Mirabel n'en fait pas partie puisqu'il n'y a aucune restriction. De plus, le ministre indique qu'il n'existe aucune obligation légale ou réglementation exigeant de prendre en compte la santé publique au moment de créer ou modifier une trajectoire de vol ou d'augmenter le nombre de vols de nuit.
2009-05-13	Une réunion d'information a été organisée par la ville de Mont-Royal à l'intention de ses citoyens. ADM, Transports Canada, la Direction de Santé Publique et CQV ont été invités à prendre la parole. Malheureusement, ADM et Transports Canada ont décliné l'invitation.	C'est la deuxième fois qu'une municipalité invite ADM et Transports Canada à fournir de l'information aux citoyens en présence de CQV, mais les dirigeants refusent. Il devient évident qu'ils ont des choses à cacher . Cela accrédié maintenant la thèse selon laquelle ces personnes ont peur d'être forcées à dévoiler la VÉRITÉ publiquement.
2009-08-04	Le Regroupement Lachine pour une Qualité de Vie transmet au président d'ADM, James Cherry, une mise en demeure de cesser toute tentative d'introduire une nouvelle trajectoire aérienne au-dessus du territoire de l'arrondissement, sans avoir été assujettie d'abord à une véritable évaluation environnementale complète et indépendante, suivie d'une réelle consultation des citoyens affectés.	CQV appuie sans réserves l'action du Regroupement Lachine, parce qu'une éventuelle action devant les tribunaux pourrait s'appliquer intégralement aux citoyens de Saraguay, Cartierville, le nord de Saint-Laurent et d'Ahuntsic, de même que de Laval. De plus, comme il est maintenant facile de prouver qu'ADM a sciemment, constamment et unilatéralement changé la donne de 1998 à 2009 par rapport à ses allégations de 1996 et 1997, les jugements antérieurs pourraient être annulés pour ce motif. Les citoyens des autres secteurs riverains de l'aéroport Trudeau (Saint-Laurent, Dorval, Pointe-Claire et autres municipalités de l'Ouest de l'Île) pourraient donc se prévaloir de cette même action pour

		obtenir justice.
2009-08-13	Le Regroupement Lachine pour une Qualité de Vie (RLCQV), par la voix de son coordonnateur Jean-Marc Héту, soumet au conseil d'arrondissement une série de dix questions de nature juridique concernant le droit d'ADM d'introduire de nouvelles trajectoires aériennes au-dessus de son territoire sans aucune consultation des citoyens affectés et en l'absence de toutes études d'impacts complètes et indépendantes. Le regroupement sollicite l'aide d'un conseiller juridique .	
2009-08-20	La députée fédérale Marlene Jennings envoie une lettre au ministre des Transports du Canada lui transmettant une autre pétition demandant la cessation des vols entre 23h00 et 07h00 à l'aéroport Trudeau.	Voir la réponse le 5 octobre 2009.
2009-08-22	Lors d'une entrevue au journal La Presse, James Cherry , président d'ADM déclare à la journaliste Marie Tison que le rond-point de Dorval coûte 100 millions de dollars et qu'il en coûterait 5 à 6 milliards de dollars pour retourner à Mirabel.	La campagne de désinformation d'ADM suit son cours. Monsieur Cherry tente de minimiser le coût du rond-point de Dorval, présentement en construction au coût de 224 millions de dollars aux frais des contribuables et non pas 100 millions comme il le prétend. Ce projet est nécessité exclusivement pour satisfaire aux besoins croissants de l'aéroport Trudeau, et n'apporte absolument aucun soulagement à la congestion qui prévaut depuis des années sur les autoroutes 20, 40 et 13, bien au contraire. Ce coût n'inclut pas non plus la navette ferroviaire Trudeau-centre-ville que d'aucuns estiment à près d'un milliard de dollars. Par contre, lorsqu'il s'agit du coût des travaux requis pour retourner à Mirabel, il prétend qu'il en coûtera 5 à 6 milliards de dollars , même s'il y a déjà 2 pistes en opération, un aérogare, une gare ferroviaire, un hôtel, des hangars et des voies d'accès, alors que l'autorité aéroportuaire de Toronto (GTAA) estime construire un aéroport tout neuf à Pickering, où rien n'existe, pour 2,1 milliards de dollars , soit presque trois fois moins cher. Qui dit vrai? Cette entrevue est conçue par les experts en relation publique d'ADM pour minimiser l'impact que pourrait avoir la publication de la mise en demeure transmise récemment par le Regroupement Lachine pour une Qualité de Vie.
2009-09-28	Le conseil d'arrondissement de Lachine a convoqué des représentants d'ADM pour leur soumettre les questions d'ordre juridique reçues du RLCQV le 13 août précédent.	À cause des élections municipales prévues au 1er novembre, partout au Québec, et des bouleversements qui s'ensuivent forcément, il est peu probable que l'arrondissement obtienne une réaction d'ADM avant le début de 2010.

2009-09-28	Marlene Jennings demande à la chambre des communes une réponse écrite de la part du gouvernement à 2 questions regroupées sous le no Q-437 concernant les études faites depuis 1997 sur la possibilité de rouvrir l'aéroport de Mirabel aux vols passagers commerciaux réguliers. Le ministre des Transports John Baird a affirmé que le ministère n'a jamais commandé de telles études.	Madame Jennings réagissait à l'entrevue accordée le 22 août 2009 au journal La Presse par le président d'ADM, James Cherry, selon lequel il en coûterait de 5 à 6 milliards de dollars pour retourner à Mirabel.
2009-10-05	Le ministre des Transports répond à la lettre de Marlene Jennings datée du 20 août. Il indique que Santé Canada prétend qu'il n'y a pas d'évidence consistante que le bruit des avions affecte directement la santé d'une personne. Il ajoute que tous les avions dont la masse est inférieure à 34 000 kg et ceux de Chapitre III dont la masse est entre 34 000 kg et 45 000 kg peuvent voler toute la nuit sans restriction. Quant aux avions de chapitre III de masse supérieure à 45 000 kg (Boeing et Airbus), ils ne sont pas autorisés entre 01h00 et 07h00.	La publication de Santé Canada n'a jamais été mise à jour depuis 2002. Ce ministère reconnaît que plus d'études sont nécessaires et indiquent qu'une mise à jour sera faite dans 5 ans: ce qui n'a jamais été fait. Il est à noter qu'il n'y qu'à Montréal où le seuil de restriction dépasse 34 000 kg; ce n'est pas le cas ailleurs au Canada. De plus, comment expliquer que des restrictions s'appliquent (au gré arbitraire du contrôleur aérien) entre 01h00 et 07h00 à cause des nuisances, alors qu'elles ne s'appliquent pas entre 23h00 et 01h00? Le ministre permet donc les nuisances avouées au cours des deux heures les plus importantes pour le sommeil.
2009-11-03	Non satisfaite de la réponse du ministre John Baird le 5 octobre, la députée Marlene Jennings écrit cette fois aux ministres des Transports et à la ministre de la Santé, Leona Aglukkaq, en faisant remarquer que l'avis de Santé Canada n'a jamais été mise à jour depuis 2003 et que plusieurs études sérieuses ont été produites depuis 7 ans.	
2009-12-03	Marlene Jennings soumet une demande écrite au président d'ADM, demandant de lui faire parvenir copie des études ou rapports commandés par eux au sujet de la réouverture de l'aéroport de Mirabel aux vols de passagers commerciaux réguliers.	Le ministre des Transports ayant affirmé n'avoir jamais commandé de telles études, en réponse à la question du 28 septembre posée par madame Jennings , celle-ci revient à la charge directement auprès d'ADM.
2009-12-11	La Direction de Santé Publique (DSP) transmet aux membres de son comité consultatif un document de travail confidentiel intitulé « Recension des écrits sur l'impact du bruit engendré par le trafic aérien sur la tension artérielle et le sommeil ». Ce document doit être discuté lors de la réunion de son comité consultatif prévu le 25 janvier 2010.	
2009-12-16	Le président d'ADM, James Cherry répond à la demande que lui a transmise la députée Marlene Jennings le 3 décembre concernant les études ou rapports à l'appui des estimations publiées par lui advenant un retour des vols	Lorsque confronté avec ses affirmations par la députée Marlene Jennings , monsieur Cherry se fait plus prudent en indiquant plusieurs milliards. Il dit qu'il se fie à leur expérience pour établir un tel coût. L'expérience d'ADM a établi qu'il pourrait en coûter 6

	<p>réguliers à Mirabel. Monsieur Cherry admet qu'ADM n'a jamais fait d'études, mais que «...selon [leur] expérience, [ils] peuvent affirmer que le coût d'un retour des vols passagers à Mirabel se chiffrerait à plusieurs milliards...».</p>	<p>milliards de dollars pour agrandir Mirabel, alors qu'en 1996, cette même entreprise annonçait qu'il en coûterait 500 millions: les 6 milliards représentent une augmentation de 1700% en seulement 13 ans. Par comparaison, l'autorité aéroportuaire de Toronto (GTAA) a produit des études sérieuses qui ont établi le coût d'un tout nouvel aéroport à Pickering, situé à plus de 50 km à l'est du centre-ville de Toronto, à un montant de 2,1 milliards de dollars. Qui dit vrai? Monsieur Cherry vient-il de sonner le glas de la crédibilité d'ADM?</p>
2010-12-17	<p>Le conseil de la ville de Surrey en Colombie Britannique adopte une résolution endossant la motion déposée au Parlement canadien par la députée Marlene Jennings le 23 février 2009. Cette même résolution appuie sans réserve les demandes exprimées par le regroupement de citoyens SATF, en réaction au nouveau plan 2009-2013 de gestion du bruit présenté le 2 février 2009 par l'autorité aéroportuaire de Vancouver YVR.</p>	<p>La grogne municipale prend forme à travers le pays. À l'instar des 10 municipalités voisines de l'aéroport Trudeau, qui ont désavoué formellement par résolution les mesures prises par ADM concernant le climat sonore, la ville de Surrey dénonce l'absence d'études d'impacts et de consultation des citoyens concernés, avant d'introduire de nouvelles trajectoires aériennes et d'augmenter les vols de nuits.</p>
2010-01-18	<p>ADM fait parvenir à la DSP une demande de reporter de nouveau la réunion de son comité consultatif prévue pour le 25 janvier, pour le motif qu'elle veut demander l'avis de ses experts sur le rapport préliminaire de recension des données préparé par elle.</p>	<p>La DSP reporte la réunion de son comité au 26 mars 2010.</p>
2010-03-09	<p>La députée Marlene Jennings communique avec les maires et mairesses des 18 municipalités et 14 arrondissements situés sous l'empreinte sonore de l'aéroport Trudeau pour vérifier leur disponibilité en vue d'une Table Ronde non partisane et à huis clos au cours des prochains mois.</p>	

RÉSOLUTIONS MUNICIPALES ADOPTÉES CRITIQUANT LA MAUVAISE GESTION DU CLIMAT SONORE PAR ADM

*(Voir détails au Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique
publié par "Citoyens pour une Qualité de Vie" www.c-q-v.org)*

Date	Municipalité ou arrondissement	Maire ou mairesse en novembre 2009	Population	Distance des pistes Trudeau en km
2007-02-05	Ahuntsic-Cartierville	Pierre Gagnier	135 000	3,0
2008-03-10	Lachine	Claude Dauphin	44 000	2,0
2008-05-05	Laval	Gilles Vaillancourt	370 000	4,3
2008-05-26	Ville de Mont-Royal	Vera Danyluk	20 000	5,2
2008-06-02	Dorval	Edgar Rouleau	18 500	1,1
2008-06-23	Montréal-Ouest	Beny Masella	5 500	6,6
2008-07-07	LaSalle	Manon Barbe	75 000	7,7
2008-07-14	Beaconsfield	David Pollock	19 000	5,6
2008-08-05	Nouveau Saint-Laurent	Alan DeSousa	85 000	2,2
	Saint-Laurent Bois-Franc	"		3,2
	Saint-Laurent Sud	"		2,6
2008-09-08	Kirkland	John W. Meany	22 000	7,2
Sous-total		10 municipalités	794 000	
Autres municipalités sous l'empreinte sonore sans résolution négative *	Pointe-Claire	Bill McMurchie	30 400	1,0
	Dollard-des-Ormeaux	Ed. Janiszewski	52 000	3,4
	Côte-Saint-Luc	Anthony Housefather	32 000	4,6
	Pierrefonds-Roxboro	Monique Worth	65 200	5,0
	Baie d'Urfée	Maria Tutino	4 000	12,7
	Île-Perrot	Marc Roy	10 500	12,9
Sous-total		6 municipalités	194 100	
TOTAL		16 municipalités	988 100	

* Note: Tout indique que les municipalités qui n'ont pas encore adopté de résolutions, se fient sur la pression exercée par les municipalités voisines qui ont déjà protesté. CQV a reçu des plaintes de citoyens résidant aussi loin que Baie d'Urfée et l'Île-Perrot.

Mises à jour: 2009-04-03 et 2009-12-15