

REGROUPEMENT SAINT-LAURENT POUR UNE QUALITÉ DE VIE

Saint-Laurent, le 18 août 2008

TRANSMISSION PAR COURRIEL EN PIÈCE JOINTE

Monsieur le maire, mesdames et messieurs les conseillers
Arrondissement de Saint-Laurent
777, boulevard Marcel-Laurin
Saint-Laurent, QC
H4M 2M7

Objet : Résolution proposée pour la réunion du 2 septembre 2008

Monsieur le maire, mesdames et messieurs les conseillers

De tous les arrondissements et municipalités qui subissent les agressions sonores et la pollution de l'air causées par les activités aéroportuaires autour de l'aéroport Montréal-Trudeau, l'arrondissement de Saint-Laurent est celui dont les citoyens affectés sont en plus grand nombre. Pourtant, on constate que ceux-ci semblent avoir quelque peu tardé à réagir aux nouvelles agressions dont ils sont les victimes depuis plus d'un an et demi, si on les compare à leurs voisins de Saraguay, Cartierville, Laval, Dorval et Lachine. Il ne faudrait pas interpréter ce silence apparent comme une plus grande acceptation de leur part de la situation imposée par ADM; l'explication se trouve ailleurs. On doit en effet diviser l'arrondissement en quatre secteurs distincts en fonction de la nature des dommages qu'ils subissent et de la cohésion sociale qui les distingue, quand on analyse la population qui vit sous l'empreinte sonore.

Quatre secteurs de nuisances sonores à Saint-Laurent

Vos concitoyens résidant dans le secteur situé au nord du boulevard Henri-Bourassa se sont naturellement associés, il y a 18 mois, au regroupement voisin de Saraguay-Cartierville pour dénoncer la nouvelle trajectoire introduite par ADM à l'automne 2006, laquelle porte sérieusement atteinte à leur qualité de vie. Les caractéristiques de ces résidents sont d'ailleurs très similaires à celles de leurs voisins : les citoyens sont généralement issus de familles vivant dans le quartier depuis plus d'une génération ayant fréquenté les mêmes écoles, les mêmes parcs; ils partagent une histoire et une âme, ce qui favorise une plus grande cohésion sociale.

Ceux situés dans le projet Nouveau Saint-Laurent, subissent également depuis peu les mêmes agressions sonores nocturnes que ceux situés plus au nord, mais comme la plupart ont aménagé

dans leur quartier depuis moins de dix ans, ils ne se connaissaient pas encore suffisamment pour favoriser une mobilisation rapide devant une menace imprévue.

Les citoyens résidant dans le secteur du projet Bois-Franc ont le même profil que ceux du Nouveau Saint-Laurent, sauf que l'engagement du promoteur, Bombardier Immobilier, pour en faire un milieu de vie complet, contribue déjà à une meilleure cohésion sociale. Ce secteur, étant agressé par les mouvements aériens depuis plus longtemps qu'au Nouveau Saint-Laurent, les résidents ont pris davantage conscience de l'augmentation des mouvements aériens, en particulier la nuit. Ils réalisent qu'ADM repousse sans cesse un retour à Mirabel qui devait être imminent lors de l'achat de leur propriété et viole à répétition le couvre-feu qui prévalait au début entre 23h00 et 07h00. La tolérance s'estompe devant un tel abus. Ces constats ont agi comme catalyseur pour favoriser un rapprochement entre ces nouveaux arrivants et les incitent à vouloir unir leur force contre l'agresseur ADM.

Un phénomène semblable de rapprochement se dessine également dans le quatrième secteur, situé au sud et à l'est du projet Bois-Franc. Ce territoire est probablement le plus défavorisé de tous sur le plan de la pollution de l'air et la pollution sonore, parce que ses citoyens subissent depuis des dizaines d'années les agressions des avions qui décollent ou atterrissent sur les pistes 24R et 24L. La perspective d'un transfert prochain des vols de passagers vers Mirabel au début des années 1990 était perçue comme une délivrance, mais les décisions inexplicables et inexplicables d'ADM depuis 1997 sont venues les plonger de nouveau dans un cauchemar incessant.

Front commun des quatre secteurs

Dans l'adversité, plusieurs représentants de ces quatre secteurs ont décidé de faire front commun, sous un même regroupement, le "Regroupement Saint-Laurent pour une Qualité de Vie" (RSLQV), affilié à l'organisme sans but lucratif "Citoyens pour une Qualité de Vie" (CQV), pour faire cesser ce que d'aucuns considèrent comme le plus grand scandale des quarante dernières années. J'ai l'honneur d'avoir été choisi comme coordonnateur du regroupement RSLQV et comme président de CQV.

Les journaux ont amplement fait état, au cours des trois derniers mois, des activités de notre organisme et de ses regroupements affiliés dans son combat contre les décisions unilatérales d'ADM d'introduire, sans consultation aucune, de nouvelles trajectoires aériennes. Vous savez également que, sous la pression des citoyens, ADM a été obligée de reculer provisoirement le 25 juin dernier, dans ses tentatives avortées et a, par la même occasion, démontré clairement l'improvisation inimaginable qui entoure ses activités. Ce qui est encore pire, c'est qu'elle continue à faire la preuve de sa mauvaise foi et persiste à désinformer les médias, le milieu des affaires et la classe politique, pour tenter de justifier ses décisions qu'un nombre grandissant

conteste. Nous sommes en train de construire un nouveau site internet www.c-q-v.org dont l'objet principal est de dévoiler la vérité sur le dossier aéroportuaire, afin de contrer la désinformation d'ADM.

Assistance des élus municipaux

Les citoyens se sentent démunis dans un combat aussi inégal, surtout quand on réalise que le gouvernement fédéral a délibérément mis ADM, une soi-disant entreprise privée, à l'abri de toutes contestations judiciaires ou règlementaires. Le gouvernement du Québec se garde bien de se mêler de ce dossier gênant, ne voulant pas s'immiscer dans un domaine de compétence fédérale. Par contre, l'expérience des derniers mois a démontré que le seul palier de gouvernement qui reste pour préserver les intérêts des citoyens, la municipalité, a un pouvoir politique considérable pour faire changer les choses. Jusqu'à ce jour, les arrondissements d'Ahuntsic-Cartierville et de Lachine, de même que les villes de Laval, Ville-Mont-Royal et Dorval, ont donné un appui non équivoque à leurs concitoyens. Le maire de Dorval a même proposé que les municipalités sous l'empreinte sonore s'unissent devant ce problème commun auquel elles font face. Il va sans dire que notre organisation collaborerait pleinement avec une telle coalition, parce qu'il nous apparaît que c'est le dernier recours démocratique mis à la disposition des citoyens.

À Saint-Laurent, nous nous considérons privilégiés d'avoir comme maire de l'arrondissement, un citoyen qui a souvent démontré sa sensibilité et son engagement à l'égard de l'environnement et du développement durable. Il a été parmi les pionniers de la formation de la Coalition Verte au début des années 1980, puis de CQV en 1996. De plus, son rôle au sein du comité exécutif de la ville de Montréal, en tant que responsable du développement durable et du développement économique, le place dans une situation de premier ordre pour mieux comprendre le conflit qui persiste entre les citoyens et ADM. Enfin, le maire DeSousa siège au Comité Consultatif sur le Climat Sonore (CCCS) depuis son élection à la mairie en 2002, ce qui lui procure une bonne connaissance du dossier.

Malheureusement, les quatre élus municipaux qui siègent sur ce comité n'ont manifestement aucun pouvoir, et ne servent que de caution morale à toutes les décisions scandaleuses prises par cette Société, même lorsqu'ils doivent s'absenter des délibérations. Nos collaborateurs de Saraguay-Cartierville ont déjà dénoncé, auprès de leur représentante sur le CCCS, madame Noushig Eloyan, les nombreuses anomalies et l'attitude arrogante et inacceptable d'ADM à l'égard des représentants élus des citoyens sur ce comité. Des faits très accablants sont révélés dans une lettre que lui a adressée le 30 janvier 2008, Jean-François Girard, coordonnateur de ce regroupement, dont nous joignons copie. Devant une telle situation, plutôt que de continuer à être utilisés par ADM comme complices de leurs basses œuvres, nous nous demandons s'il ne

serait pas plus approprié qu'ils démissionnent en bloc, pour protester contre le rôle ingrat qu'ADM leur fait jouer.

Véritable étude d'impact requise

Plutôt que de laisser cette Société irresponsable continuer à détruire impunément l'environnement de tous, notre organisme demande qu'un moratoire soit imposé de toute urgence à ADM par le ministre des Transports sur toutes dépenses ayant comme conséquence de détruire l'aéroport de Mirabel et donner plus d'expansion à Montréal-Trudeau, afin de permettre qu'une véritable étude d'impacts fasse la lumière dans ce dossier. Nous sommes confiants que si toutes les municipalités et arrondissements situés sous l'empreinte sonore se donnent la main pour en faire une demande formelle au ministre Lawrence Cannon, celui-ci n'aura d'autre choix que d'y souscrire.

C'est dans ce contexte que nous avons rédigé un projet de résolution qui pourrait être adopté dans ce sens par le conseil d'arrondissement de Saint-Laurent et dont nous joignons copie. Vous noterez que nous avons soigneusement fait précéder le texte de la résolution d'un très grand nombre de CONSIDÉRANT, parce que nous croyons essentiel de bien exposer le contexte entier pour justifier une résolution aussi importante. Nous espérons vivement que vous accéderez à notre demande.

Veillez être assuré de notre collaboration la plus entière pour la résolution de ce dossier.



Luc Marion

Président de CQV et coordonnateur du RSLQV

Cc : Jean-François Girard, coordonnateur du Regroupement Saraguay-Cartierville
André Paradis, coordonnateur du Regroupement Laval
Jean-Marc Héту, coordonnateur du Regroupement Lachine
Paul Wilkinson, coordonnateur du Regroupement Dorval
Roger Trottier, conseiller et recherchiste, CQV

p.j. Lettre du 30 janvier 2008 à Noushig Eloyan
Projet de résolution

DOSSIER AÉROPORTUAIRE

PROJET DE RÉOLUTION – Arrondissement Saint-Laurent

Considérant qu'avant l'an 2000, la Société Aéroports de Montréal (ADM) n'a jamais fait part de son intention d'augmenter de façon importante le nombre de mouvements aériens au-dessus des villes riveraines de l'aéroport de Dorval et indiquait même devoir transférer tous les vols réguliers à Mirabel avant 2016;

Considérant que, sur cette base, le conseil de la ville a procédé, au début des années 1990, à un changement de zonage sur les terrains de l'ancien aéroport de Cartierville, un vaste territoire de plus de 20 millions de pieds carrés, et autorisait Bombardier Immobilier à y construire un tout nouveau projet résidentiel haut de gamme qui devait devenir le projet Bois-Franc;

Considérant que le plan directeur prévoyait 8 000 résidences pouvant accueillir environ 20 000 personnes, dans un secteur qu'ADM qualifiera beaucoup plus tard d'incompatible avec un développement résidentiel, parce que situé sous la courbe NEF 25 et plus de l'empreinte sonore aéroportuaire;

Considérant que le conseil de la ville a émis entre 1992 et 1994 des permis de construction à six entrepreneurs pour leur permettre de démarrer la Phase 1 du projet Bois-Franc, située immédiatement sous le prolongement de la piste principale de Dorval 25R/06L;

Considérant que le plan d'urbanisme et la maquette prévoyaient deux tours de 12 étages sur l'Île de la Brunante au cours de cette Phase 1, ce qui aurait été en violation du zonage aéroportuaire, si le promoteur et la ville n'avaient pas été informés par ADM qu'un transfert des vols réguliers vers Mirabel était imminent;

Considérant qu'au 20 février 1996, ADM a annoncé, contre toute attente, son intention de transférer les vols internationaux de Mirabel à Dorval, tout en insistant sur le fait que ce transfert ne représentait qu'une vingtaine de mouvements additionnels par jour sur un total de 544;

Considérant que l'arrondissement de Saint-Laurent n'a appris indirectement qu'il y a peine quelques années, que le nombre de mouvements quotidiens devra atteindre près de 1 100, avant qu'ADM ne songe à retourner les vols à Mirabel;

Considérant que rien n'empêche ADM de porter à 1 480 le nombre quotidien de mouvements aériens avant de songer à retourner à Mirabel, ce qui représente près du triple des mouvements introduits en 1997, quand on compare la configuration de l'aéroport PET à celle d'Heathrow, à Londres;

Considérant qu'ADM clamait haut et fort jusqu'en 1999 qu'il y avait un couvre-feu la nuit et qu'elle n'autorisait aucun vol entre 23h00 et 07h00, sauf lors de situation d'urgences exceptionnelles;

Considérant qu'après l'an 1998, ADM a remonté le seuil des avions n'étant plus assujetti à des restrictions pendant le couvre-feu de 34 000 kg à 45 000 kg (seul endroit au Canada);

Considérant qu'à compter d'avril 2000, ADM a commencé à introduire des vols de gros-porteurs, soi-disant à titre expérimental, entre 23h00 et 07h00, ce que les tribunaux ont établis comme des abus de droit autorisés par Transports Canada;

Considérant que depuis 2002, ADM a décidé sans consultation aucune des citoyens concernés, ni des conseils de ville ou d'arrondissement qui les représentent, de transférer tous les vols nolisés, à l'encontre de son plan directeur 1995-2010, ce qui ajoute encore davantage de vols de nuit par de gros porteurs;

Considérant qu'ADM accélère de façon discrète le transfert des vols tout cargo de Mirabel à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau (PET), ce qui sera de nature à augmenter le nombre de vols nocturnes;

Considérant que depuis le 28 septembre 2006, ADM a introduit, sans consultation aucune des citoyens concernés ni du conseil d'arrondissement, de multiples nouvelles trajectoires au-dessus du nouveau Saint-Laurent, de la Phase 3 du projet Bois-Franc et du secteur au nord du boulevard Henri-Bourassa pour les décollages de jour comme de nuit;

Considérant que le nombre de mouvements aériens maintenant autorisés par ADM se situe déjà bien au-delà de 64 entre 23h00 et 07h00, toutes masses confondues, sans que l'on sache où ADM veut s'arrêter;

Considérant qu'ADM, par la voix de sa vice-présidente, madame Christiane Beaulieu, a récemment mis en garde la population, dans le journal The Gazette, qu'il serait très néfaste pour l'économie de la région de Montréal et du Québec tout entier, d'interdire complètement les vols de nuits;

Considérant que les citoyens résidant sous ces nouvelles trajectoires jouissaient d'un milieu paisible et agréable avant cette décision unilatérale;

Considérant que les agressions incessantes des survols affectent négativement la santé des citoyens en perturbant leur sommeil et en aspergeant des produits polluants au dessus de leur tête;

Considérant qu'en plus de leur santé, la sécurité des citoyens, leur qualité de vie et la valeur de leur patrimoine immobilier sont gravement affectés;

Considérant qu'ADM n'a jamais entrepris d'étude d'impact complète et indépendante en 16 ans d'existence, qu'elle n'a jamais accepté de se soumettre à des audiences publiques, comme cela se fait ailleurs au Canada, qu'elle n'a jamais accepté de se soumettre à des consultations réelles des citoyens ou groupes affectés par ses décisions, en violation de plusieurs paragraphes contenus dans son bail à cet effet;

Considérant qu'un groupe de citoyens se sont concertés pour former le REGROUPEMENT SAINT-LAURENT POUR UNE QUALITÉ DE VIE (RSLQV), sous la bannière de l'organisme sans but lucratif « Citoyens pour une Qualité de Vie » (CQV), afin de s'opposer de façon musclée à ces survols;

Considérant que le RSLQV a collaboré activement avec le Regroupement Saraguay-Cartierville pour une Qualité de Vie pour à l'organisation d'une pétition signée par 1 125 personnes;

Considérant que cette pétition fut remise l'an dernier au Ministre des Transport, de l'infrastructure et des collectivités, M. Lawrence Cannon;

Considérant qu'ADM n'a jamais réussi à convaincre les tribunaux depuis 12 ans, que leurs décisions ne constituaient pas un abus de pouvoir, une atteinte à la qualité de vie des citoyens et une expropriation déguisée;

Considérant que la région de Montréal est le seul endroit au monde qui peut compter sur l'existence d'un aéroport international, conçu et construit expressément pour éviter toutes ces graves nuisances aux citoyens 24/24 et 7/7;

Considérant qu'un nombre croissant de plaintes sont dirigées à l'hôtel de ville par ses citoyens et que ceux-ci ne s'estomperont pas;

Considérant que les révélations faites par CQV et le RSLQV remettent en question de façon sérieuse les renseignements contraires qu'ADM véhicule un peu partout;

Considérant qu'ADM n'a jamais formellement avisé le conseil de la précédente ville de sa véritable intention de ne pas retourner les vols réguliers à Mirabel dans un avenir prévisible, et que ni la ville ni l'arrondissement n'a accordé de façon formelle, par résolution de son conseil, d'autorisation pour accroître ainsi le nombre de mouvements aériens au-dessus de son territoire;

En conséquence

Il est proposé par ???, appuyée par ???, et résolu à l'unanimité de demander au ministre des Transports du Canada, monsieur Lawrence Cannon,

1. d'ordonner à ADM de procéder d'ici quatre mois au remplacement toutes les trajectoires préférentielles récemment autorisées, par une redirection vers l'aéroport de Mirabel de tous les vols, sans exceptions, qui doivent décoller ou atterrir entre 23h00 et 07h00, et de mettre en place un service de navettes nocturnes efficaces pour accommoder les passagers embarqués/débarqués;
2. de décréter de toute urgence un moratoire de quelques mois sur toutes les dépenses de démolition de Mirabel et d'expansion de l'aéroport PET et infrastructures connexes, pour permettre qu'une étude d'impact complète et indépendante d'ADM soit entreprise pour permettre de voir clair dans ce dossier nébuleux;
3. de transmettre à toutes les municipalités et arrondissements sous l'empreinte sonore, de même qu'aux élus provinciaux et fédéraux de la région, copie de la présente résolution.