

REGROUPEMENT SAINT-LAURENT POUR UNE QUALITÉ DE VIE

Saint-Laurent, le 5 septembre 2008

TRANSMISSION PAR COURRIEL EN PIÈCE JOINTE

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

Objet : Résolution relative au dossier aéroportuaire

Monsieur le maire De Sousa, mesdames et messieurs les conseillers

Suite à la lettre que je vous transmettais, au nom du RSLQV le 18 août dernier, concernant le dossier aéroportuaire, j'ai assisté le 2 septembre, accompagné du chercheur de CQV, monsieur Roger Trottier, à la période de questions lors de l'assemblée du conseil. Nous avons été quelque peu surpris de constater qu'une résolution avait déjà été adoptée par le conseil, incitant ADM à poursuivre la recherche de solutions pour réduire l'empreinte sonore et pour s'opposer catégoriquement aux vols de nuit.

Notre surprise n'était pas tellement causée par le contenu de la résolution, mais plutôt parce qu'on nous avait laissé entendre que l'intervention de monsieur Laval Demers à l'assemblée du 5 août ne consistait qu'en un avis de motion, annonçant la présentation d'une résolution à être adoptée à l'assemblée du 2 septembre. C'est sur la foi de ce renseignement que le RSLQV a saisi l'occasion de proposer au conseil le 18 août un projet de résolution très étayé, avec l'intention de dévoiler plusieurs faits inédits qui sont plutôt accablants pour ADM et Transports Canada.

Nous notons que la résolution adoptée par le conseil semble avoir été rédigée et proposée à une réunion spéciale du conseil le 18 août en l'absence du public. Quoique beaucoup trop timide à notre sens, cette résolution a quand même le mérite d'avoir permis au conseil de Saint-Laurent de s'exprimer pour la première fois depuis 1992 sur les agissements répréhensibles d'ADM, en s'opposant catégoriquement aux vols de nuit.

La résolution, qui semble manquer de mordant au premier abord, a une portée beaucoup plus profonde sur le plan juridique: elle envoie à ADM un message non équivoque que le maire n'a absolument aucune autorité pour se prononcer au nom de ses concitoyens au sein du Comité

Consultatif sur le Climat Sonore (CCCS), à moins qu'il n'ait obtenu au préalable une résolution de son conseil en bonne et due forme, appuyant sa position. Il s'agit également d'une première qui est une véritable victoire pour la démocratie laurentienne, puisqu'elle consacre la fin de l'isolement et le secret dans lequel notre maire, monsieur DeSousa, a été délibérément placé par ADM, au sein du CCCS. Nous osons croire que ce geste symbolique d'une grande importance, mettra un terme au système antidémocratique conçu et mis en place par ce monopole privé qui se sert allègrement des quatre élus municipaux comme caution morale de ses basses œuvres. Nous vous avons démontré dans notre précédente lettre que cette stratégie de l'isolement des citoyens et de leurs représentants élus par ADM est un fait unique au Canada, qui est tacitement approuvé par Transports Canada.

En dépit des aspects positifs de la résolution du conseil, vous aurez sans doute remarqué l'écart considérable qui sépare notre projet de résolution et celui adopté par le conseil, en ce qui concerne les motifs (ATTENDUS et CONSIDÉRANTS) à la base des deux résolutions. C'est pourquoi, j'ai demandé au cours de la période de questions à l'assemblée du conseil du 2 septembre, que l'arrondissement transmette une réponse formelle à notre lettre du 18 août et que les membres du conseil organisent une rencontre spéciale avec les membres de l'exécutif de CQV, afin de nous permettre de mieux faire connaître les véritables enjeux de ce dossier.

La position de CQV et ses regroupements affiliés concernant ce triste dossier se veut remplie de prudence et de sagesse. Plutôt que de laisser ADM persister dans sa décision d'augmenter sans limite les mouvements aériens de jour comme de nuit au dessus d'un vaste territoire densément peuplé et continuer à détruire impunément l'environnement de tous, notre organisme demande de toute urgence que de véritables études d'impacts fassent toute la lumière dans ce dossier.

Ce serait une excellente occasion pour ADM de prouver sa bonne foi et d'expliquer publiquement les véritables raisons pour lesquelles elle persiste à ne pas considérer Mirabel parmi les solutions pouvant réduire l'empreinte sonore. Si c'était parce qu'il en coûterait 5 milliard de dollars, comme l'a prétendu récemment la vice-présidente d'ADM, Christiane Beaulieu, à un reporter du journal Le Devoir, ADM devrait expliquer comment il se fait que le tout nouvel aéroport de Pickering, près de Toronto, dont la construction doit commencer incessamment, ne coûtera que 2,1 milliards de dollars. Ce serait également l'occasion de permettre à Transports Canada de dévoiler les raisons pour lesquelles ce ministère accorde à ADM le droit d'imposer une augmentation sans limite du nombre de mouvements aériens au-dessus des résidences de centaines de milliers de citoyens (sous l'empreinte sonore actuelle et potentielle) sans consultation aucune, en violation directe de plusieurs paragraphes de son bail.

Le tableau ci-joint intitulé « Évolution des mouvements aériens à Montréal-Trudeau et Mirabel combinés » indique clairement le contexte dans lequel la Cour d'appel avait autorisé ADM à transférer les vols internationaux de Mirabel à Dorval en 1997. Déjà, il y avait 543 mouvements

aériens par jour et ADM soulignait avec emphase que le transfert n'augmenterait ce nombre que de 4%, ce qui n'était pas significatif. La vérité aujourd'hui a rattrapé ADM: en 2007, le nombre de mouvements a atteint 687, soit 27 % de plus qu'en 1997 et tout indique que rien n'empêche ADM de porter ce nombre à 1 480, soit 173 % de plus, avant de songer à retourner à Mirabel. Ce monopole privé change continuellement et unilatéralement la donne sans avoir à rendre de comptes à qui que ce soit. Dans le monde, seules les dictatures autorisent de tels comportements.

D'ici à ce que les études d'impacts soient complétées et conformément au principe de précaution auquel le Canada prétend adhérer depuis l'an 2000 (http://www.ec.gc.ca/econom/pp_f.htm), CQV demande 1) que soient provisoirement transférés à Mirabel tous les vols entre 23h00 et 07h00, sans égard à la masse, sauf dans certains cas exceptionnels, et 2) qu'un moratoire soit imposé sans délais à ADM par le ministre des Transports sur toutes dépenses ayant comme conséquence de détruire l'aéroport de Mirabel et/ou donner plus d'expansion à Montréal-Trudeau.

Par souci de transparence et de recherche de la vérité, copie de la présente, de même que de notre projet de résolution et la lettre qui l'accompagnait le 18 août, seront transmis aux autres maires des secteurs situés actuellement ou potentiellement sous l'empreinte sonore de l'aéroport Trudeau, de même qu'aux représentants des deux gouvernements supérieurs, à quelques personnalités affectées et aux médias.

Nous sommes confiants que si toutes les municipalités et arrondissements situés sous l'empreinte sonore se donnent la main pour faire une demande formelle d'études d'impacts au ministre des Transports du Canada, Lawrence Cannon, celui-ci n'aura d'autre choix que d'y souscrire. Nous espérons vivement que vous accéderez à notre demande et vous prions de croire en notre collaboration la plus entière pour la résolution de ce pénible dossier.



Luc Marion

Président de CQV et coordonnateur du RSLQV

www.c-q-v.org

p.j. Tableau « Évolution des mouvements aériens à Montréal-Trudeau et Mirabel combinés »

Cc : James Cherry, président et chef de la Direction d'ADM
Steven Harper, premier ministre du Canada
Lawrence Cannon, ministre des Transports du Canada

Stéphane Dion, député fédéral de Saint-Laurent-Cartierville et chef de l'opposition officielle au Parlement

Marlene Jennings, députée fédérale de Notre-Dame-de-Grâce-Lachine

Francis Scarpaleggia, député fédéral de Lac-Saint-Louis

Thomas Mulcair, député fédéral d'Outremont et chef du NPD Québec

Gilles Duceppe, député fédéral de Laurier-Sainte-Marie et chef du Bloc Québécois

Jacques P. Dupuis, député de Saint-Laurent ministre de la Justice et de la Sécurité Publique

Mario Dumont, député de Rivière-du-Loup et chef de l'opposition à l'assemblée nationale

Pauline Marois, députée de Charlevoix et chef du Parti Québécois à l'assemblée nationale

Hubert Meilleur, maire de Mirabel

Alfred N. Corriveau, président Bombardier Immobilier

Dr Louis Drouin, directeur, Direction de Santé Publique de Montréal

Municipalités ou arrondissements ayant déjà adopté une résolution d'opposition à ADM

Marie-Andrée Beaudoin, mairesse d'Ahuntsic-Cartierville

Noushig Eloyan, conseillère d'Ahuntsic-Cartierville et membre du CCCS

Claude Dauphin, maire de Lachine et président du comité exécutif de la ville de Montréal

Gilles Vaillancourt, maire de Laval

Edgar Rouleau, maire de Dorval et membre du CCCS

Vera Danyluk, mairesse de Ville de Mont-Royal

Alan DeSousa, maire de Saint-Laurent

Municipalités n'ayant pas encore adopté de résolution d'opposition à ADM

Gérald Tremblay, maire de Montréal

Manon Barbe, mairesse de LaSalle

Bill McMurchie, maire de Pointe-Claire et membre du CCCS

Anthony Housefather, maire de Côte-Saint-Luc

Campbell Stewart, maire de Montréal-Ouest

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 chercheur, CQV

Représentants des médias (en copies invisibles)

Évolution des mouvements aériens à Montréal-Trudeau et Mirabel combinés

Mise à jour: 2008-09-01

Année	Passagers	Nombre de mouvements				Nombre de passagers	
		annuel	quotidien	horaire 16 hres/jour	Ratio p/r 1966 %	par mouvement	par avion
1966	3 000 000	125 756	345	22	100%	24	48
1967	9 157 100	259 344	711	44	206%	35	71
1970	5 379 000	152 342	417	26	121%	35	71
1974	7 029 000	186 097	510	32	148%	38	76
1981	7 875 891	167 649	459	29	133%	47	94
1989	8 843 766	189 330	519	32	151%	47	93
1992	8 008 900	197 460	541	34	157%	41	81
1995	8 575 649	198 226	543	34	158%	43	87
1996	8 941 883	210 370	576	36	167%	43	85
1998	9 015 181	250 024	685	43	199%	36	72
1999	9 589 510	262 338	719	45	209%	37	73
2000	9 917 437	249 473	683	43	198%	40	80
2001	9 541 156	232 443	637	40	185%	41	82
2002	8 806 990	225 494	618	39	179%	39	78
2003	8 964 186	230 124	630	39	183%	39	78
2004	10 335 768	235 209	644	40	187%	44	88
2005	10 892 778	231 982	636	40	184%	47	94
2006	11 408 000	235 393	645	40	187%	48	97
2007	12 407 735	243 250	666	42	193%	51	102
2008	12 389 000	245 232	672	42	195%	51	101
2010	13 318 807	261 111	715	45	208%	51	102
2015 *	14 837 260	315 285	864	54	251%	47	94
2020	16 355 713	347 711	953	60	276%	47	94
2032	20 000 000	425 532	1 166	73	338%	47	94
ultime	25 379 995	540 000	1 479	92	429%	47	94

Les valeurs en rouge sont extrapolées linéairement.

** Comme rien n'empêche ADM de décider de transférer les vols tout cargo de Mirabel à Dorval avant 2032, il a été pris pour hypothèse dans le tableau qu'elle le ferait à compter de 2015. Cela explique la réduction du ratio passagers/mouvement.*

NOTE IMPORTANTE : ADM a toujours minimisé l'impact du transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval en 1996, en affirmant que cela n'ajouterait qu'une vingtaine de vols quotidiens additionnels aux 543 déjà enregistrés. Cette société insistait pour affirmer que sa décision ne représenterait qu'une augmentation de moins de 4%. Ce n'est qu'à l'automne 2004 qu'elle a dévoilé pour la première fois en commission parlementaire, qu'elle n'avait pas l'intention de retourner les vols de passagers réguliers à Mirabel, avant que le nombre de ces passagers n'atteigne 20 millions. Si l'on traduit ce nombre en termes de mouvements aériens quotidiens, cela représente 1 096 mouvements par jour (hors cargo) ou 1 166 (avec cargo), soit **trois fois plus** que les 345 enregistrés en 1966, lorsque le gouvernement Pearson décidait qu'il était temps de construire un nouvel aéroport, et **deux fois plus** que les 543 enregistrés en 1996, au moment où ADM décidait de transférer les vols internationaux de Mirabel à Dorval. Elle affirmait alors prévoir devoir retourner à Mirabel vers 2015. Le plus préoccupant, c'est que l'expérience de Heathrow nous enseigne que rien n'empêche ADM de porter le nombre de mouvements aériens quotidiens à 1 479, avant de décider de retourner à Mirabel. Qu'aurait dit la Cour d'appel en 1997 si ADM avait alors fait part de ses intentions réelles?