

REGROUPEMENT SARAGUAY-CARTIERVILLE POUR UNE QUALITÉ DE VIE

Le 29 janvier 2008

Madame Noushig Eloyan
Conseillère municipale de Bordeaux-Cartierville,
Membre du Comité consultatif sur la gestion du climat sonore d'ADM et
Chef de l'opposition au Conseil de la ville de Montréal
545, rue Fleury Est, bureau 1.145
Montréal, QC
H3L 1G6

Objet : Intervention sur le climat sonore nocturne

Madame Eloyan,

Le 5 octobre dernier, nous vous transmettions une demande de renseignements relatifs aux lectures des huit capteurs sonores entourant l'aéroport Montréal-Trudeau et autres renseignements connexes pour la nuit du 26 au 27 septembre 2007 (voir Annexe A). Le 16 octobre, votre attachée politique, madame Macarena Lobos, transmettait notre demande par courriel à ADM et le 8 novembre, monsieur Normand Boivin, vous transmettait une lettre vous opposant une fin de non-recevoir (voir Annexe B). Cette situation nous laisse perplexes quant à la volonté réelle du CCGCS de collaborer avec vous et les citoyens que vous représentez. Dans ce contexte, nous avons cru utile de mettre par écrit certains arguments qui inciteront ADM à améliorer leur écoute.

Commentaires sur la lettre de Normand Boivin

Monsieur Boivin se permet de vous réprimander pour avoir donné suite à une demande de citoyens que vous êtes sensée représenter au Comité consultatif de gestion du climat sonore (CCGCS). Il indique que ce genre de demande devrait être traité exclusivement au sein du CCGCS où les représentants élus de près de 2 millions de citoyens, comme vous, sont en minorité; ils ne constituent en effet qu'à peine 25% des 15 membres qui ont droit de parole. Pourtant, ce sont ces citoyens qui héritent de 100% des agressions sonores imposées par ADM sans consultation aucune. Nous avons appris que ce comité n'est convoqué que quatre fois par année pendant environ 3 heures par session, où l'on se limite à vous informer verbalement, plutôt que de vous consulter, sur les décisions prises la plupart du temps de concert avec un ou plusieurs des onze autres membres du comité qui représentent les milieux de l'aviation.

Monsieur Boivin se permet également de porter un jugement ex cathedra sur la pertinence de certains renseignements demandés à l'égard de la problématique du climat sonore, sans même se donner la peine de s'en enquérir. Il fait peut-être allusion au nombre de passagers embarqués/débarqués entre 23h00 et 07h00. Nous ne partageons nullement son opinion à cet égard : cette demande avait pour but de vérifier quel serait l'impact sur ces voyageurs de nuit si ADM décidait enfin de détourner systématiquement tous les vols de nuit vers Mirabel, comme cela se faisait il y a à peine quelques années pour les plus gros porteurs. Nous soupçonnons qu'une majorité de voyageurs de nuit sont des vacanciers qui n'ont à se déplacer généralement qu'une seule fois par année et qu'un prolongement de 30 à 45 minutes pour certains d'entre eux, pour se rendre à Mirabel, ne serait pas catastrophique, alors que, pour les citoyens riverains de Montréal-Trudeau, les survols de nuit dérangent le sommeil de dizaines de milliers de citoyens 365 jours par année.

REGROUPEMENT SARAGUAY-CARTIERVILLE POUR UNE QUALITÉ DE VIE

Mauvaise foi d'ADM et conflit d'intérêts

Le mépris et l'arrogance, dont monsieur Boivin continue à faire preuve comme président du CCGCS, est complètement inacceptable. Alors que l'on s'attendrait à ce qu'il manifeste dans cette fonction une attitude ouverte et transparente à l'égard des préoccupations du milieu, il fait exactement le contraire. Qu'il se permette maintenant de semoncer une représentante démocratiquement élue, qui ne fait que son devoir, met en évidence qu'ADM a beaucoup de choses à cacher et cela en dit long sur l'importance qu'accorde ADM au CCGCS. Il n'est donc pas étonnant de constater que les représentants élus, conscients que leur contribution est inutile, se permettent souvent de s'absenter de ces rares réunions.

Ce constat est renforcé par le fait qu'ADM n'a même pas prévu de faire nommer de substituts sur ce comité pour palier aux absences, de sorte que plusieurs décisions cruciales ont souvent été prises en l'absence d'un ou même plusieurs élus. Ce qui est encore plus incompréhensible, c'est que les milieux de l'aviation et autres intérêts corporatifs soient représentés par près de 75% des membres sur ce comité, alors qu'ils n'ont manifestement aucun intérêt à écouter les doléances de citoyens ou groupes de citoyens perçus comme des adversaires; au contraire, leur intérêt leur dicte de les museler, ce qu'ils accomplissent à merveille.

Un autre élément qui devrait susciter de sérieuses questions et qui expliquerait en grande partie l'attitude de secret dont s'entoure ADM, est le fait que cette société combat depuis le 31 janvier 2002 une requête déposée par « Citoyens pour une Qualité de Vie » (CQV) devant les tribunaux pour exercer un recours collectif contre ADM, pour avoir autorisé illégalement des mouvements aériens entre 23h00 et 07h00. Si ADM dévoilait la vérité sur le bruit réel, elle risquerait de donner raison à ses adversaires. Les dirigeants d'ADM sont donc manifestement en conflit d'intérêts, puisque les allégations de CQV vont à l'encontre de leurs décisions unilatérales. Il est à noter que cette situation de conflit d'intérêts perdurera puisque CQV a décidé de s'opposer au jugement sur division de la Cour d'appel, en demandant récemment la permission d'en appeler devant la Cour Suprême du Canada.

Une revue des événements historiques depuis la formation d'ADM, nous enseigne que l'attitude inadmissible de monsieur Boivin, envers les citoyens et ceux qui les représentent, a été inculquée et entretenue depuis plus de 15 ans, chez tous les dirigeants d'ADM et perpétuée par son président actuel, monsieur James Cherry. Celui-ci donne en effet l'exemple de façon magistrale, en ne répondant jamais directement aux questions légitimes qui lui sont posées par écrit, par des citoyens ou des groupes de citoyens et même celles posées au cours de la période « symbolique » de questions lors de l'assemblée annuelle de son organisme. D'ailleurs, ADM prend un soin particulier de ne pas documenter dans un procès-verbal les questions et réponses qui s'échangent au cours de cette période.

Absence de consultation des citoyens à Montréal

Un des trois volets faisant partie de la mission d'ADM se lit comme suit : « Maintenir une cohabitation harmonieuse avec le milieu, en particulier quant à la protection de l'environnement. ». ADM veut donner l'impression que la cohabitation harmonieuse est très importante pour ses dirigeants. De toute façon, elle n'a pas le choix puisque le bail qu'elle a signé en 1992 avec Transport Canada l'y oblige. Nos chercheurs ont en effet relevé pas moins de 33 paragraphes dans ce bail de 435 pages, relatifs au respect de l'environnement, qui répètent l'obligation du « locataire » d'agir d'une façon qui soit «... conforme à de saines pratiques d'affaires ainsi que le ferait un propriétaire prudent et raisonnable, agir de bonne foi... », de consulter les élus du Québec,

REGROUPEMENT SARAGUAY-CARTIERVILLE POUR UNE QUALITÉ DE VIE

les élus des municipalités voisines et les groupes concernés, et de répondre à toute question, toute plainte et tout commentaire du public.

La réalité est à des années-lumières des principes énoncés ci-haut. L'attitude méprisante d'ADM décrite plus haut envers les élus municipaux n'est qu'une pâle illustration de son attitude générale à l'égard de son devoir de vivre en harmonie avec le milieu. Non seulement les citoyens de notre secteur n'ont-ils jamais été consultés avant qu'ADM décide de nous imposer des survols de nuit, mais nous apprenons qu'en 15 ans d'existence, cette Société dite « privée » n'a jamais effectué de véritable consultation de qui que ce soit, qui pourrait prétendre être préoccupé de l'environnement, du développement durable et de la qualité de vie des citoyens.

Il n'y a jamais eu de véritable évaluation indépendante d'impacts sur l'environnement, ni d'audience publique, avant de fermer Mirabel pour tout concentrer à l'aéroport PET. Les pseudo-études de 1996 par SNC-Lavalin et Environnement Canada regorgent d'omissions graves et ne contiennent aucune étude coût-bénéfice pour comparer tous les coûts et les impacts réels des options offertes par les deux sites Mirabel et Dorval. ADM a toujours refusé de fournir les détails de ses estimations de coûts pour appuyer ses décisions. Celles-ci se sont d'ailleurs avérées complètement fausses moins de trois années plus tard.

Si le juge Jean-Louis Baudoin de la Cour d'appel avait su ce qui se tramait réellement chez ADM en 1997, on est en droit de se demander s'il aurait décrété qu'ADM était dans son droit de transférer les vols internationaux vers Dorval, en dépit des manquements graves d'ADM au chapitre de la consultation et de la piètre qualité des études d'impact soumises à l'appui de sa décision. Il est maintenant évident que le juge Baudoin a été induit en erreur. Il nous apparaît également que, n'eût été des tromperies d'ADM, la Cour Suprême n'aurait sûrement pas renoncé à s'impliquer par la suite pour revoir ce dernier jugement très largement contesté dans la population.

Absence de transparence chez ADM

ADM voudrait laisser croire que ces omissions et cachotteries n'existent plus depuis 2002, alors qu'elle aurait adopté de nouvelles règles pour se conformer aux principes de gouvernance et de transparence qui prévalaient ailleurs au Canada. Rien de plus faux : il n'y a pas plus d'études d'impact indépendantes qu'auparavant, pas d'audiences publiques indépendantes, pas de consultation véritable et on refuse effrontément de répondre à des questions claires. Le refus que monsieur Boivin vous a adressé le 5 novembre en est le plus bel exemple.

Permettez-nous de vous expliquer le contexte dans lequel nous vous avons adressé notre lettre du 5 octobre. Dans son rapport annuel de 2006, ADM prétend avoir découvert récemment que l'indice NEF, utilisé par elle depuis 1992, n'est pas représentatif du bruit réel engendré par les avions; il n'est que théorique pour aider à la planification de l'emplacement d'un nouvel aéroport. Elle annonce vouloir utiliser un nouvel indice le Leq, basé sur les enregistrements effectués par les huit capteurs sonores entourant l'aéroport PET. De plus, nous avons vu qu'elle a déjà publié sur son site internet le Leq moyen annuel de chacun de ces capteurs sonores. En conséquence de la récente découverte d'ADM, elle a cessé depuis 2005 de produire les courbes NEF, ce qui signifie que le public ne peut plus savoir l'impact de la dispersion du bruit sur un plus grand territoire, dont le nôtre, qui a été décidé sans consultation aucune en 2006.

REGROUPEMENT SARAGUAY-CARTIERVILLE POUR UNE QUALITÉ DE VIE

Comme vous aviez déjà entrepris à notre demande des études sonores préliminaires à l'aide de sonomètres, pour mesurer à deux endroits-témoins l'intensité réelle du bruit des avions au-dessus de notre territoire, nous croyons qu'ADM n'hésiterait pas à vous fournir d'autres renseignements connexes, puisque elle se prétendait plus transparente. Force est de constater que ce n'est pas le cas. Qu'est-ce qu'ADM veut cacher aux citoyens? Pourquoi ne publie-t-elle que le Leq moyen annuel qui n'a absolument aucune signification en termes de nuisances réelles la nuit?

Ce qui se fait ailleurs au Canada

Nos recherchistes bénévoles ont voulu savoir si la façon de faire d'ADM était pratique courante dans le reste du Canada. Ils ont découvert qu'ADM était la seule autorité aéroportuaire au Canada qui refuse depuis 1992 de rendre compte de ses actes et décisions sur le plan environnemental aux citoyens, à leurs représentants élus démocratiquement et aux « groupes concernés » et qui nie le droit de ceux-ci à de véritables études d'impact transparentes et indépendantes et à des consultations publiques devant un organisme ou une commission indépendante et spécialisée dans ce domaine. Pire encore, jusqu'en 2002, elle a été la seule autorité aéroportuaire au Canada à refuser d'adhérer aux principes d'imputabilité et de transparence élaborés par le gouvernement fédéral en 1994, même sur le plan financier.

Ailleurs au Canada, comme à la Greater Toronto Airport Authority (GTAA) par exemple, l'équivalent du CCGCS, le Noise Management Committee est composé de 14 membres, dont seulement six ont le droit de vote (tiens... on y vote?); sur ces six membres votants, il y a 5 représentants municipaux élus en plus du directeur général de la GTAA; les membres ayant des comptes à rendre aux citoyens représentent donc 84% du total des membres votants; chez ADM, la proportion des élus municipaux n'est que de 27% des participants et il n'y a pas de votes. Qui plus est, sur les huit autres membres participants, six représentants des municipalités riveraines peuvent agir comme substituts; cette proportion constitue 75% en faveur des représentants élus des citoyens; les deux autres membres proviennent de Transport Canada et NAV Canada et agissent en appui technique. À Montréal, ADM a jugé bon d'opposer aux 4 élus municipaux, 2 représentants d'Air Canada, un d'Air Transat, un d'American Airlines, 5 d'ADM, tous des ardents défenseurs des citoyens qui se plaignent du climat sonore et qui ne sont nullement en conflit d'intérêt, c'est bien connu (...).

De plus, à Toronto, tous les citoyens ont le droit d'assister à ces réunions et de poser des questions : typiquement, on peut voir 18 personnes se présenter dont la moitié sont de simples citoyens ou d'autres élus municipaux, l'autre moitié est constituée de sept employés de GTAA et les deux autres représentent Transport Canada et un industriel relié aux activités aéroportuaires. Toutes les interventions sont amplement diffusées dans un procès-verbal explicite. Chez ADM, aucun citoyen n'est invité et les procès-verbaux ont toujours été tenus secrets.

À titre d'illustration plutôt cocasse du niveau de transparence à Toronto, c'est avec la collaboration de ce comité que la ville de Mississauga a décidé l'an dernier d'installer dans toutes les rues résidentielles affectées par le bruit engendré par les avions, des affiches dont un exemplaire est joint en annexe C. Cette affiche a surtout pour but d'informer les éventuels propriétaires qui projettent de s'y installer que, s'ils achètent une résidence dans les secteurs affectés, ils doivent accepter d'être incommodés par le bruit des avions. Essayons d'imaginer ce qui se produirait chez ADM si les 4 élus municipaux s'aventuraient à proposer l'installation de telles affiches dans les rues de Saint-Laurent, Dorval, Pointe-Claire, Saraguay et Cartierville, situées sous l'empreinte sonore.

REGROUPEMENT SARAGUAY-CARTIERVILLE POUR UNE QUALITÉ DE VIE

Consultation des citoyens à Pickering

C'est maintenant facile d'avoir une telle transparence à Mississauga et autres villes riveraines de l'aéroport Pearson, quand on sait que Transport Canada et la GTAA s'apprêtent à construire au coût de 2,1 milliards de dollars, l'aéroport de Pickering situé à 52 km du centre-ville de Toronto. L'image que les affiches projettent auprès des propriétaires actuels et des promoteurs immobiliers riverains de Pearson qui se sentent lésés, provoque à n'en pas douter des pressions sur les élus. Ces pressions justifieront amplement de détourner tous les vols de nuit vers Pickering et de réduire considérablement les vols de jour ou même transformer l'aéroport Pearson en aéroport municipal pour aviation générale de jour, quitte à fermer le petit aéroport existant au centre-ville.

Il y a déjà plus de 10 ans que la GTAA et Transport Canada se préparent à entreprendre dès 2009 la construction de l'aéroport de Pickering. La construction de cet aéroport, d'abord planifiée en 1973 pour remplacer l'aéroport Pearson, a été interrompue par le gouvernement fédéral, à défaut d'une entente avec le gouvernement ontarien à l'époque pour la construction des infrastructures. Ce qui rend cet exemple particulièrement intéressant, c'est que Pickering est pratiquement un frère jumeau de Mirabel : les deux aéroports occupent un territoire d'environ 18 600 acres, et leur aérogare est situé à environ 50 km du centre-ville de leurs métropoles respectives. On peut donc affirmer que Pickering était, depuis 1985, une réplique quasi identique de Mirabel, si l'on fait abstraction de la rétrocession des 11 000 acres aux occupants actuels en négociation depuis peu par le gouvernement fédéral.

Là où Mirabel et Pickering diffèrent, c'est dans l'attitude de Transport Canada et de l'autorité aéroportuaire à l'égard des citoyens. Alors qu'ADM n'a jamais réellement consulté les citoyens en 15 ans d'existence, ni Transport Canada d'ailleurs depuis 40 ans dans la région de Montréal, les ontariens de la région de Toronto ont droit, depuis 2003 à de très nombreuses consultations, réunions d'information et ateliers de travail.

À Montréal, Transport Canada et ADM continuent à tout faire en cachette, trompent le public et s'empressent de démolir la seule alternative vraiment logique et durable que serait l'aéroport de Mirabel, pour continuer à abuser d'un droit qu'ils se sont appropriés impunément et à agrandir le nombre de citoyens lésés par une expropriation déguisée sur un territoire qui va grandissant. Aujourd'hui, c'est Saraguay, Cartierville, le nord de Saint-Laurent et Laval; demain ce sera LaSalle, Lachine, Côte-Saint-Luc, Verdun et qui d'autres.

Consultation des citoyens à Vancouver

Nous avons entrepris une autre recherche sur la façon dont le projet d'expansion de l'aéroport de Vancouver a été mené au début des années 1990. Ce que nous avons appris nous a renversés. Nous avons été particulièrement frappés par l'approche très respectueuse envers les citoyens adoptée par Transport Canada, qui contraste de façon marquée avec leur attitude au Québec. Lorsque Transport Canada a voulu ajouter une troisième piste à l'aéroport international de Vancouver en 1973, les citoyens et les autorités municipales ont exigé la formation d'une Commission de planification de l'aéroport à laquelle ils participeraient. Les travaux de cette Commission ont dû être interrompus quelques années plus tard à cause du fort ralentissement économique causé par la crise du pétrole. En 1989, à la faveur de la reprise économique, le ministre fédéral des Transports, Benoît Bouchard, a remis sur pied la Commission qui est devenue la Commission d'évaluation environnementale de l'aéroport de Vancouver (CEEAV).

REGROUPEMENT SARAGUAY-CARTIERVILLE POUR UNE QUALITÉ DE VIE

La Commission a suivi, entre 1989 et 1991, un processus de consultation substantiel, rigoureux et très productif, de concert avec Transport Canada, les municipalités riveraines, les ministères de l'environnement provincial et fédéral et les groupes de citoyens concernés. Les travaux de cette commission ont fait ressortir tous les aspects du problème et ont donné à tous les intéressés l'occasion d'exprimer à fond leurs opinions. Il est important de souligner que la première raison invoquée lors des audiences pour justifier l'expansion de l'aéroport, était que les terrains disponibles et l'espace aérien libre étaient si limités dans la région de Vancouver qu'il était impossible d'y trouver à ce moment un emplacement acceptable pour un nouvel aéroport. Sous cet aspect, Montréal est particulièrement privilégiée de pouvoir déjà compter sur un aéroport existant et opérationnel à Mirabel, spécifiquement conçu pour éliminer toute nuisance sonore pour les citoyens de jour comme de nuit.

Nos recherchistes ont également remarqué que les avions ne pouvaient normalement atterrir ou décoller à Vancouver la nuit si leur masse était supérieure à 34 000 kg. À Montréal, depuis l'an 2000, Transport Canada et ADM semblent avoir élevé cette limite à 45 000 kg. Pourquoi cette double norme? Les québécois auraient-ils une résistance supérieure aux agressions sonores?

Alors qu'ADM prétend, dans son rapport annuel de 2006, avoir découvert un nouvel indicateur de bruit, le Leq, nos recherchistes ont découvert que, déjà au début des années 1990, les participants à la CEEAV avaient accès non seulement aux courbes NEF, mais également aux niveaux cartographiés d'exposition sonore (Leq), aux niveaux de bruit diurne et nocturne (Ldn), aux niveaux d'exposition sonore (SEL) et aux niveaux sonores maximaux (Lmax). Tous les spécialistes consultés par la CEEAV étaient unanimes à déclarer que les indices Leq, Lmax et SEL reflétaient la nuisance sonore d'une manière beaucoup plus réelle, exacte et fiable que les courbes Ldn ou NEF. Il y aurait fort à parier qu'ADM dispose déjà de telles données, mais qu'elle les cache soigneusement, de crainte que cela mette en lumière les innombrables duperies auxquelles elles se prêtent depuis le début.

Le point culminant du processus de consultation à Vancouver, au début des années 1990, fut sans contredit les onze jours d'audiences publiques. C'est suite à ces audiences que la CEEAV a déclaré dans son rapport ce qui suit :

« La Commission pense sérieusement qu'il n'est plus acceptable qu'un nouvel aménagement aéroportuaire fasse subir aux secteurs voisins des niveaux de bruit excessifs, comme étant chose normale et de bon droit. Cela s'applique sûrement à des niveaux de bruit qui perturbent le sommeil, interrompent les conversations et minent la santé. S'il n'y a pas d'autres choix que le développement et si tout ce qui est possible a été fait pour atténuer et réduire le bruit, il faut alors offrir une forme d'indemnisation aux personnes qui ont été touchées. Il n'y a rien d'altruiste ou de révolutionnaire dans ce point de vue. Les gens affectés souffriront une perte économique mesurable par la réduction de la valeur de leur propriété, sans parler des conséquences d'ordre personnel sur leur vie quotidienne; ils devraient pouvoir dormir la nuit et profiter de leur patio et de leur jardin comme tout le monde. »

Un rapport de 135 pages a été remis en août 1991 par la Commission, au nouveau ministre des Transports, Jean Corbeil et au ministre de l'environnement, Jean Charest. Le rapport de la CEEAV est très riche en enseignements et nous croyons qu'ADM et Transport Canada auraient avantage à en prendre connaissance ou à le relire. Ils auraient également avantage à vérifier auprès de ce même Jean Charest, qui est aujourd'hui premier

REGROUPEMENT SARAGUAY-CARTIERVILLE POUR UNE QUALITÉ DE VIE

ministre du Québec, si celui-ci est d'accord avec la façon dont les québécois de la région montréalaise ont été traités depuis le début dans ce dossier.

Complicité des élus fédéraux, du milieu des affaires et du milieu politique?

Vous savez déjà, madame Eloyan, que le problème que nous vivons depuis plus d'un an maintenant, dépasse largement le cadre municipal et que seule une intervention politique au niveau fédéral peut faire cesser l'attitude scandaleuse qu'ADM ne cesse de perpétuer. Il est difficile de croire qu'un tel laisser-aller ait pu être toléré depuis aussi longtemps et avec autant de constance, sans qu'il y ait eu complicité au moins tacite du gouvernement fédéral, depuis le tout début. Il faut se rendre à l'évidence maintenant que ceux qui sont à l'origine de la majorité des actions et omissions que nous dénonçons, ne sont plus au pouvoir à Ottawa. Il ne nous reste plus qu'à souhaiter que les nouveaux dirigeants fédéraux auront une oreille plus attentive avec votre support.

Le milieu des affaires québécois, un certain nombre de représentants de la classe politique et même ADM ont fait confiance à Transport Canada et à Air Canada entre 1996 et 2003, pour faire de Montréal une réelle plaque tournante du transport aérien. Aujourd'hui, le vent a tourné. Jacques Girard, président du conseil d'administration de Domtar, ne s'est pas gêné pour critiquer en février 2004 les engagements d'Air Canada dans le dossier du transfert des vols de Mirabel vers Dorval. Monsieur Girard qui a piloté le dossier de 1996 à 2003, en tant que fondateur et président-directeur général de Montréal International a déclaré à Michel Desautels de Radio-Canada qu'il considérait qu'Air Canada n'avait pas tenu ses engagements envers les gens d'affaires qui l'avaient clairement soutenu dans le transfert des vols de Mirabel vers l'aéroport de Dorval. « En effet, on ne voit pas dans l'achalandage les résultats qui étaient espérés par la communauté des gens d'affaires; la consolidation s'est accentuée à Toronto au détriment de Montréal », ajoutait-il. Monsieur Girard a eu le courage de dire tout haut ce que la majorité des gens d'affaires et des hommes politiques québécois n'osent pas avouer, par crainte de représailles ou de railleries.

Nous sommes très conscients que, dans le contexte d'infériorité dans lequel on vous a placée délibérément au CCGCS, vous n'avez qu'un pouvoir restreint sur l'évolution du dossier, sauf si vous continuez à nous informer fidèlement des délibérations qui ont cours à ce comité et à vous objecter verbalement et par écrit à ADM, si vous croyez que le bien-être et l'intérêt des citoyens riverains est bafoué.

Le piètre dossier juridique d'ADM

Comme vous le savez, CQV a subi un revers apparent contre ADM devant la Cour d'appel le 26 septembre dernier. ADM a eu la prudence et la sagesse de ne pas crier victoire trop rapidement, sachant pertinemment que la partie n'était pas encore gagnée. Ce n'est pas le cas pour son arrogant complice, Air Canada, qui a commencé à publier à pleines pages dans La Presse et The Gazette à partir du 29 septembre 2007 ses multiples départs de 5h30 à 23h00 vers Toronto. De toute évidence, ce jugement était anticipé par Air Canada depuis un certain temps, ce qui leur a permis de se pavaner si tôt dans les journaux après l'annonce du jugement.

Pourquoi la partie n'est-elle pas gagnée pour ADM? Nous croyons que plusieurs ignorent, même dans l'organisation d'ADM, qu'en décembre 2004 et en septembre 2007, ni la Cour Supérieure, ni la Cour d'appel n'ont été en mesure de rejeter la demande de recours collectif en dommages et en injonction, basée sur le fond, c'est-à-dire, a) la faute d'ADM dans l'application de la réglementation, en s'arrogeant le droit d'ériger les

REGROUPEMENT SARAGUAY-CARTIERVILLE POUR UNE QUALITÉ DE VIE

exemptions pour des vols spécifiques reliés à des situation d'urgence, en une règle générale, b) les abus de droit à l'origine des troubles de voisinage et c) l'expropriation déguisée imposée aux propriétaires résidentiels situés dans le voisinage de l'aéroport Montréal-Trudeau. Le seul point en litige qui persiste concerne la forme, c'est-à-dire le droit des tribunaux de rejeter la demande de recours collectif sur la seule base de la difficulté à définir le « Groupe » lésé en droit. C'est ce que souligne d'ailleurs avec justesse la juge dissidente de la Cour d'appel, Louise Otis, dans un exposé digne de mention. Il aura fallu près de **trois ans à la Cour d'appel** pour se prononcer sur division.

Ces deux tribunaux ne sont pas les seuls à avoir été dans l'impossibilité de rejeter la cause de CQV sur le fond. Il importe de rappeler qu'en 1997, le juge Pierre Viau de la Cour supérieure, dans un jugement de 255 pages, a vigoureusement dénoncé les « injustices graves » et « les abus de pouvoir » commis par ADM, en décidant, sans consultation aucune, de transférer les vols internationaux de Mirabel à Dorval; il avait ordonné à ADM de cesser tous les travaux d'aménagement de l'aéroport de Dorval. Malheureusement, ce dernier jugement a été renversé **moins de deux mois plus tard** (et non pas trois ans comme pour le deuxième recours) et après seulement une demi journée d'audience par le juge Jean-Louis Baudoin de la Cour d'appel, non pas sur le fond, mais sur la forme. En effet, il décréta essentiellement qu'ADM, en tant qu'entreprise privée, avait le droit de décider ce qu'elle voulait. Il n'a pas nié qu'il y ait eu injustices graves et abus de pouvoir, qui étaient le véritable fond du recours.

En conclusion, après avoir comparu devant quatre tribunaux distincts, ADM n'a jamais été capable de démontrer que, sur le fond, CQV et leurs partenaire de la CESAMM avaient eu tort en 1997, ni que CQV a tort maintenant dans la deuxième cause. Ce qui est rassurant pour les citoyens, c'est que la réalité a maintenant rattrapé ADM après onze ans de cachettes et de tromperies et que le temps a prouvé que tous les motifs invoqués par cette entreprise à l'appui de ses nombreuses décisions inexpliquées et inexplicables ont été délibérément faux. Pour les raisons exposées ci-haut, nous comprenons que CQV soit toujours confiante maintenant d'avoir gain de cause devant la Cour Suprême. Nous espérons que cela lui donnera le droit d'obtenir une injonction pour faire cesser la destruction de Mirabel et l'expansion de PET, puisqu'un retour à Mirabel serait encore une alternative plausible et logique. Notre regroupement est donc très heureux que CQV ait décidé le 22 novembre dernier d'en appeler devant la Cour Suprême du Canada des jugements de première et deuxième instance et nous l'appuyons dans ce sens. Qu'est-ce qu'ADM et Transports Canada attendent pour comprendre son véritable message?

Comme simples citoyens, nous sommes extrêmement étonnés de réaliser qu'en dépit du fait que la justice ne se soit pas encore prononcée de façon définitive sur la légalité des décisions d'ADM, celle-ci n'ait jamais cessé de dépenser et faire dépenser des centaines de millions de dollars pour accélérer l'expansion de l'aéroport Trudeau et la destruction de l'aéroport de Mirabel, avec l'aval de Transport Canada. Nous avons de la difficulté à comprendre pourquoi ADM n'est pas accusée d'outrage au tribunal, en se précipitant ainsi dans des dépenses aussi faramineuses, pour rendre plus difficile le choix de la seule solution logique et respectueuse du développement durable, que serait le regroupement des vols de passagers à Mirabel, un aéroport conçu et construit expressément pour éviter toute nuisance aux citoyens.

N'est-ce pas mettre en péril des actifs que tous les canadiens ont payés? Est-ce que les investisseurs privés, appelés par ADM à la rescousse pour l'expansion de Montréal-Trudeau et la destruction de Mirabel, ont été mis

REGROUPEMENT SARAGUAY-CARTIERVILLE POUR UNE QUALITÉ DE VIE

au courant de ce litige non encore résolu? N'est-ce pas une façon stratégique et dilatoire pour exercer une pression croissante sur le jugement des tribunaux? Le dangereux cynisme qui s'est répandu dans la population et les médias depuis plusieurs années à l'égard des partis politiques serait-il en train de se propager dans le milieu de la justice?

Nous gardons espoir que la Cour Suprême du Canada viendra rapidement mettre de l'ordre dans ce fouillis scandaleux en permettant aux citoyens d'être enfin entendus sur le fond. Il est très urgent que la Cour se prononce quand on sait que les trois paliers de gouvernements s'appêtent à injecter incessamment plus d'un milliard de dollars dans les infrastructures entourant l'aéroport PET et l'entreprise i-Park-Oger s'appête à faire disparaître l'aérogare de Mirabel. « Justice delayed is justice denied » déclarait l'éminent premier ministre britannique, William E. Gladstone, à la fin du 19ième siècle.

Notre plan d'action

Dans l'intervalle, les regroupements de protestation déjà formés ont décidé de se serrer les coudes et de mettre en commun leurs ressources. Le changement de nom que vous avez pu noter en entête de notre lettre constitue pour nous le coup d'envoi d'une nouvelle approche. D'autres regroupements sont également en formation à Saint-Laurent, à Laval, à Dorval, à Pointe-Claire et probablement dans d'autres municipalités et arrondissements. Grâce à la mise en commun de nos ressources, un document très élaboré et bien documenté sur le dossier aéroportuaire a été préparé et est rendu à son étape finale, pour être publié au cours des prochaines semaines. Nous avons également l'intention de soumettre ce dossier à la Vérificatrice générale du Canada pour enquête. Sachez que ce que nous dévoilons aujourd'hui dans la présente, n'est qu'une infime partie de ce que nos recherchistes ont découvert depuis quinze mois.

Devant autant d'injustice, d'abus de droit, de mauvaise foi flagrante et d'insouciance totale à l'égard de notre qualité de vie de la part d'ADM, sans compter le gaspillage des actifs considérables investis par les québécois et les canadiens dans un équipement structurant comme l'aéroport de Mirabel, les membres de notre regroupement vous demandent instamment de faire front commun avec vos trois collègues municipaux au CCGCS et de réitérer la demande de renseignements que nous vous adressions le 5 octobre 2007.

Une solution durable

En nous opposant à la nouvelle trajectoire décidée unilatéralement par ADM en septembre 2006 en l'absence de nos représentants élus, nous ne demandons nullement la cessation des vols de nuit, s'il s'avère que ceux-ci soient essentiels à la bonne santé économique de la région de Montréal et du Québec tout entier. Nous ne demandons pas non plus d'envoyer les vols de nuit vers nos concitoyens des autres arrondissements ou municipalités riveraines de l'aéroport PET, ce qui serait moralement inacceptable. Nous demandons tout simplement de détourner tous les vols de nuit sans exception vers Mirabel, qui a été conçue à cette fin et d'y aménager des installations provisoires capables d'accueillir tous les voyageurs de nuit, couplées à un service de navette rapide entre Mirabel et Dorval, jusqu'à ce que tous les vols réguliers de passagers et de cargo soient retournés à Mirabel.

Cette solution est d'autant plus plausible que nous venons d'être informés que la destruction de l'aérogare de Mirabel n'est pas encore commencée pour en faire un aquarium. À défaut d'annuler l'entente intervenue avec i-Parks-Oger International, ne serait-il pas possible d'intégrer à son projet d'aquarium, un coin « aérogare » qui

REGROUPEMENT SARAGUAY-CARTIERVILLE POUR UNE QUALITÉ DE VIE

pourrait non seulement accommoder les voyageurs de nuit, mais également les voyageurs de jour qui seraient intéressés à ce « merveilleux complexe récréatif ». D'ailleurs, le président d'ADM, James Cherry, ne prétendait-il pas lui-même, le 30 mars 2006, devant une audience du Board of Trade of Metropolitan Montreal, que Mirabel deviendrait une destination en elle-même grâce à ce méga-complexe. Voici en quels termes il s'exprimait : « It is in fact a recreational megaplex that encompasses many features – and there will be something for everyone, from children to adults, families to singles. It intends to be a destination in itself, like La Ronde, for example, or Tremblant. It is something unique that doesn't exist anywhere else in North America. »

Le message unanime que les citoyens riverains de l'aéroport PET veulent maintenant transmettre à la classe politique, est que nous sommes déterminés à mettre fin à une époque où quelques individus pouvaient décider impunément du sort de dizaines et même de centaines de milliers de citoyens sans même les consulter ni offrir de compensations pour les dommages réels qu'ils leur cause. Il ne serait pas étonnant qu'une majorité des membres du CCGCS ignorent les faits qui sont dévoilés dans la présente. Nous gardons encore l'espoir que ces faits en feront réfléchir plusieurs et que le comité consultatif aura l'audace de demander des comptes au conseil d'administration d'ADM et à Transport Canada.

Nous vous laissons le soin, madame Eloyan, de remettre une copie de la présente aux membres du CCGCS et à toutes autres personnes susceptibles d'aider notre cause et vous remercions chaleureusement pour votre précieux support.



Jean-François Girard
Coordonnateur du RSCQV

Cc : James Cherry, président d'ADM
Lawrence Cannon, ministre des Transports du Canada
Stéphane Dion, député fédéral de Saint-Laurent-Cartierville et chef de l'opposition officielle
Jacques Dupuis, député provincial de Saint-Laurent
Regroupement Saint-Laurent pour une qualité de vie
Regroupement Laval pour une qualité de vie
Citoyens pour une Qualité de vie
Coalition Verte
SOS Dorval.

ANNEXE A

Lettre du RSC à madame Noushig Eloyan, en date du 5 octobre 2007

REGROUPEMENT SARAGUAY-CARTIERVILLE

Le 5 octobre 2007

Madame Noushig Eloyan
Conseillère municipale de Bordeaux-Cartierville,
Membre du Comité consultatif sur la gestion du climat sonore d'ADM et
Chef de l'opposition au Conseil de la ville de Montréal
545, rue Fleury Est, bureau 1.145
Montréal, QC
H3L 1G6

Objet : Étude du climat sonore nocturne

Madame Eloyan,

Lors de la réunion organisée par le RSC à la Résidence L'Amitié le 19 septembre dernier en votre présence, il a été question des solutions envisagées par ADM pour éviter que la trajectoire de décollage des avions ne passe au-dessus de notre quartier entre 23h00 et 7h00. Parmi ces solutions, ADM a évoqué la possibilité d'utiliser un corridor pouvant affecter les citoyens de Lachine et Lasalle au lieu de ceux de Saraguay, Cartierville, Pierrefonds et Laval, selon la nouvelle trajectoire imposée par ADM depuis un an.

En tant que chef de l'opposition officielle à la ville de Montréal et personne désignée par le Comité exécutif de la ville pour siéger au Comité Consultatif sur le Climat Sonore (CCCS) d'ADM, vous avez souligné à juste titre que votre rôle ne devait pas se limiter à la seule défense des droits à la qualité de vie des citoyens de notre quartier, mais devait englober celle de tous les citoyens de la ville. C'est pourquoi vous avez jugé bon de communiquer au maire de l'arrondissement de Lachine les intentions d'ADM. Cette vision globale est tout à votre honneur et nous vous apportons notre support à cet égard.

C'est dans ce contexte que nous avons pensé entreprendre, sans frais pour la ville ni pour ADM, une étude indépendante du bruit engendré par les vols de nuit autour de l'aéroport Montréal-Trudeau. Pour ce faire, il nous faudrait avoir accès aux données recueillies par les huit capteurs sonores installés par ADM. Nous avons donc choisi au hasard la nuit du 26 au 27 septembre 2007, pour laquelle nous avons relevé la liste des 37 vols réguliers (arrivées et départs) entre 23h00 et 07h00, publiée par ADM, que vous pouvez consulter au Tableau 1 en annexe.

Il est à noter que pour avoir un portrait complet du trafic aérien nocturne, il faudrait ajouter à ce tableau tous les vols privés non réguliers et les vols tout cargo (s'il y en a) qui ne sont pas divulgués par ADM sur son site Internet. En préparation pour cette étude, nous avons également identifié au Tableau 2 la liste des types d'appareils réguliers susceptibles de transiter par l'aéroport, y compris leur capacité en termes du nombre de passagers possibles et leurs masses respectives.

REGROUPEMENT SARAGUAY-CARTIERVILLE

Pour nous permettre de poursuivre cette étude, nous voudrions obtenir d'ADM,

1. le type d'appareil et le nombre réel de passagers embarqués/débarqués correspondant à chacun des vols du Tableau 1. Ces renseignements nous permettront, d'une part, d'associer à chaque mouvement aérien nocturne, le type d'appareil correspondant en fonction de sa masse, puisqu'il s'agit d'un critère décisionnel pour ADM; d'autre part, le nombre réel de passagers nous permettra de mettre en évidence l'écart considérable entre le nombre de passagers qu'ADM veut accommoder entre 23h00 et 07h00 et le nombre de citoyens qui doivent subir ces agressions nocturnes 365 jours par année. En parallèle avec la présente lettre, nous vous transmettons par courriel un fichier Excel « *Vols de nuit - PET 2007-09-26.xls* », contenant un tableau que vous pourriez remettre à ADM et dans lequel pourraient être ajoutés dans les colonnes appropriées, les renseignements requis. Un exemplaire du contenu de ce fichier apparaît au Tableau 3;
2. la liste de tous les vols non réguliers qui ont décollé et sont arrivés à Montréal-Trudeau entre 23h00 et 07h00, les 26 et 27 septembre, y compris l'heure, le numéro de vol et le type d'appareil;
3. les données recueillies en continu par chacun des huit capteurs sonores mentionnés précédemment, entre 23h00 et 07h00, au cours de cette même nuit. Ces données devraient nous permettre de connaître le bruit réel instantané [en dB (A)] produit par les avions, plutôt que le niveau de bruit annuel moyen (seul indice publié par ADM), qui n'a aucune signification en termes d'évaluation des agressions nocturnes. Ces données devraient, de préférence, nous être transmises en format « xls » ou « dbf ».

Si vous pouviez obtenir, au préalable, l'appui de votre collègue de la ville de Montréal, monsieur Allan de Sousa, nous sommes confiants que le président du CCCS, monsieur Normand Boivin, n'hésitera pas à vous fournir les renseignements demandés, dans un souci de transparence et d'imputabilité.

Je vous remercie de votre bienveillante collaboration.

Jean-François Girard
Coordonnateur du Regroupement Saraguay-Cartierville

REGROUPEMENT SARAGUAY-CARTIERVILLE

TABLEAU 1

LISTE DES 37 VOLS RÉGULIERS DANS LA NUIT DU 26 AU 27 SEPTEMBRE 2007

| 21 DÉPARTS entre 23h00 et 7h00 | | | | | | | | |
|---------------------------------|----------------------|---------|------|-------|------------|-----------|---------|---------|
| Origine/destination | Compagnie | VOL | Dép. | Porte | Hor. Plan. | Hor. Rév. | Date | Note |
| Toronto | AIR CANADA | ACA483 | A | 2 | 05:30 | 05:22 | 26-sept | Parti |
| Toronto | AIR CANADA | ACA481 | A | 6 | 06:00 | 06:00 | 26-sept | Parti |
| Chicago | UNITED AIRLINES | TCF7635 | C | 73 | 06:00 | 06:13 | 26-sept | Parti |
| Chicago | AMERICAN EAGLE | EGF4427 | C | 79 | 06:00 | 05:58 | 26-sept | Parti |
| New York/JFK | DELTA CONNECTION | COM5506 | C | 89 | 06:00 | 06:30 | 26-sept | Retardé |
| Atlanta | DELTA CONNECTION | ASQ4813 | C | 88 | 06:00 | 06:30 | 26-sept | Retardé |
| Detroit | NORTHWEST AIRLINES | NWA2926 | C | 84 | 06:00 | | 26-sept | |
| Washingt.Dulles | AIR CANADA JAZZ | JZA7690 | C | 77 | 06:00 | 05:57 | 26-sept | Parti |
| Cleveland | CONTINENTAL AIRLINES | COA5821 | C | 86 | 06:05 | 06:13 | 26-sept | Parti |
| Ottawa | AIR CANADA JAZZ | JZA8965 | A | 27 | 06:15 | 06:15 | 26-sept | Parti |
| Miami | AMERICAN AIRLINES | AAL1723 | C | 72 | 06:15 | | 26-sept | |
| Toronto | AIR CANADA | ACA485 | A | 1 | 06:30 | 06:30 | 26-sept | |
| 7Iles, Wabsh, St.Jhns | PROVINCIAL AIRLINE | SPR902 | A | 19 | 06:30 | | 26-sept | |
| Queb, 7Iles, Wabsh | AIR LABRADOR | LAL8302 | A | 21 | 06:30 | | 26-sept | |
| Boston | AIR CANADA JAZZ | JZA7678 | C | 85 | 06:30 | 06:30 | 26-sept | |
| Newark | AIR CANADA JAZZ | JZA7738 | C | 83 | 06:30 | 06:30 | 26-sept | |
| New York/LGA | AIR CANADA | ACA740 | C | 74 | 06:40 | 06:40 | 26-sept | |
| Newark | CONTINENTAL AIRLINES | COA1526 | C | 82 | 06:45 | | 26-sept | |
| Toronto | AIR CANADA | ACA487 | A | 5 | 06:45 | 06:45 | 26-sept | |
| Québec | AIR CANADA JAZZ | JZA8700 | A | 30 | 06:50 | 06:50 | 26-sept | |
| Philadelphia | US AIRWAYS | USA1472 | C | 80 | 06:55 | | 26-sept | |
| 16 ARRIVÉES entre 23h00 et 7h00 | | | | | | | | |
| Ottawa | AIR CANADA JAZZ | JZA8966 | | | 06:40 | 06:41 | 26-sept | |
| Fredericton | AIR CANADA JAZZ | JZA7663 | | | 06:55 | 07:29 | 26-sept | Retardé |
| Moncton | AIR CANADA JAZZ | JZA8989 | | | 06:57 | 06:47 | 26-sept | |
| Québec | AIR CANADA JAZZ | JZA8701 | | | 06:57 | 07:05 | 26-sept | |
| Chicago | AIR CANADA | ACA526 | | | 23:00 | 23:00 | 26-sept | |

REGROUPEMENT SARAGUAY-CARTIERVILLE

| | | | | | |
|------------------------|-------------------------|---------|-------|-------|---------|
| Newark | CONTINENTAL AIRLINES | COA2947 | 23:07 | | 26-sept |
| Washingt.Dulles | AIR CANADA JAZZ | JZA7695 | 23:10 | 23:10 | 26-sept |
| Toronto | AIR CANADA | ACA430 | 23:40 | 23:40 | 26-sept |
| Calgary | AIR CANADA | ACA186 | 23:45 | 23:45 | 26-sept |
| Miami | AMERICAN AIRLINES | AAL1932 | 23:50 | | 26-sept |
| Chicago | UNITED AIRLINES | TCF7636 | 23:57 | 23:57 | 26-sept |
| Atlanta | DELTA CONNECTION | ASQ4091 | 00:03 | | 27-sept |
| Toronto | AIR CANADA | ACA432 | 00:10 | 00:10 | 27-sept |
| Vancouver | AIR CANADA | ACA198 | 00:50 | 00:50 | 27-sept |
| Toronto | AIR CANADA | ACA434 | 00:55 | 00:55 | 27-sept |
| Toronto | AIR CANADA | ACA482 | 01:40 | 01:40 | 27-sept |

REGROUPEMENT SARAGUAY-CARTIERVILLE

TABLEAU 2

| TYPES D'APPAREILS CONTRÔLÉS PAR ADM | | | | |
|-------------------------------------|--------------------------------|---|-----------------------------------|---------|
| | Types | Compagnies aériennes | Passagers | Kg |
| Moins de 45 000 kg | Beech 1900 Airliner (C-12J) | Air Georgian | 18 | 7 273 |
| | De Havilland, DHC-8-100 Dash 8 | Air Canada Jazz, Air Creebec, Air Inuit, Air Labrador | 37 | 14 545 |
| | Embraer ERJ-135 | American Eagle, Continental Airlines | 37 | 17 273 |
| | De Havilland, DHC-8-300 Dash 8 | Air Canada Jazz, Provincial Airlines | 45 | 18 182 |
| | Embraer ERJ-145 | American Eagle, Continental Airlines | 50 | 19 091 |
| | Canadair, RJ-100 Regional Jet | Air Canada Jazz | 50 | 20 000 |
| | Embraer ERJ-140 | American Eagle | 44 | 20 000 |
| | Canadair, RJ-200 Regional Jet | Air Canada Jazz, Air Wisconsin, Atlantic Southeast Airlines, Comair | 50 | 21 818 |
| | Canadair, RJ-700 Regional Jet | Air Canada Jazz, Atlantic Southeast Airlines | 70 | 30 909 |
| | Embraer ERJ-170 | United Airlines | 70 | 30 909 |
| | Embraer ERJ-175 | Air Canada | 74 | 35 455 |
| | Embraer ERJ-190 | Air Canada | 93 | 40 909 |
| | Plus de 45 000 kg | McDonnell Douglas MD-80 | American Airlines, Delta Airlines | 130 |
| McDonnell Douglas MD-83 | | American Airlines | 130 | 66 364 |
| Airbus A-319 | | Air Canada, Mexicana, Northwest Airlines | 120 | 69 091 |
| Airbus A-320 | | Air Canada, Cubana, Northwest Airlines | 140 | 70 000 |
| Boeing 737-700, BBJ (C-40) | | American Airlines, US Airways Inc., WestJet Airlines | 134 | 70 909 |
| Airbus A-321 | | Air Canada | 166 | 75 454 |
| Boeing B-757 | | Mexicana, Thomas Cook Airlines | 200 | 104 545 |
| Boeing 767 | | Air Canada | 204 | 145 454 |
| Airbus A-310 | | Air Transat, CSA Czech Airlines | 250 | 149 091 |
| Boeing 767-300 | | Royal Air Maroc, Zoom Airlines | 250 | 170 000 |
| Airbus A-330 | | Air Canada, Corsair, Swiss | 265 | 209 091 |
| Airbus A-330-200 | | Air France, Air Transat | 320 | 209 091 |
| Airbus A-330-300 | | Air Transat | 362 | 209 091 |
| Boeing 777 | | Air France, British Airways, EgyptAir | 260 | 250 000 |
| Boeing B-747 | | KLM Royal Dutch Airlines | 450 | 351 818 |

REGROUPEMENT SARAGUAY-CARTIERVILLE

TABLEAU 3

TYPES D'APPAREILS ET NOMBRE DE PASSAGERS EMBARQUÉS/DÉBARQUÉS dans la nuit du 26 au 27 septembre 2007

| Orig./destin. | Compagnie | VOL | Dép./Arr. | Type d'appareil | Emb./Déb. |
|---------------|-------------------------|---------|-----------|-----------------|-----------|
| Miami | AMERICAN AIRLINES | AAL1723 | D | | |
| Miami | AMERICAN AIRLINES | AAL1932 | A | | |
| Calgary | AIR CANADA | ACA186 | A | | |
| Vancouver | AIR CANADA | ACA198 | A | | |
| Toronto | AIR CANADA | ACA430 | A | | |
| Toronto | AIR CANADA | ACA432 | A | | |
| Toronto | AIR CANADA | ACA434 | A | | |
| Toronto | AIR CANADA | ACA481 | D | | |
| Toronto | AIR CANADA | ACA482 | A | | |
| Toronto | AIR CANADA | ACA483 | D | | |
| Toronto | AIR CANADA | ACA485 | D | | |
| Toronto | AIR CANADA | ACA487 | D | | |
| Chicago | AIR CANADA | ACA526 | A | | |
| New York/LGA | AIR CANADA | ACA740 | D | | |
| Atlanta | DELTA CONNECTION | ASQ4091 | A | | |
| Atlanta | DELTA CONNECTION | ASQ4813 | D | | |
| Newark | CONTINENTAL AIRLINES | COA1526 | D | | |
| Newark | CONTINENTAL AIRLINES | COA2947 | A | | |
| Cleveland | CONTINENTAL AIRLINES | COA5821 | D | | |
| New York/JFK | DELTA CONNECTION | COM5506 | D | | |
| Chicago | AMERICAN EAGLE | EGF4427 | D | | |
| Fredericton | AIR CANADA JAZZ | JZA7663 | A | | |
| Boston | AIR CANADA JAZZ | JZA7678 | D | | |

REGROUPEMENT SARAGUAY-CARTIERVILLE

| | | | |
|---------------------------------|-----------------------|---------|---|
| Washingt.Dulles | AIR CANADA JAZZ | JZA7690 | D |
| Washingt.Dulles | AIR CANADA JAZZ | JZA7695 | A |
| Newark | AIR CANADA JAZZ | JZA7738 | D |
| Québec | AIR CANADA JAZZ | JZA8700 | D |
| Québec | AIR CANADA JAZZ | JZA8701 | A |
| Ottawa | AIR CANADA JAZZ | JZA8965 | D |
| Ottawa | AIR CANADA JAZZ | JZA8966 | A |
| Moncton | AIR CANADA JAZZ | JZA8989 | A |
| Queb, 7Iles, Wabsh | AIR LABRADOR | LAL8302 | D |
| Detroit | NORTHWEST AIRLINES | NWA2926 | D |
| 7Iles, Wabsh, StJhns | PROVINCIAL AIRLINE | SPR902 | D |
| Chicago | UNITED AIRLINES | TCF7635 | D |
| Chicago | UNITED AIRLINES | TCF7636 | A |
| Philadelphia | US AIRWAYS | USA1472 | D |

ANNEXE B

**Réponse de Normand Boivin d'ADM en date du 8 novembre 2007
à la requête de Noushig Eloyan, représentante de la ville de Montréal**



Le 8 novembre 2007

Madame Noushig Eloyan
Conseillère
District de Bordeaux-Cartierville
Hôtel de Ville 275, rue Notre-Dame Est Bureau R.112
Montréal, Québec H2Y 1C6

Objet : Votre courriel du 16 octobre 2007

Madame Eloyan,

La présente fait suite au courriel que votre attachée politique, Mme Macarena Lobos, faisait parvenir à Mme Lyne Michaud le 16 octobre dernier. Veuillez noter que les renseignements qui y sont demandés, dont certains semblent peu pertinents à la problématique du climat sonore, n'ont jamais été rendus disponibles au public par ADM et que cette dernière n'a pas l'intention de modifier sa façon de faire à cet égard. Nous sommes donc au regret de vous informer que nous n'avons pas l'intention de donner suite à la demande de Mme Lobos.

Par ailleurs, à titre de membre du Comité consultatif sur la gestion du climat sonore, il vous est loisible de faire part à ce dernier de vos préoccupations et de toute situation particulière que vous auriez noté, le Comité étant le forum indiqué pour ce genre de discussion.

Comptant sur votre collaboration habituelle et demeurant à votre disposition si vous souhaitez discuter des présentes, je vous prie d'agréer, Madame Eloyan, mes salutations distinguées.

Le vice-président Exploitation aéroportuaire

Normand Boivin

c.c. Madame Lyne Michaud, Analyste climat sonore, ADM

ANNEXE C

AFFICHE POSÉE DANS LES RUES DE MISSISSAUGA SITUÉES SOUS L'EMPREINTE SONORE DE L'AÉROPORT



The City of Mississauga has posted new noise warning signs in some residential areas.

The purpose of these aircraft noise warning signs is to ensure that home owners and prospective home purchasers within the affected area are aware that they are exposed to higher noise levels due to aircraft using the Lester B. Pearson International Airport. Noise from aircraft will continue to exist, potentially interfering with normal activities, particularly outdoors, of residents living in this area. Prospective purchasers are advised to carefully consider whether the level of aircraft noise is acceptable to them keeping in mind the future changes to Airport operations may change or increase aircraft noise.

For more information on the airport operation and noise levels that may be generated please phone the Greater Toronto Airport Authority, Customer Service Quality at (416) 776-9892 or visit the GTAA website at www.gtaa.com.