



Laval, le 31 juillet 2008

TRANSMISSION PAR COURRIEL

Monsieur le maire Gilles Vaillancourt
Hôtel de ville de Laval
1, Place du Souvenir
Laval, QC
H7V 1W7

Objet: Vols de nuit

Monsieur le maire,

Je voudrais vous remercier, au nom des centaines de citoyens qui sont à l'origine du Regroupement Laval pour une Qualité de Vie, que j'ai l'honneur de représenter, pour votre implication ainsi que celle de votre conseillère madame Ginette Bernier, auprès de l'administration d'ADM. Je vous remercie plus particulièrement pour la résolution adoptée par votre conseil le 5 mai dernier, laquelle dénonçait la nouvelle trajectoire de nuit qui nous a été imposée et demandait à ADM de revoir sa décision quant à cette nouvelle trajectoire. Nul doute que la position exprimée par la ville, de même que celle de quatre autres municipalités et arrondissements de l'île de Montréal, aura influencé la volte-face historique qu'ADM a dû annoncer le 25 juin dernier, en suspendant pour un an l'introduction de nouvelles trajectoires au-dessus de Saraguay, Cartierville, le nord de Saint-Laurent, Laval, Lachine et Côte-Saint-Luc.

La lettre que vous avez adressée le 9 juin dernier aux signataires de la pétition, dans laquelle les citoyens dénonçaient les vols de nuit au-dessus de l'île Paton, était accompagnée d'un échange de correspondance que vous avez eu avec messieurs James Cherry et Normand Boivin et le ministre Lawrence Cannon, dont les propos sont sérieusement mis en doute. Les recherchistes de Citoyens pour une Qualité de Vie (CQV), organisme auquel notre regroupement est affilié, ont relevé dans cette correspondance plusieurs affirmations fausses et des éléments de désinformation graves, qu'il m'apparaît important de dénoncer. Nous joignons, pour vos dossiers, le résultat de l'analyse qui a été faite de ces échanges épistolaires. Nous joignons également, pour votre information, un fichier préparé par CQV, intitulé "Saviez-vous que..." qui contient plusieurs autres faits véridiques qui témoignent de la mauvaise foi flagrante d'ADM.

Dans la lettre qu'il vous adressait le 26 mai dernier, monsieur Cherry a même eu l'impertinence de vous demander de corriger deux alinéas de la résolution adoptée par le conseil de la ville le 5 mai 2008, sous prétexte qu'ils étaient erronés. Je vous demande respectueusement de n'en rien changer tant qu'une enquête indépendante, dont la requête est en préparation par CQV, ne se sera pas prononcée sur ces sujets et beaucoup d'autres.

Après avoir lu les documents joints, vous conviendrez que la réalité est suffisamment accablante pour justifier la mise en place d'une étude complète et indépendante de Transports Canada et d'ADM, pour dévoiler enfin les impacts des décisions d'ADM sur la santé des dizaines de milliers de citoyens affectés,

sur leur sécurité, leur qualité de vie et la valeur de leur patrimoine immobilier. Dans l'intervalle, tant que les conclusions de cette étude n'auront pas été publiées, la ville de Laval est invitée à demander que tous les vols de nuit entre 23h00 et 07h00 soient retournés provisoirement à Mirabel.

Nous avons été informés que le maire de Dorval, Edgar Rouleau, se fait maintenant le promoteur d'une coalition des maires des municipalités sous l'empreinte sonore, afin de faire la lumière et partager leurs points de vue respectifs sur les agissements d'ADM, à l'égard de leurs concitoyens. Notre regroupement appuie cette initiative avec enthousiasme et vous offre de collaborer, avec la participation des autres regroupements affiliés à CQV, à cette quête essentielle de la VÉRITÉ sur ce dossier scandaleux. Il est urgent d'agir avant qu'ADM ferme définitivement la porte à un possible retour des vols de nuit à Mirabel, en détruisant l'aérogare pour le transformer en gigantesque aquarium.

Veillez, monsieur le maire, accepter mes salutations distinguées.



André Paradis, coordonnateur
Regroupement Laval pour une Qualité de Vie

p.j. La désinformation ADM et Transports Canada – Laval.pdf
Aeroterm à Dorval – cargo.pdf
Saviez-vous que – CQV 2008-03-31.pdf

Cc: Lawrence Cannon, ministre des Transports
James Cherry, président ADM
Ginette Bernier, conseillère municipale
Raymonde Folco, députée fédérale
Marlene Jennings, députée fédérale
Guy Ouellette, député provincial
Gérald Tremblay, maire de Montréal
Claude Dauphin, maire de Lachine et président du comité exécutif de Montréal
Noushig Eloyan, conseillère Ahuntsic-Cartierville et membre du CCCS
Alan DeSousa, maire de Saint-Laurent et membre du CCCS
Edgar Rouleau, maire de Dorval et membre du CCCS
Bill McMurchie, maire de Pointe-Claire et membre du CCCS
Marie-Andrée Beaudoin, mairesse d'Ahuntsic-Cartierville
Vera Danyluk, mairesse de Ville Mont-Royal
Manon Barbe, mairesse de LaSalle
Anthony Housefather, maire de Côte-Saint-Luc
Campbell Stewart, maire de Montréal Ouest
Hubert Meilleur, maire de Mirabel
Norman King, DSP

Luc Marion, président CQV et coordonnateur de CQV Saint-Laurent
Jean-François Girard, coordonnateur de CQV Saraguay-Cartierville
Jean-Marc Héту, coordonnateur de CQV Lachine
Paul Wilkinson, coordonnateur de CQV Dorval
Roger Trottier, conseiller et chercheur pour CQV

LA DÉSINFORMATION D'ADM ET TRANSPORTS CANADA auprès du conseil de ville de Laval

Les spécialistes des relations publiques d'Aéroports de Montréal et de Transports Canada excellent à mettre dans la bouche de ses dirigeants des demi-vérités et à utiliser des mots ambigus pouvant être interprétés de manière à éviter que leurs décisions scandaleuses soient contestées. Les trois lettres qui suivent, adressées au maire de Laval, Gilles Vaillancourt, en font la démonstration probante.

Lettre du 14 décembre 2007 de Normand Boivin, v. p. ADM au maire Gilles Vaillancourt

En réponse à la lettre du 20 novembre 2006 du maire de Laval à James Cherry, président-directeur général d'ADM, celui-ci demandait à son vice-président, Normand Boivin de lui répondre le 14 décembre de la même année.

Item	Ce que dit ADM	La VÉRITÉ
1	L'aéroport Montréal-Trudeau est ouvert 24 heures par jour pour les appareils de moins de 45 000 kg.	Évidemment, ADM en a décidé ainsi après 1997, sans consultation aucune et en cachette, quelques mois seulement après avoir obtenu de la cour d'appel, l'autorisation de transférer les vols internationaux de Mirabel à Dorval. Cette autorisation avait été obtenue du tribunal sur la foi qu'il y avait couvre-feu de 23h00 à 07h00 et que l'augmentation des mouvements aériens n'était que de 20 sur un total de 544. Pour éviter d'utiliser le mot couvre-feu, ADM a introduit depuis quelques années l'expression "heures d'exploitation restreintes".
2	...les gros-porteurs de plus de 45 000 kg ne sont pas autorisés à opérer la nuit à moins de dérogation.	Le seuil des vols des gros porteurs à Montréal est fixé à 45 000 kg, alors qu'il n'est que de 34 000 kg à Toronto et Vancouver. Pourquoi? Depuis avril 2000, ADM a introduit en cachette des vols de gros porteurs en transformant une mesure d'urgence exceptionnelle en dérogation permanente. En 2006, Edgar Rouleau, maire de Dorval et membre du Comité Consultatif sur le Climat Sonore (CCCS), a dévoilé à Radio-Canada l'intention d'ADM d'autoriser les vols de nuit pour les gros-porteurs. Normand Boivin s'en défend bien... pour le moment.
3	Toujours dans le but de réduire la nuisance sonore, nous avons développé au fil des ans divers systèmes, normes et procédures, le tout sous l'égide du CCCS .	La protection de l'égide, dont il est question, a été délibérément transformée par ADM en bouclier de carton. Ce comité n'a compris jusqu'en 2007 que trois élus municipaux sur quatorze membres, qui ne se réunissent que quatre fois par année pendant quelques heures pour se faire expliquer ce qui est déjà décidé par les onze autres; parfois, les membres municipaux du comité apprennent par les journaux certaines décisions majeures, qui ne seront expliquées que par la suite aux membres du comité, comme ce fut le cas en septembre 2004, lorsqu'ADM a permis à Air Transat, en dépit de promesses contraires, de voler entre 23h00 et 07h00 au-dessus de territoires densément habités.
4	C'est notamment le cas des procédures de décollage avec virage au-dessus de l'autoroute 13, testées depuis trois ans et en vigueur depuis le 28 septembre 2006.... Selon nos calculs, cette trajectoire permet une réduction de 70 % de la population affectée par le bruit.... Le développement de ces procédures a nécessité	Normand Boivin affirme qu'ADM a testé les nouvelles trajectoires depuis 2003. Il voulait se faire rassurant. Il n'a pas dit qu'il s'agissait de simulations théoriques, jamais testé dans la réalité. On connaît le fiasco qui s'en est suivi: après 20 mois d'agressions incessantes au-dessus de Saraguay, Cartierville, le nord de Saint-Laurent et Laval, ADM a dû reculer et suspendre cette nouvelle trajectoire. Il est notoire que le calcul

	plusieurs années de travail impliquant simulations, essais et mesures.	des superficies et du nombre de citoyens sous l'empreinte sonore (NEF 25), publiées par ADM de 1995 à 2005, a été déterminé par de semblables simulations théoriques. Il n'est pas étonnant qu'ADM cherche à s'éloigner depuis, de cette méthode dépourvue de fiabilité, pour la remplacer par de véritables lectures enregistrées par ses huit capteurs sonores. Les citoyens sont donc en droit de remettre en question les prétendues réductions de nuisances par ADM. Quant à la prétendue réduction de 70% de la population affectée par le bruit, il s'agit d'un mensonge d'une gravité considérable. De fait, l'affirmation de monsieur Boivin n'a aucun sens; en réalité, même un enfant de douze ans peut comprendre que le nombre de citoyens affectés augmente, mais la fréquence des agressions diminue pour le moment, jusqu'à ce qu'ADM à augmenter le nombre total de mouvements aériens qui finiront par aggraver plus souvent ce nombre accru de citoyens affectés.
5	Il semblerait que cette trajectoire crée de l'insatisfaction chez un petit nombre de personnes habitant certains secteurs de Saraguay et de Laval.	En l'espace de trois semaines, une poignée de bénévoles ont réussi à obtenir les protestations écrites de plus de 2 500 citoyens, et à les transmettre au Parlement du Canada. Cela est très loin de constituer un petit nombre, quand on sait combien il est difficile de mobiliser la population pour faire valoir ses droits. Monsieur Boivin démontre une arrogance et un mépris indignes de celui qui préside un comité dont le but serait de protéger la qualité de vie des citoyens.
6	Tous ces efforts témoignent de l'engagement d'Aéroports de Montréal à gérer les nuisances sonores générées par le trafic aérien dans le respect des citoyens.	En relisant les cinq items qui précèdent, le lecteur aura vite compris ce que signifie "respect du citoyen" pour ADM.
7	Le CCCS s'avère également un forum efficace. Il est composé de représentants de ADM, de quatre représentants de compagnies aériennes, de NAV Canada, de Transports Canada et des quatre municipalités limitrophes à l'aéroport; nous ne voyons pas de raison d'en modifier la composition pour le moment.	La représentation municipale sur le comité d'ADM est à peine de 25%, et les délibérations sont secrètes. Ces représentants n'ont aucun pouvoir juridique, puisqu'ils ne peuvent même pas faire passer de résolution par leurs conseils respectifs, pour appuyer les décisions unilatérales d'ADM. Par comparaison, à Toronto, les représentants élus et les simples citoyens constituent 85% du comité, les délibérations sont publiées sur Internet et il y a vote sur des sujets délicats. C'est ainsi qu'ADM conçoit le respect des citoyens.

Lettre du 16 mai 2008 du ministre des Transports, Lawrence Cannon, au maire Gilles Vaillancourt

Le 9 avril 2008, le maire Vaillancourt revient à la charge, cette fois en s'adressant au ministre des Transports, Lawrence Cannon, étant données les réponses insatisfaisantes et mensongères de monsieur Boivin. Le ministre répète essentiellement, comme ses prédécesseurs, qu'il a confié à ADM le soin de régler les problèmes avec les citoyens qui se plaignent et ne peut pas s'immiscer dans la gestion d'une entreprise privée. Conflit d'intérêt? C'est à voir.

Item	Ce que dit le ministre des Transports	La VÉRITÉ
1	Comme vous le savez, le 31 juillet 1992, Transports Canada a confié à la société Aéroports de Montréal (ADM), au moyen d'un bail foncier de 60 ans, l'exploitation, la gestion et le	La création d'ADM a été conçue pour libérer le ministre des obligations que la démocratie lui imposait, avant 1992, et pouvoir s'en laver les mains. Pourtant, le bail intervenu entre son ministère et ADM contient 32 clauses spécifiques

	développement de l'aéroport Montréal-Trudeau et de celui de Mirabel. Vous comprendrez donc que toutes les décisions concernant ces domaines d'activités, y compris la gestion du climat sonore et le traitement des plaintes, aux deux aéroports en question relèvent maintenant de la société ADM.	concernant l'obligation de bonne foi et le devoir de consultation des populations concernées et le respect des lois et règlements, lesquelles sont violés à répétition, sans que le ministre n'intervienne pour le dénoncer. Complaisance tacite. Tous les observateurs s'accordent pour affirmer que le ministre fait faire indirectement par ADM ce qu'il n'aurait jamais été capable de faire directement. Il est important de se rappeler que le précédent ministre des Transports, David Collenette, ne s'était pas formalisé pour faire mettre à la porte la direction d'ADM en l'an 2000, lorsque celle-ci avait dévoilé les véritables intentions du ministre de faire construire une usine d'assemblage de Bombardier à Toronto, plutôt qu'à Mirabel. Lorsque le ministre n'intervient pas auprès des dirigeants d'ADM, cela prouve qu'il est non seulement d'accord avec ses faits et gestes, mais qu'il en oriente activement, mais discrètement, le contenu.
2	Bien que le Ministère soit conscient que le bruit constitue toujours une nuisance pour certaines collectivités, ce comité (le CCCS) a, depuis 15 ans, contribué à mettre de l'avant une multitude de mesures d'atténuation du bruit...	La réduction du bruit n'a jamais eu rien à voir avec le CCCS: la diminution du bruit est uniquement le fait des avancements technologiques adoptés par l'industrie aéronautique mondiale. La seule action réelle posée par ADM, ayant un impact considérable sur les nuisances causées par le bruit, a été d'imposer le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval en 1997. Pour une telle mesure d'atténuation du bruit, le ministre devra s'expliquer. Ce coup de force d'une entreprise privée, introduit sans aucune étude d'impacts qui se respecte et en dépit de l'opposition formelle du gouvernement du Québec et des groupes de citoyens concernés, est à l'origine des injustices que Transports Canada essaie maintenant de justifier. Depuis, ADM n'a jamais cessé de gaspiller des sommes colossales pour donner de l'expansion à un aéroport municipal (PET), entouré d'une très dense population, et pour démolir un aéroport international qui faisait la fierté du Québec et qui avait été conçu et construit spécifiquement pour éviter les nuisances aux citoyens. C'est le seul endroit au monde où une telle aberration existe.
3	ADM et NAV Canada étudient actuellement la faisabilité d'établir une nouvelle trajectoire de décollage vers le sud de l'aéroport Montréal-Trudeau, qui ferait en sorte que les avions se dirigeraient au-dessus de la gare de triage de Lachine puis vers le pont Mercier. Cette option actuellement à l'étude devra être présentée au CCCS puis être validée par Transports Canada et NAV CANADA avant d'être adoptée.	De toute évidence, le ministre n'a jamais entendu parler du corridor de nuisances créé par le passage d'un avion. Bien évidemment, aucun représentant élu de Lachine, Lasalle, Côte-Saint-Luc et Montréal Ouest, ne siège au CCCS. Seuls les maires de Saint-Laurent, Dorval et Pointe-Claire appuient ADM dans sa quête de répartir les nuisances auprès de nouveaux citoyens non représentés et non consultés. Le Canada, un pays démocratique?
4	Je dois toutefois souligner que la mission première du Ministère est d'établir et d'administrer des politiques, des règlements et des programmes pour avoir le meilleur réseau de transport qui soit. Comme je l'ai mentionné ci-dessus, les représentants du Ministère sont néanmoins sensibles aux plaintes des citoyens concernant le bruit lié au réseau de transport et ils feront le suivi nécessaire à ce sujet.	La mission première du ministre est tellement importante que les bonis de performance des dirigeants d'ADM n'est fonction que de ses résultats financiers et de la satisfaction des transporteurs aériens. Comme la sensibilité aux plaintes des citoyens pourrait être en conflit avec la mission première, il est facile de comprendre que les dirigeants d'ADM ne sont pas assez stupides pour prêter l'oreille à ces plaignards...

Lettre du 26 mai 2008 de James Cherry, p.d.g. ADM au maire Gilles Vaillancourt

Devant la grogne montante de ses concitoyens, le maire Vaillancourt fait adopter le 5 mai 2008, à l'instar du maire de Lachine, Claude Dauphin, une résolution du conseil de ville demandant formellement à ADM "de revoir sa décision et de corriger cette situation qui affecte directement la qualité de vie des Lavalloises et Lavallois résidants sous le corridor aérien qui survole le secteur situé de part et d'autres de l'autoroute Chomedey (A-13)". Cette fois-ci, le président d'ADM s'empresse de répliquer directement au maire Vaillancourt dans une lettre datée du 26 mai 2008, plutôt que d'en charger son valet, Normand Boivin.

Item	Ce que dit ADM	La VÉRITÉ
1	Tel que stipulé dans notre bail avec Transports Canada, Aéroports de Montréal a un processus de consultation en place pour les questions de climat sonore que nous respectons et que nous continuerons de respecter...	Le président Cherry se drape derrière un pseudo processus de consultation qui n'a jamais existé et dont l'absence n'a jamais été dénoncée par Transports Canada. Jamais ADM n'a accepté de consulter les citoyens concernés ni même leurs représentants élus. Monsieur Cherry admet même qu'il a "rencontré le Conseil municipal de Ville de Laval le 6 février 2008", soit 17 mois après avoir introduit sans consultation aucune la trajectoire au-dessus de Laval. Et le ministre des Transports endosse cette façon de faire...
2	...malgré tous les efforts déployés pour améliorer la situation et rencontrer les critères...	Le croiriez-vous? ADM s'approprie l'autorité pour fixer les critères. Depuis quand un ministère fédéral permet-il à une entreprise privée de fixer seule des critères selon lesquels elle pourra être jugée, en ce qui concerne les nuisances qu'elle impose à la population, sans que celle-ci soit formellement invitée à participer à son établissement? Le conflit d'intérêt évident que le ministre des Transports endosse nécessite de toute urgence qu'une enquête soit menée sur cette situation digne d'une dictature.
3	<p>Par ailleurs, je me permets de corriger certaines allégations erronées contenues dans le texte de la résolution.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il n'y a jamais eu de couvre-feu à l'aéroport Montréal-Trudeau qui, à l'instar de tous les grands aéroports du monde, demeure ouvert la nuit, avec cependant certaines restrictions. 	Mensonge! Lors du démarrage de la Phase 1 du projet Bois-Franc en 1993 et 1994, le défunt maire de ville Saint-Laurent, Bernard Paquet, le président de Bombardier Immobilier, Alfred Corriveau et les représentants des six entrepreneurs partenaires de Bombardier, rassuraient tous leurs éventuels acheteurs en clamant qu'il y avait couvre-feu de 23h00 à 07h00. Cette affirmation a été véhiculée à plusieurs reprises alors qu'ADM était devant les tribunaux en 1996 et 1997, avant le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval; on peut même lire, dans la revue Québec-Sciences d'octobre 1997, une déclaration du vice-président, l'ingénieur Youssef Sabeh, Ph. D., responsable du dossier environnemental chez ADM, qu'aucun décollage ou atterrissage n'est toléré à Dorval entre 23 h et 7 h, une situation qui selon lui ne changera pas avec l'arrivée des gros-porteurs de Mirabel. La compagnie Boeing, sur son site internet destiné à tous les pilotes du monde entier, a toujours indiqué et indique toujours qu'il y a un "curfew" entre 23h00 et 07h00, mais que des dérogations sont possibles. Le 27 janvier 2004, la porte-parole d'Air Transat, Rachel Andrews, déclarait au Journal de Montréal que sa compagnie respecterait "le couvre-feu de Trudeau et volerait entre 7 et 23 heures." Voir autres commentaires à l'item 1 de la lettre de Normand Boivin.

4	<p>Par ailleurs...</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aéroports de Montréal n'a aucune intention de transférer les vols tout-cargo de Mirabel à Trudeau. 	<p>On dit qu'une image vaut mille mots. Le lecteur est invité à regarder la photo prise cet été de l'immeuble en construction sur des terrains loués par ADM à Aeroterm, au prix de la destruction d'espaces verts. Cette photo apparaît dans le fichier joint intitulé "Aeroterm à Dorval – cargo.pdf ". Le texte qui accompagne la photo, démontre que les principaux clients d'Aeroterm sont des transporteurs tout cargo, comme Air Canada Cargo, Excel Cargo, FedEx, UPS, etc. FedEx et Purolator ont également signé des baux importants avec ADM sur les terrains de Montréal-Trudeau. Pourtant, ces compagnies n'ont absolument rien à voir avec le transport de passagers. La table est mise pour permettre à ADM d'éliminer la vocation tout cargo de Mirabel, sous prétexte que cette opération perd de l'argent à Mirabel, comme elle l'a fait avec le transfert des vols internationaux et des vols nolisés et l'introduction des vols de nuit.</p>
5	<p>Je vous saurais gré de bien vouloir faire apporter les corrections qui s'imposent au texte de la proposition.</p>	<p>Monsieur Cherry devrait savoir qu'il ne s'agit nullement d'une proposition, mais bien d'une résolution d'un conseil de ville, qui a été adoptée unanimement et qui a valeur juridique, contrairement à la pseudo consultation des élus municipaux qui siègent sur le CCCS, auxquels on interdit de débattre publiquement des décisions d'ADM.</p>

Source: Recherchistes de CQV
2008-07-30

AEROTERM POURSUIT SON EXPANSION TOUT CARGO À PIERRE-ELLIOTT TRUDEAU

C'est sur une portion de Golf Dorval qu'Aeroterm a inauguré cette année la construction d'un gigantesque entrepôt de fret aérien qui occupera un terrain de 1 000 000 pieds carrés situé sur le lot 20 au nord de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau. On se rappelle qu'Aéroports de Montréal (ADM), a entrepris en 2007, la première étape de destruction de Golf Dorval, à l'encontre du plan de zonage de la ville de Dorval, privant celle-ci d'un important espace vert pour sa communauté, et en dépit des protestations véhémentes de la Coalition Verte.



Aeroterm a été fondée à Montréal en 1992 par John Cammett and Ken Code, peu après la création, en juillet 1992 par le gouvernement fédéral, d'ADM, un tout nouveau monopole privé pour la gestion des deux aéroports de Montréal situés à Mirabel et Dorval. Aeroterm a acquis depuis une grande expérience au service des aéroports et de leurs locataires spécialisés dans les opérations de transport cargo et autres activités aéroportuaires. La croissance extraordinaire d'Aeroterm est donc intimement liée à l'avènement d'Aéroports de Montréal. Cette entreprise fait affaire avec des transporteurs aériens comme Air Canada, American Airline et des «intégrateurs tout cargo» comme Fed Ex, United Parcels Service, Purolator, Excel Cargo, etc.

Avec les années, Aeroterm a étendu son champ d'action, comme spécialiste des installations aéroportuaires, en développant des relations avec d'autres autorités aéroportuaires et leurs locataires à travers l'Amérique du Nord. Dans sa publicité, l'entreprise déclare gérer un portefeuille de plus de 8,5 millions de pieds carrés répartis dans 30 aéroports, situés principalement aux États-Unis et au Canada. **À l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, qualifié par Aeroterm comme le centre-cargo du Québec**, cette entreprise est le principal promoteur commercial et locateur d'espaces d'entreposage et de bureaux, en offrant à ses clients de fret aérien un accès à 792 223 pieds carrés répartis dans 6 immeubles. À Mirabel, l'entreprise ne possède que 225 000 pieds carrés d'entrepôts destinés au tout cargo.

Jusqu'en 2002, l'entreprise vantait, dans sa publicité, le service 24 heures et la rapidité des processus de dédouanage de l'aéroport international de Mirabel, qui donnait à l'emplacement un atout particulier par rapport à Dorval et aux autres aéroports du nord-est américain. Toutefois, Aeroterm avouait, à un reporter de l'hebdomadaire Info Nord, avoir connu à la même époque, une baisse d'activité importante dans ses installations de traitement de marchandise cargo de Mirabel, depuis le transfert des vols internationaux vers Dorval en 1998. L'entreprise espérait pouvoir capitaliser sur le succès que devait connaître le développement de la Zone de commerce de Montréal à Mirabel, en se prévalant des différents programmes d'aide au démarrage entre autres, et grâce à la venue de l'usine d'assemblage de Bombardier. Cet espoir a été complètement anéanti en 2003 depuis l'abolition, par le gouvernement Charest, de l'organisme « Zone de commerce international de Montréal à Mirabel » qui avait été créé pour en faire la promotion.