



Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique

Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Mise à jour: 2010-04-17

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique

Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

P R É A M B U L E

Le tableau chronologique qui suit a été préparé bénévolement pour le compte de l'organisme sans but lucratif "Citoyens pour une Qualité de Vie" (CQV). Il est le fruit de plus de 40 ans de collection d'articles de journaux et de 4 ans d'une recherche intensive dans plusieurs milliers de documents, dont le bail signé par ADM en juillet 1992, sept jugements rendus par les tribunaux (1996-2008), journal des débats au Parlement canadien, procès-verbaux des commissions parlementaires tant à Ottawa qu'à Québec, rapports annuels du Vérificateur général du Canada, rapports annuels d'Aéroports de Montréal, nombreux rapports techniques préparés mondialement de 1966 à 2009, soit pour le compte d'ADM, de ses opposants ou de rapports spontanés d'éminents experts du transport aérien. Finalement, les recherches ont été complétées grâce à un furetage systématique des sites internet relatifs aux aéroports de Vancouver, de Toronto (Pearson et Pickering), d'Edmonton et d'Air Canada.

La rédaction de ce document de fond n'aurait pas été aussi complète sans l'apport considérable de citoyens ordinaires et de citoyens éminents qui, par leurs témoignages sous le couvert de l'anonymat et par la fourniture de documents inédits, ont accepté de dévoiler des secrets bien gardés par le gouvernement fédéral et ses mercenaires d'ADM. Certains informateurs ont été des acteurs ou complices des actes posés: ils affirment aujourd'hui avoir été de bonne foi, mais ils insistent surtout sur le fait d'avoir été bernés par les mensonges invouables d'Air Canada et d'ADM. Ces contributions généralement spontanées ont été d'une utilité majeure dans la présente production. J'ose espérer que la publication de ce document incitera d'autres personnes à dénoncer la désinformation et les malversations continues dont ADM et ses complices se rendent coupables depuis 14 ans.

Toutes les données contenues dans la colonne de gauche du tableau sont factuelles et vérifiables par des documents authentiques, alors que les commentaires fournis à droite sont tantôt supportés par des écrits, tantôt par des témoignages verbaux qui resteront anonymes. Il est possible que des erreurs bien involontaires se soient glissées dans les textes. Si tel était le cas, le lecteur est prié de m'en faire part par courriel à l'adresse commentaires@c-q-v.org. Je m'empresserai d'apporter les corrections qui s'imposent et de maintenir ce tableau à jour. Ce tableau a été préparé sans partisanerie politique, mais il est certain que le dévoilement de la VÉRITÉ accroche au passage des partis politiques qui ont été abondamment impliqués dans ce scandale.

Je déclare être résidant de l'arrondissement de Saint-Laurent et n'avoir aucun intérêt pécuniaire dans la publication de cette recherche, autre que l'espoir de retrouver bientôt une amélioration de ma qualité de vie et une cessation définitive de l'expropriation déguisée dont je suis victime, à l'instar des centaines de milliers de mes concitoyens qui sont agressées quotidiennement par les décisions insensées d'ADM.

HERTÉ est un nom de plume que j'ai adopté pour éviter de diffuser inutilement mon véritable nom, afin de ne pas incommoder ou nuire inutilement aux membres de ma famille partageant mon patronyme.

Publié le 30 septembre 2008. – Mis à jour le 29 mars, 2009 – Mis à jour le 25 décembre 2009 – Mis à jour le 27 mars 2010 – **Mis à jour le 17 avril 2010**

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique

Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Les acronymes suivants sont utilisés dans le tableau chronologique. Ce lexique pourra être utile au lecteur.

LEXIQUE DES ACRONYMES

ACEE	Agence Canadienne d'Évaluation Environnementale
ADM	Aéroports De Montréal
BANAIM	Bureau d'Aménagement du Nouvel Aéroport International de Montréal
CCCS	Comité Consultatif sur le Climat Sonore d'ADM (<i>nouveau nom adopté par ADM</i>)
CCGCS	Comité Consultatif sur la Gestion du Climat Sonore d'ADM
CESAMM	Coalition Élargie au Soutien de l'Aéroport de Montréal-Mirabel
COPAM	Corporation pour la Promotion de l'Aéroport de Mirabel
CN	Canadian National Railways
CQV	Citoyens pour une Qualité de Vie
DGE	Directeur Général des Élections du Québec
FLQ	Front de Libération du Québec
GTAA	Greater Toronto Airport Authority
HEC	École des Hautes Études Commerciales
LCEE	Loi Canadienne d'Évaluation Environnementale
NEF	Noise Exposure Forecast (<i>utilisé pour prédire la perception du bruit des avions</i>)
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
PET	Pierre-Elliott-Trudeau
PME	Petite et Moyenne Entreprise
RAC	Règlement de l'Aviation Canadien
RAMQ	Régie d'Assurance-Maladie du Québec
ROC	Rest Of Canada (<i>expression répandue pour signifier Canada hors Québec</i>)
SEBJ	Société d'Énergie de la Baie James
SOPRAM	Société de Promotion des Aéroports de Montréal
THV	Train à Très Haute Vitesse
UQÀM	Université du Québec À Montréal
UQTR	Université du Québec à Trois-Rivières
VIAA	Vancouver International Airport Authority

NOTES

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
1	1966-	Début d'une étude de faisabilité, commandée par le gouvernement libéral de Lester B. Pearson, pour la construction d'un nouvel aéroport gigantesque dans la région de Montréal pour remplacer celui de Dorval, qui est désuet, enclavé et sans possibilité d'expansion et une source croissante de pollution de l'air et de nuisances pour une population riveraine dont la densité ne cesse de croître.	L'ouverture prochaine de l'Expo 1967 a permis au gouvernement fédéral de prendre conscience de la vétusté de l'aéroport de Dorval et de l'impossibilité d'y augmenter la capacité sans enfreindre le droit des citoyens riverains à une qualité de vie normale. L'enclavement dans un secteur résidentiel de plus en plus dense fait également craindre un écrasement d'avion qui pourrait être catastrophique.
2	1968-06-25	Le Parti libéral du Canada de Pierre-Elliott Trudeau remporte 155 sièges sur un total de 264, dont 56 sur 74 au Québec.	À la veille de cette élection, il y a eu une émeute lors du défilé de la Saint-Jean-Baptiste sur la rue Sherbrooke à Montréal, où le futur premier ministre, Pierre-Elliott Trudeau, faisait partie des notables sur l'estrade d'honneur. Celui dont l'hostilité pour la thèse indépendantiste était bien connue devint rapidement la cible des manifestants qui scandent «Trudeau traître, Trudeau vendu, à bas Trudeau». Les journaux qualifièrent cet événement de « lundi de la matraque ». La majorité des Québécois, étant contre la violence, ont donné un appui marqué au parti libéral, le lendemain de cette manifestation.
3	1968-1969	Ottawa confie à un professeur de l'Université de Montréal, Benjamin Higgins, le soin de trouver l'emplacement idéal du futur aéroport de Montréal. À Québec, le gouvernement de Jean-Jacques Bertrand opte pour Drummondville et charge le ministre des Affaires intermunicipales, Robert Lussier, de mener le dossier à terme. Les deux gouvernements déterminent vingt emplacements possibles pour l'aéroport.	
4	1969-03-27	Annonce-surprise par le ministre Paul Hellier de l'expropriation de 97 000 acres de terres cultivables dans la région de Sainte-Scholastique pour la construction d'un nouvel aéroport devant remplacer l'aéroport de Dorval. Le nouvel aéroport sera conçu pour servir 60 millions de passagers vers 2010. Le gouvernement dépose un plan d'expropriation au milieu de riches terres agricoles suivant un découpage entre les villages de Saint-Canut, Saint-Antoine, Saint-Jérôme, Sainte-Anne-des-Plaines, Saint-Janvier, Sainte-Monique, Saint-Augustin et Sainte-Scholastique. C'est la plus vaste entreprise d'expropriation jamais vue au Canada, un territoire plus grand que Laval, 10 fois celui des plus grands aéroports du monde, 27 fois celui de l'aéroport de Dorval... Plus de 3000 propriétaires (10 000 personnes) sont touchés.	La population de la région n'a jamais été consultée au préalable. Ce fut la consternation pour les familles qui, pour la plupart, ont occupé et vécu de ces terres depuis 7 générations. Après avoir écarté la proposition du gouvernement de l'Union Nationale à Québec, qui voyait cet aéroport dans la région de Drummondville-Saint-Hyacinthe, le gouvernement fédéral de Pierre Elliott Trudeau décide quand même d'établir l'aéroport à Mirabel. Pourtant, la proposition du Québec présentait certains avantages au plan économique, comme la proximité d'autoroutes et du chemin de fer déjà implantés. Quarante ans plus tard, Mirabel n'aura en réalité jamais dépassé les 3 millions de passagers, en grande partie parce que le gouvernement fédéral en aura décidé autrement avant même l'inauguration de l'aéroport en 1975. Les événements qui suivent jetteront un éclairage inédit sur les motifs inavouables qui sont en très grande partie responsables de cet échec scandaleux.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
5	1970-07-	Début du déplacement des cultivateurs et de la destruction de leurs résidences et bâtiments; plus de 10 000 personnes ont été déplacées.	Plusieurs journaux de la région ont dénoncé la façon arrogante et cavalière dont le gouvernement fédéral a procédé pour imposer sa décision. Certains ont fait un rapprochement avec la destruction complète du village de Saint-Benoît (aujourd'hui Mirabel) par les milices anglaises, 125 ans plus tôt, pour l'unique raison que deux des notables du village (le vicaire et le Dr Chénier) appuyaient les revendications des rebelles du Richelieu et de Saint-Eustache. Cette volonté de domination par la force était-elle prémonitoire? Les événements qui suivent fournissent la réponse.
6	1970-10-16	Début de la crise d'octobre. Le Front de Libération du Québec (FLQ), un groupe clandestin montréalais, composé d'à peine quelques dizaines d'intellectuels et d'activistes sociaux, dénonçait par des moyens violents les injustices sociales qu'ils attribuaient à la domination anglaise au Québec et à l'establishment politique qui les protégeaient. Après qu'un diplomate britannique et un ministre du gouvernement du Québec eurent été enlevés par le FLQ, le gouvernement libéral de Robert Bourassa demanda l'aide de l'armée pour aider la police à démasquer les terroristes. Plutôt que de se contenter d'envoyer l'armée, Pierre Elliott Trudeau, évoquant une insurrection appréhendée, décrète la loi sur les mesures de guerre dans l'ensemble du Québec. Le gouvernement Trudeau suspend ainsi les libertés civiles (habeas corpus) de tous les québécois, et l'armée canadienne occupe de nombreux endroits jugés stratégiques et doit appuyer les forces policières jugées incapables de faire face à la crise. Dès le lendemain, le ministre Pierre Laporte qui était en captivité depuis une semaine, meurt aux mains de la cellule responsable de son enlèvement. Grâce à l'abolition des droits civils par le fédéral, la police procéda à 457 arrestations de citoyens considérés suspects (comédiens, chanteurs, poètes, écrivains, journalistes, syndicalistes, etc.) et s'installa pour assurer la protection des quartiers riches et des édifices gouvernementaux. En tout, les divers corps policiers ont effectué 4600 perquisitions et portaient finalement des accusations contre seulement 36 de ces détenus. Dix mois plus tard, le Procureur général abandonnait les poursuites faute de preuve.	Avec le recul, plusieurs observateurs constatent qu'il est difficile de ne pas faire de lien entre l'attitude arrogante du gouvernement fédéral, lors de l'expropriation sauvage à Mirabel trois mois plus tôt, l'appel à l'armée et la suspension des libertés civiles des citoyens de toute une province, pour mâter un très petit nombre de personnes violentes au comportement unanimement dénoncé par la très grande majorité des québécois. Il est notable que ces démonstrations de force par l'armée de la part du fédéral n'ont jamais été appliquées ailleurs au Canada, sauf quand il s'est agi de deux autres minorités, les métis (Louis Riel et autres) et les autochtones à Oka et ailleurs au Canada. Pourquoi le gouvernement fédéral traiterait-il ainsi les québécois? La réponse se trouve peut-être dans les deux événements suivants.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
7	1971-05-11	Dépôt à la Chambre des communes d'une lettre du premier ministre Pierre Elliott Trudeau à son homologue québécois Robert Bourassa, et disant que le gouvernement fédéral n'hésiterait pas à promulguer de nouveau la loi des mesures de guerre, si cela s'avérait nécessaire.	Plusieurs observateurs y voient une menace à peine voilée de Pierre Elliott Trudeau pour intimider les québécois alors que le premier ministre Bourassa, qui est en pleine négociation sur la Charte de Victoria, manifeste beaucoup d'hésitations à la signer.
8	1971-06-22	Les négociations sur la Charte de Victoria sont un échec : le premier ministre Bourassa refuse de l'endosser. Trois jours plus tard, Claude Ryan, futur chef du Parti libéral du Québec, publie un éditorial dans le journal Le Devoir intitulé « Le NON d'un gouvernement et d'un peuple ». Cet éditorial dénonce l'isolement dans lequel la province de Québec a été placée, lors des négociations sur une Charte que tentait de lui imposer le reste du Canada, Pierre-Elliott Trudeau en tête. L'éditorialiste fait remarquer que le premier ministre Bourassa a reçu un appui unanime de l'Assemblée nationale, toutes tendances partisans confondues, des milieux syndicaux, des groupes sociaux et du milieu des affaires francophone. Pendant ce temps, les trois quotidiens de la ville-reine, le Globe and Mail, le Telegram et le Star sont déchaînés. « Tout cela prouve combien est fragile l'amitié entre les deux peuples et combien réelle et fondamentale est l'existence au Canada non pas d'une seule, mais de deux nations. » conclut l'éditorialiste.	Le parti libéral du Québec a été de tout temps le plus grand défenseur du maintien du Québec dans la fédération canadienne. Plutôt que de s'en faire un ami et complice, Pierre Elliott Trudeau choisit la confrontation ouverte. La réaction méprisante et arrogante de Pierre Elliott Trudeau, blessé de son échec face au refus du Québec, est selon toute vraisemblance à l'origine de ce qui se produira en catimini, quelques semaines plus tard, lorsqu'il cédera à la pression des milieux d'affaires torontois et d'Air Canada, pour enlever à Montréal l'exclusivité de plaque tournante aérienne. La tendance centralisatrice du Parti libéral du Canada et la tendance autonomiste du Parti libéral du Québec s'affrontent encore une fois.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
9	1971-	La décision du gouvernement fédéral de construire au Québec un aéroport d'une telle importance a provoqué une levée de boucliers en Ontario depuis un an. Pour répondre aux revendications de l'Ontario et de sa puissante communauté des affaires, le gouvernement fédéral accepte discrètement d'accorder à l'aéroport de Toronto (Pearson), la 5e liberté en droit aérien (Convention de Chicago du 7 décembre 1944), que seul l'aéroport de Montréal (Dorval) avait jusque-là, et qui avait justifié, entre autres, la décision de construire Mirabel. Les droits attachés à cette 5ième liberté sont plus amplement décrits dans " Le Traité de Droit aérien-aéronautique " publié en 1964 par Nicolas Matresco Matte. Cette 5e liberté a été accordée par le gouvernement fédéral aux transporteurs étrangers qui peuvent dorénavant déposer et prendre des voyageurs, du courrier, des marchandises non seulement à Montréal, mais aussi à Toronto, ce qui, dans les faits, a attiré la plupart des transporteurs chez elle. Jusqu'à cette date, Montréal avait toujours été la seule plaque tournante dans l'est pour les vols internationaux à destination du Canada. Le processus de certification international prévu dans le cadre de la convention de Chicago désignait, en effet, Montréal avant 1971.	Y-a-t'il un lien entre cette décision politique et le refus du Québec de signer la Charte de Victoria? Certains prétendent que oui. La version officielle des libéraux fédéraux, pour se justifier d'avoir accordé à l'aéroport Pearson un droit aérien exclusif qui n'appartenait qu'à Montréal auparavant, a été de prétendre qu'avec l'avancement technologique, les avions pouvaient franchir de plus grandes distances et les compagnies aériennes internationales (lire Air Canada) insistaient pour se rendre à Toronto. Il est quand même bizarre de constater que cette pression des compagnies aériennes n'ait pas réussi à convaincre le gouvernement fédéral d'accorder le même droit à l'aéroport de Calgary, au détriment de celui de Vancouver; pourtant Calgary est située à seulement 680 km à vol d'oiseau de Vancouver (1 heure de vol), alors que Toronto est située à 505 km de Dorval, pour une durée de vol similaire à cause des vents dominants qui ralentissent les avions. Des cyniques feront la remarque plus tard qu'il n'y a pas beaucoup de francophones à Vancouver, ce qui justifierait sans doute de ne pas pénaliser les vancouverois. Le 28 octobre 2004, M. Pierre Jeannot, ancien haut dirigeant d'Air Canada, affirmera à l'occasion des derniers vols passagers à Mirabel, qu'en accordant cette possibilité à Toronto, le plan à long terme du nouvel aéroport de Mirabel était devenu à toute fin pratique inutile avant même son inauguration officielle en 1975. Cette décision catastrophique pour Montréal, constitue le premier jalon du scandale aéroportuaire mis en place par le gouvernement libéral de Pierre-Elliott Trudeau, lequel a porté un coup fatal à Mirabel. Pourquoi alors ne pas avoir imposé un moratoire sur le projet et entrepris une remise en question par une nouvelle étude à long terme? Pourquoi avoir caché ces faits si longtemps?
10	Février 1972	Début de la construction de l'aérogare de Mirabel.	Cette construction inclut, dans le sous-sol, l'aménagement d'une gare ferroviaire pour permettre un lien rapide avec le centre-ville de Montréal.
11	1972-03-02	Le gouvernement de Pierre-Elliott Trudeau annonce l'expropriation de 18 600 acres de terrain à Pickering en vue d'y construire un nouvel aéroport pour remplacer l'aéroport Pearson. Celui-ci deviendrait un aéroport pour aviation générale.	À peine deux ans après avoir exproprié 97 000 acres de terrain à Mirabel, le gouvernement annonce qu'à Toronto, pour une capacité supérieure, 18 600 acres seraient suffisants. Quelle est la logique? Pourquoi ne pas corriger l'erreur à Mirabel pendant qu'il est encore temps?
12	1972-10-30	Le parti libéral de Pierre-Elliott Trudeau remporte 109 sièges sur 264, dont 56 sur 74 au Québec et il forme un gouvernement minoritaire.	N'eut-été de l'appui majoritaire du Québec, les libéraux auraient perdu le pouvoir au Canada. Le projet de Mirabel a sans doute joué un rôle déterminant dans cette victoire à l'arrachée: si Pierre-Elliott Trudeau avait dévoilé publiquement la décision qu'il avait prise l'année précédente d'enlever l'exclusivité de plaque tournante à Mirabel, il aurait perdu beaucoup d'appui au Québec et serait dans l'opposition.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
13	1973-01-30	Le gouvernement Trudeau exproprie 18 600 acres de terrain à Pickering pour la construction d'un aéroport international destiné à desservir Toronto.	L'ampleur de l'expropriation était déjà 5 fois moindre que celle effectuée à Mirabel trois ans plus tôt. Il est notable toutefois que cette superficie correspond exactement à celle de Mirabel, après la rétrocession des terres effectuée par le gouvernement Mulroney en 1985. L'aéroport de Pickering devait contenir 4 pistes pour desservir 40 à 50 millions de passagers d'ici l'an 2000. Ces 4 pistes s'ajoutaient aux 6 pistes déjà planifiées à Mirabel, ce qui devenait insensé. Déjà, le gouvernement libéral savait que sa décision d'accorder la 5e liberté à l'aéroport de Toronto, viendrait éroder considérablement les besoins de l'aéroport de Montréal. Cela ne l'a pas empêché de poursuivre la construction de Mirabel, comme si rien n'avait changé, au lieu de décréter un moratoire et réévaluer les conséquences de sa décision. Quelques observateurs avertis feront remarquer beaucoup plus tard que Mirabel et Pickering ne pouvaient coexister dans l'est du Canada. Le gouvernement fédéral a cédé une fois de plus au milieu des affaires de Toronto (démocratie oblige), à l'insu du gouvernement du Québec bien sûr, pour amorcer le début de la fin de Mirabel, plus de deux ans avant son inauguration. Toutes les décisions incompréhensibles prises par le gouvernement fédéral par la suite, trouvent leur explication la plus plausible dans ces événements jamais divulgués, les raisons officielles invoquées n'étant que des paravents pour masquer les véritables intentions inavouables du gouvernement fédéral.
14	1973-05-	La commission d'aménagement de l'aéroport de Vancouver (Airport Planning Committee) est créée, suite à l'opposition du public aux expropriations et à l'inquiétude générale au sujet de l'expansion de l'aéroport. La commission comprend des représentants des autorités fédérales, provinciales, régionales et municipales, ainsi que des organisations communautaires.	Cette commission a été active jusqu'en 1983, année où elle a produit un important rapport et a cessé ses activités à cause du fort ralentissement économique qu'a connu le Canada au début des années 1980. Bien que l'aéroport de Vancouver n'aie strictement rien à voir avec les aéroports de Montréal, cet événement prendra toute son importance au cours des années 1990, pour mettre en lumière la manière dont Transports Canada traite différemment les dossiers du Québec et ceux des autres provinces.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
15	1973-07-27	Les ingénieurs en transport routier du Bureau d'aménagement du nouvel aéroport international de Montréal (BANAIM) proposent à Transports Canada de passer l'autoroute 13 en tunnel sous les pistes de déroulement entre les deux pistes d'atterrissage de la Phase 1. Les travaux de construction de cette voie rapide, dont les coûts sont estimés à 130 millions de dollars, commenceront le mois prochain. Le gouvernement fédéral s'engage à fournir au gouvernement provincial une subvention de 30 millions et à lui accorder un prêt de 70 millions. Pour sa part, le gouvernement québécois supporterait les frais d'ingénierie du projet.	Le gouvernement libéral provincial de Robert Bourassa n'a jamais donné suite à cette offre pour des raisons non documentées. Selon quelques témoignages, le gouvernement du Québec venait d'investir massivement dans la construction d'écoles polyvalentes et de CEGEP et était sur le point d'entreprendre avec Hydro-Québec des méga-projets au nord du Québec. Il n'appréciait pas les intrusions du fédéral qui venait pour la deuxième fois chambarder ses plans d'investissements: la première fois concernait un vaste plan pan-canadien de dépollution des cours d'eau, auquel le Québec a choisi de se soustraire pour donner la priorité à son vaste programme d'éducation; la deuxième fois, il s'agissait de contribuer au coût d'une décision unilatérale d'Ottawa pour construire un aéroport à un endroit qui ne lui convenait nullement. Il n'est pas clair si Transports Canada a finalement décidé de construire et enterrer un caisson en vue d'y aménager éventuellement l'autoroute 13 ou non, comme le BANAIM l'a fait pour la gare ferroviaire sous l'aérogare. Si cela n'a pas été fait, on pourrait supposer que la décision était déjà prise par le fédéral de ne pas prolonger l'autoroute 13 vers l'aérogare de Mirabel, ce qui contredirait toutes prétentions contraires véhiculées plus tard.
16	1974-03-31	Le 31 mars 1974, alors que les travaux de Mirabel progressaient, le gouvernement fédéral recevait le compte-rendu d'une étude dirigée par le professeur Maurice Yeates, de l'Université Queen's à Kingston (Ontario), qui portait sur l'avenir de « l'épine urbaine » du Canada, c'est-à-dire la vaste région urbanisée dans l'axe Windsor-Québec. Cette étude, commandée par le Ministère d'État fédéral aux Affaires urbaines, mettait en doute le bien fondé de la décision du gouvernement de construire un deuxième aéroport pour la région de Montréal et son intention d'en faire autant à Pickering pour celle de Toronto.	Cette information ne sera révélée publiquement que le 8 septembre 2003 par monsieur Claude Gendron, journaliste à la retraite, qui a été aux premières loges dans ce dossier, en tant qu'attaché de presse du ministre québécois des affaires municipales en 1969, le Dr Robert Lussier. Monsieur Gendron rapporte « Par conséquent, c'est probablement manquer de jugement que de préconiser la construction (à grands frais pour le public) d'un aéroport pour stimuler l'expansion économique, surtout lorsque l'aéroport existant semble aisément en mesure de répondre aux besoins présents et futurs du trafic aérien pourvu qu'il soit quelque peu agrandi. (...) De fait, dans tous les travaux de planification relatifs aux nouveaux aéroports de Montréal et de Pickering, on ne trouve aucune évaluation détaillée des incidences urbaines des investissements projetés. ». On comprend que le rapport ait été enfoui quelque part et que le Ministère d'État aux Affaires urbaines, comme on l'appelait communément, créé en 1971, fut démantelé en 1976.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
17	1974-07-08	Le parti libéral du Canada de Pierre-Elliott Trudeau remporte 141 sièges sur 264, dont 60 sur 74 au Québec.	Peu après son élection, Pierre Elliott Trudeau, premier ministre du Canada, avait traité publiquement Robert Bourassa, premier ministre du Québec, de « mangeur de hot-dog » après que le gouvernement eut adopté la Loi 22, faisant de la langue française la langue officielle du Québec. Par la suite, l'expression a souvent été reprise pour qualifier péjorativement le francophone moyen, remplaçant du coup l'ancienne formulation de « pea soup » longtemps en usage pour dénigrer les Canadiens français. Cette attaque méprisante n'a certainement pas incité les libéraux provinciaux à accepter de contribuer financièrement au projet fédéral d'aéroport de Mirabel, dont l'emplacement avait été imposé par les libéraux fédéraux.
18	1974-12-31	L'aéroport de Dorval a reçu 7 029 000 passagers au cours de l'année, ce qui a engendré 112 648 mouvements aériens.	
19	1975-09-23	Les travaux de construction de la première phase ont été amorcés à Pickering, en banlieue de Toronto pour être suspendus peu après, le gouvernement provincial de Bill Davis ayant annoncé qu'il ne fournirait pas certains services essentiels à l'aéroport, comme les autoroutes et autres voies d'accès. Ce fut le commencement de la fin de l'aéroport de Pickering tel qu'il avait été conçu.	On doit souligner qu'à l'instar des deux gouvernements provinciaux québécois qui se sont succédés en 1969 et 1970, le gouvernement provincial ontarien n'a pas jugé approprié de défrayer le coût des infrastructures requises pour réaliser le projet fédéral. Cela en dit long sur l'harmonie qui régnait entre les deux principaux gouvernements provinciaux du Canada et le gouvernement libéral fédéral de Pierre-Elliott Trudeau.
20	1975-10-04	L'inauguration en grande pompe par Pierre-Elliott Trudeau du plus grand et plus moderne aéroport au monde, au coût de 350 M\$.	Le coût des travaux de 350 M\$ en 1972 représenterait un montant de 1 379 M\$ en 2007 selon les économistes. Certaines sources mentionnent que les travaux auraient coûté 500 M\$, mais on ne peut trouver aucun détail sur cette prétention. Malheureusement, l'autoroute 13 et l'autoroute 50, ainsi que le lien ferroviaire rapide qui étaient essentiels au développement de Mirabel comme plaque tournante nord américaine, n'ont jamais été construits parce que le gouvernement de Robert Bourassa (le mangeur de hot-dog), à l'instar du précédent gouvernement Bertrand, a refusé de contribuer à la construction des autoroutes 13, 50 et du lien ferroviaire qui devait relier Mirabel au centre-ville: il importe de se rappeler que le site de Mirabel avait été imposé à son gouvernement par les libéraux fédéraux. Pendant ce temps, devant le refus du gouvernement de l'Ontario de contribuer aux infrastructures requises par le projet d'aéroport de Pickering, Pierre-Elliott Trudeau a plutôt choisi de reporter sa décision et d'investir davantage dans l'agrandissement de l'aéroport Pearson. Deux poids, deux mesures... Le refus du fédéral d'assumer seul les conséquences de sa décision unilatérale sur le réseau routier québécois, constitue le deuxième jalon du scandale aéroportuaire qui mettra un frein à l'essor du nouvel aéroport.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
21	1975-	Dans une revue intitulée Québec international, le gouvernement libéral du Québec écrivait en 1975... «Trait d'union le plus court entre les deux continents, point de rencontre des voies fluviales, ferroviaires et routières du nord-est américain, Montréal-Mirabel, le plus grand complexe aéroportuaire du globe, est incontestablement la porte de l'Atlantique Nord. Il vient à point nommé assurer la relève des aéroports engorgés qui, dans l'est et le midwest des États-Unis, se révèlent impuissants à absorber la croissance du trafic et plus particulièrement du cargo aérien. »	Comment expliquer que le gouvernement libéral provincial de Robert Bourassa ne réussisse pas à s'entendre avec le gouvernement libéral fédéral de Pierre-Elliott Trudeau pour prolonger de quelques kilomètres l'autoroute 13 et pour construire le lien ferroviaire promis avec le centre-ville, quand il s'agit du plus grand complexe aéroportuaire du globe? La résistance discrète du gouvernement fédéral à s'impliquer dans ces deux infrastructures essentielles, au moment même où il venait d'inaugurer l'aéroport de Mirabel, est, pour le moins, suspecte. La réalité de l'histoire dévoilera sans doute les dessous de ces omissions. Le texte ci-contre par le gouvernement du Québec laisse également entrevoir qu'il n'était nullement au courant que le gouvernement fédéral avait accordé la 5e liberté à l'aéroport de Toronto depuis 1971.
22	1976-07-17	«Mesdames, messieurs, Sa Majesté la Reine. Ladies and gentlemen, Her Majesty the Queen.» C'est ainsi que débute en grandes pompes la cérémonie d'ouverture des Jeux de la XXII ^{ème} olympiade à Montréal. Les téléspectateurs des cinq continents voient les 73 000 personnes réunies au Stade olympique acclamer l'entrée de Sa Majesté Élisabeth II, accompagnée du prince Phillip, duc d'Édimbourg, et du prince Andrew. Lord Killanin et Son Excellence M. Roger Rousseau, président du COJO et commissaire général des Jeux de la XXI ^{ème} Olympiade, conduisent Sa Majesté jusqu'à la loge royale où l'accueillent les dignitaires.	Déjà, plusieurs observateurs se demandent ce qui a pu empêcher la construction du prolongement de l'autoroute 13 et celle de la 50 reliant l'aéroport de Mirabel à Ottawa. Ils questionnent également pourquoi le train rapide qui avait été promis entre le centre ville de Montréal et l'aéroport de Mirabel, n'était pas encore construit. Ces observateurs étaient, de toute évidence ignorants de la décision prise par le gouvernement fédéral en 1971, qui devait sonner le glas de Mirabel comme plaque tournante au nord-est américain.
23	1976-03-	En mars 1976, un an après la fin des travaux de la commission d'aménagement de l'aéroport de Vancouver, Transports Canada a proposé une nouvelle solution dans laquelle toute la piste parallèle était située à l'intérieur des digues. Fondamentalement, c'est ce projet que la Commission d'évaluation environnementale examinera entre 1989 et 1991.	Ailleurs au Canada, il n'y a pas de cachettes et on consulte réellement le milieu.
24	1976-11-15	Élection au Québec du Parti Québécois de René Lévesque.	Cette première élection d'un parti souverainiste au Canada marque le début d'une guerre quasi personnelle entre deux personnages: Pierre-Elliott Trudeau et René Lévesque. Dans certains milieux libéraux intellectuels, on déplore presque ouvertement que l'arrogance de Trudeau face aux québécois francophones et son manque de sensibilité à son statut de minoritaire au Canada, ont grandement favorisé la victoire surprise des souverainistes.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
25	1979-05-22	Le parti conservateur de Joe Clark fait élire un gouvernement minoritaire. Les libéraux obtiennent 114 sièges sur 282, dont plus de la moitié, 67 sur 75, proviennent du Québec.	
26	1979-12-31	Le maire de Montréal, Jean Drapeau, déclarait au Devoir ... «Il n'y aura pas un deuxième Mirabel pour peut-être 50 ans. Même aux États-Unis, ils sont incapables d'en construire un. Au prix qu'il a coûté, il n'est pas question d'en bâtir un autre ailleurs au Canada, même pas à Toronto; d'abord ils n'en veulent pas et ils n'ont pas d'argent. Il est connu et reconnu en Amérique et même dans le monde entier, qu'il n'y a absolument rien de comparable à l'aéroport de Mirabel comme potentiel. Fort heureusement, le territoire est assez grand et je ne me gêne pas pour dire: n'allez jamais faire la bêtise de remettre du territoire. Pour une fois, que par sagesse ou par erreur, il a été décidé assez grand, gardez cela! Il n'y a aucun doute que Mirabel deviendra l'aéroport principal de New-York.»	Avec le recul et les inimaginables péripéties qui ont suivi cette déclaration, certains observateurs ont jugé que le maire Drapeau était, soit un visionnaire débridé, soit en service commandé pour donner un coup de pouce au parti libéral à Ottawa, lors des élections qui devaient avoir lieu un mois et demi plus tard.
27	1980-02-18	Le parti libéral de Pierre-Elliott Trudeau reprend le pouvoir avec 147 députés sur 282, dont 74 sièges du Québec sur 75.	Cette élection a constitué le plus grand balayage électoral de l'histoire du Québec remporté par les libéraux (98,7%). Paradoxalement, ce fut aussi le pire score dans le reste du Canada où ils ne remportèrent que 73 des 207 sièges (35%). Pierre-Elliott Trudeau en laissant entendre que des changements constitutionnels seraient effectués pour protéger le Québec, s'est mérité un support historique au Québec et une débandade remarquable dans le reste du Canada. Les québécois sont remplis d'espoir et confiants qu'avec cette promesse, les libéraux élimineraient une fois pour toutes les conflits de juridiction qui se sont étalés pendant plus de 100 ans entre le Bas-Canada (Québec) et le Haut-Canada d'abord, puis entre le gouvernement fédéral et le Québec 100 ans plus tard. C'est sur cette promesse solennelle qu'ils permettent aux libéraux de reprendre le pouvoir que ceux-ci venaient de perdre aux mains des conservateurs de Joe Clark.
28	1980-05-14	Une foule enthousiaste de 10 000 personnes agite des drapeaux canadiens et québécois au centre Paul-Sauvé de Montréal. Sur la tribune, Pierre Elliott Trudeau promet avec détermination de renouveler le fédéralisme et de remettre en marche le processus constitutionnel. Le premier ministre refuse de négocier avec le gouvernement québécois dans l'éventualité d'une victoire du Oui. James Bamber rapporte les détails de la dernière intervention publique de Pierre Elliott Trudeau durant la campagne.	La dernière apparition publique de Pierre-Elliott Trudeau, 6 jours avant le référendum, fut un véritable coup de théâtre, comme seul Pierre-Elliott Trudeau savait les mettre en scène.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
29	1980-05-20	Premier référendum au Québec. La question posée est la suivante: « Le gouvernement du Québec a fait connaître sa proposition d'en arriver, avec le reste du Canada, à une nouvelle entente fondée sur le principe de l'égalité des peuples; cette entente permettrait au Québec d'acquérir le pouvoir exclusif de faire ses lois, de percevoir ses impôts et d'établir ses relations extérieures - ce qui est la souveraineté - et en même temps de maintenir avec le Canada une association économique comportant l'utilisation de la même monnaie; tout changement de statut politique résultant de ces négociations sera soumis à la population par référendum; en conséquence, accordez-vous au gouvernement du Québec le mandat de négocier l'entente proposée entre le Québec et le Canada?». Les québécois refusent par un vote de 59,6%, de donner au gouvernement du Québec le mandat de négocier un projet de souveraineté-association avec le gouvernement du Canada.	Tous les québécois se souviennent que cette victoire était basée sur une phrase lancée par Pierre-Elliott Trudeau. Celui-ci n'ignorait pas l'existence et la nature de cette aspiration des québécois lorsqu'il leur laissa entendre qu'un Non au référendum signifierait un Oui au renouvellement du régime. Sauf qu'il jouait sur les mots, comme on s'en est aperçu après. De fait, il prit soin d'exprimer son engagement de façon à ce que les Québécois y voient enfin l'acceptation, après tant d'années, de leurs réclamations sur la redéfinition du rapport Québec-reste du Canada.
30	1981-03-04	Le conseil de la ville de Laval présente une résolution aux deux paliers de gouvernements provincial et fédéral, dans laquelle elle identifie 19 motifs pour justifier le regroupement de tout le trafic commercial à l'aéroport de Mirabel. Elle indique clairement qu'elle favorise le transfert immédiat vers Mirabel, accompagné d'une vaste campagne de promotion à travers le monde.	Un an plus tard, le gouvernement de Pierre-Elliott Trudeau faisait fi de cet appui visionnaire de la deuxième plus grande ville du Québec, au projet d'unification des vols commerciaux.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
31	1981-11-06	Échec des négociations constitutionnelles. Jean-Louis Roy, éditorialiste du Devoir, écrivait : « Le texte de l'entente signée le 5 novembre 1981 par le gouvernement de Pierre Elliott Trudeau et les neuf autres provinces, met fin à plus d'un demi-siècle d'une recherche toujours infructueuse et à une succession ininterrompue d'échecs. Il met aussi fin à une conception du pays qui faisait du consentement du Québec une condition indispensable juridiquement et politiquement à tout réaménagement, même limité, du régime fédéral. Bref, ce texte n'exprime pas le pays tel qu'il est. Ce rétrécissement des perspectives qui fait basculer le Québec dans un régime constitutionnel auquel il ne consent pas et le situe dans le kaléidoscope du multiculturalisme élevé au niveau des droits fondamentaux, est une véritable trahison de l'histoire. L'entente consacre le principe de la péréquation, dossier privilégié des provinces maritimes. Elle consent à des aménagements nouveaux au sujet des ressources naturelles, dossier privilégié des provinces de l'Ouest. Elle ne trouble pas l'unilinguisme officiel de l'Ontario. Seul le Québec reste sur sa faim. De ses inquiétudes et ses exigences d'ordres culturel et économique comme majorité francophone au Canada et fragile minorité culturelle en Amérique, des aménagements spéciaux et institutionnels réclamés par ses gouvernements successifs depuis 20 ans, on ne trouve pas trace dans l'entente quasi unilatérale signée hier à Ottawa. Au contraire, cette dernière limite "rétrospectivement et prospectivement" les droits et les pouvoirs de l'Assemblée nationale.»	Ce triste événement, dans l'histoire du Canada, a été qualifié de « nuit des longs couteaux » par les médias québécois. Le rôle marquant de Jean Chrétien dans l'isolement du Québec lors des négociations lui fera marquer des points très importants auprès de l'establishment du parti libéral du Canada.
32	1982-04-27	Rapatriement de la loi constitutionnelle. Pierre Elliott Trudeau, malgré l'opposition du gouvernement du Québec, réussit à rapatrier la Constitution, à faire adopter une formule de modification (qui fait perdre au Québec son droit de veto «traditionnel») et à enchâsser dans cette nouvelle constitution une Charte canadienne des droits et libertés	Ce geste unilatéral est contesté devant la Cour Suprême par le gouvernement du Québec.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
33	1982-12-28	Décision de la Cour suprême du Canada concernant le rapatriement unilatéral de la Constitution canadienne, en l'absence du Québec. Le plus haut tribunal au Canada déclare: «La décision du Parlement de rapatrier la Constitution et d'y inclure une charte des droits, sans l'accord de toutes les provinces, est légale mais contraire à l'esprit du fédéralisme.»	En dépit de cette grave mise en garde de la Cour Suprême, on constate, 25 ans plus tard, que l'esprit du fédéralisme demeure constamment bafoué dans les faits par les gouvernements fédéraux qui se sont succédés, particulièrement à l'égard de l'État de la nation québécoise.
34	1982-	En 1982, une réunion du Conseil des ministres s'est tenue dans un hôtel de Montréal, à laquelle était convoqué le gestionnaire des deux aéroports. À l'époque, c'était Transports Canada qui les gérât. Le ministre des Transports a alors annoncé qu'il ne transférerait pas tous les vols de passagers de Dorval à Mirabel. On avait déjà commencé à accorder beaucoup de vols internationaux à Toronto depuis 1972 et l'on avait décidé secrètement de favoriser Dorval. Le gouvernement libéral de Pierre-Elliott Trudeau décrète donc le maintien de deux aéroports: Mirabel s'occupe des vols internationaux, des vols nolisés et du fret aérien. Dorval s'occupe des vols domestiques et des vols transfrontaliers.	Pourquoi ne pas avoir concentré toutes les activités aériennes à Mirabel conformément au plan original? Les spécialistes se perdent en conjectures sur ce sujet. Ces mêmes spécialistes s'accordent toutefois à dire que cette décision de maintenir deux aéroports a été le troisième jalon du scandale aéroportuaire , surtout depuis qu'il était devenu évident que les traitements de faveur accordés en 1971 par le gouvernement fédéral et Air Canada à l'aéroport Pearson de Toronto, avaient eu pour conséquence d'éroder l'achalandage à Mirabel. Dans les coulisses politiques, on chuchotait que la mauvaise relation personnelle entre Pierre-Elliott Trudeau et René Lévesque avait atteint son paroxysme, à cause du refus de celui-ci de se plier aux vœux de la majorité au Canada, lors du rapatriement de la constitution. Le gouvernement du Parti québécois, à l'instar des deux gouvernements qui l'ont précédé et du gouvernement ontarien (dans le cas de Pickering), a maintenu sa décision de ne pas contribuer au coût des liens routiers et ferroviaires nécessités par un ouvrage fédéral imposé; le refus répété de participation du gouvernement du Québec était devenu d'autant plus logique que déjà, il était apparent que l'aéroport Pearson de Toronto allait supplanter Mirabel comme plaque tournante au Canada.
35	1983-06-	Après des audiences publiques concernant l'expansion de l'aéroport de Vancouver en juin 1983, de nouvelles directives furent données à Transports Canada en octobre 1983. Peu de temps après, Transports Canada arrêta de nouveau la planification d'une piste parallèle en raison de la récession. L'examen dont la Commission avait été chargée était donc suspendu une deuxième fois. Les derniers travaux de la Commission à ce sujet ont été terminés par la publication du rapport « Guideline for the Preparation of Environmental Impact Statement on the Proposed Third Runway at Vancouver International Airport ». Ce rapport servira à Transports Canada pour effectuer toutes les études subséquentes relatives à l'expansion de l'aéroport de Vancouver.	Pendant que Transports Canada adopte un cadre décisionnel modèle inspiré des Études d'impact sur l'environnement qu'elle s'imposera à partir de 1990, ce même ministère a décidé, sans consultation aucune auprès des élus et des citoyens québécois, de ne pas transférer les vols domestiques et transfrontaliers à Mirabel, tel que planifié à l'origine. Deux poids, deux mesures.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
36	1984-09-04	Le parti progressiste-conservateur de Brian Mulroney remporte les élections fédérales avec 211 députés sur 282. Le parti libéral ne réussit à élire que 40 députés pour l'ensemble du Canada, dont seulement 17 sur 75 au Québec.	Les québécois se sont sentis trahis par les libéraux lors du rapatriement unilatéral de la constitution deux ans plus tôt et n'ont élu que 17 députés sur 75. Le reste du Canada n'a d'ailleurs pas du tout apprécié la manière incroyablement basse, immorale et illégitime utilisée par le parti libéral pour rapatrier unilatéralement la constitution, en lui infligeant la pire défaite de son histoire, avec seulement 23 députés sur 207.
37	1985-01-25	Le Journal Les Affaires, sous la signature d'André Hains, titre «Déclin de Montréal au profit de Toronto». On y rapporte que deux études recommandent le transfert des vols commerciaux de Dorval à Mirabel ».	De plus en plus de responsables du milieu des affaires commencent à réaliser que la décision prise par Pierre-Elliott Trudeau en 1982, de ne pas transférer tous les vols commerciaux de Dorval à Mirabel, avait eu comme conséquence de favoriser Toronto au détriment de Montréal.
38	1985-03-28	Rétrocession d'une première tranche d'environ 80 000 acres de terrains expropriés sur un total de 97 000. La superficie appartenant au gouvernement fédéral est ainsi réduite à 18 639 acres, ce qui est très près de la superficie expropriée le 30 janvier 1973 à Pickering, Ontario, pour un aéroport d'envergure légèrement inférieur à celui de Mirabel.	Ce geste d'éclat posé par le gouvernement conservateur de Brian Mulroney, à peine 6 mois après son élection se voulait un premier geste de réconciliation entre le pouvoir fédéral et le Québec, avec l'espoir que le Québec pourrait réintégrer la fédération canadienne dans l'honneur et l'enthousiasme. Cette opération aura finalement coûté au fédéral 235 millions de dollars (316 millions pour l'expropriation moins les revenus de 81 millions pour la revente et la location). Pour certains expropriés de Mirabel, c'est l'aboutissement d'un combat éprouvant.
39	1986-	La Corporation de développement des investissements du Canada décide de privatiser Canadair et lance un appel d'offres. Cinq offres ont été déposées: celle de Bombardier, au montant de 120 millions de dollars, est retenue puisqu'elle présente les meilleures conditions financières, garantie de gestion et d'expansion de Canadair.	Cette acquisition comprend tout le terrain occupé par les piste de l'aéroport de Cartierville désormais fermé. On verra plus loin que Bombardier en fera l'un des site de développement résidentiel les plus prestigieux dans l'Ouest de l'île qui sera appelé Bois-Franc.
40	1987-06-03	Signature de l'entente du lac Meech par tous les premiers ministres du Canada.	
41	1988-03-	Le gouvernement libéral de Robert Bourassa à Québec et le gouvernement conservateur à Ottawa s'entendent pour assurer à frais partagés le parachèvement de l'autoroute 13 sur une distance de 23 km.	Il n'y a jamais eu de suites à cette entente, pour des raisons impossibles à retracer. Selon certaines sources, le député libéral du comté d'Argenteuil, Claude Ryan, se serait objecté à ce qu'un montant de 78 millions de dollars soit affecté au prolongement de la A13, si Transports Canada n'acceptait pas de prolonger immédiatement cette autoroute sur le terrain même de l'aéroport. Le montant reçu d'Ottawa aurait finalement été dépensé pour construire la route 175 entre Québec et Chicoutimi et pour rénover le réseau ferroviaire entre Montréal et Deux-Montagnes. On peut présumer que les conditions imposées par le fédéral étaient inacceptables pour le gouvernement su Québec. C'est bizarre tout de même...

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
42	1988-03-	Bombardier Immobilier Ltée, une société créée dans le but de mettre en valeur le patrimoine immobilier de Bombardier inc., présente aux urbanistes de la ville de Saint-Laurent le plan directeur d'un important projet de développement résidentiel. Bombardier disposait d'un terrain de plus de 20 millions de pieds carrés laissé vacant par l'abandon de l'aéroport de Cartierville. Contigu au Nouveau Saint-Laurent, le développement du projet Bois-Franc devait s'échelonner sur plus de dix ans. Le concept de base était d'offrir aux résidents une qualité de vie exceptionnelle, grâce à la présence d'espaces verts (20 000 arbres devaient y être plantés), de nombreux plans d'eau, de squares et la proximité du centre de Montréal.	Le plan directeur détaillé de ce projet ne sera approuvé qu'en juin 1992 par la ville, un mois avant la signature du bail d'ADM avec Transports Canada. L'inauguration du projet aura lieu en août 1993. Voir événements subséquents.
43	1988-11-	La revue Commerce titre « Mirabel décolle enfin ! » sous la signature d'Ivan Lamontagne.	L'appui du milieu des affaires québécois pour un transfert des vols commerciaux vers Mirabel s'accroît.
44	1988-11-21	Le parti conservateur de Brian Mulroney est reporté au pouvoir. Le parti libéral ne remporte que 82 sièges sur 295, dont seulement 12 sur 75 au Québec.	Les québécois de toutes allégeances reprennent espoir de pouvoir enfin réintégrer la fédération canadienne dans le respect, l'honneur et l'enthousiasme, grâce à l'accord du lac Meech signé unanimement par les onze premiers ministres du Canada. C'est dans ce contexte que le parti libéral obtient le pire score de toute son histoire au Québec. Ce constat a fait dire à Pierre Drouilly, professeur à l'université de Montréal: « Il s'agit là, sans nul doute, d'un désaveu du fédéralisme centralisateur, tel que pratiqué par les libéraux depuis vingt-cinq ans. C'est pourquoi cette nouvelle conjoncture électorale risque de durer un certain temps, surtout si le Parti libéral du Canada durcit ses positions politiques et constitutionnelles, comme l'y invitent les partisans et anciens collaborateurs de Pierre Trudeau.»
45	1988-12-21	Le ministre de l'environnement du Québec, Clifford Lincoln, démissionne du cabinet avec ses collègues Herbert Marx et Richard French, à cause de la décision du gouvernement de Robert Bourassa de donner une prépondérance au français dans l'affichage.	On retrouvera l'ex-ministre Lincoln dans les rangs des libéraux fédéraux de Jean Chrétien en 1993, où il reniera allègrement les principes environnementaux, dont il s'était fait le champion, pour appuyer les agressions aériennes accrues, décidées par ADM, sur la tête de ses concitoyens du Lac Saint-Louis.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
46	1989-11-21	Le gouvernement fédéral transfère les pouvoirs du Conseil de l'aéroport international de Montréal à la "Société de Promotion des Aéroports de Montréal" (SOPRAM), qui propose que la propriété et l'exploitation des aéroports soient cédées à Aéroports de Montréal, une société à but non lucratif qui serait créée par une loi d'intérêt privé.	
47	1988-12-24	Le journal Les Affaires titre sous la signature de Gilles Lajoie, « L'aéroport de Montréal veut faire ses choux gras de la congestion à Toronto ».	La congestion à l'aéroport Pearson de Toronto sera en grande partie résolue par des investissements massifs du gouvernement fédéral pour la construction d'un nouvel aéroport, pendant que le prochain gouvernement libéral de Jean Chrétien fera tout en son pouvoir pour fermer Mirabel.
48	1989-	Privatisation d'Air Canada par le gouvernement conservateur de Brian Mulroney; la compagnie était depuis 1964 une Société d'État sous la responsabilité du ministre des Transports du Canada.	Plusieurs observateurs de la scène politique y voient un nouveau moyen pour le gouvernement fédéral d'éviter d'avoir à rendre des comptes à la population sur les décisions de la plus grande compagnie aérienne du Canada. En dépit de cette apparente indépendance, il est facile de voir que le gouvernement fédéral joue encore un rôle prépondérant dans les décisions de cette entreprise. On n'a qu'à analyser la bataille que livre Air Canada depuis plusieurs années pour se soustraire à l'obligation de donner des services en français en dehors du Québec: le gouvernement l'a obligée à maintenir cette obligation pour des raisons politiques, ce qui est aberrant parce que cela contribue à la rendre moins compétitive sur le marché international.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
49	1989-11-	À la demande du ministre fédéral des Transports, Benoît Bouchard, l'examen de la Commission d'évaluation environnementale de l'aéroport de Vancouver reprend, après une interruption de six ans. La Commission a suivi un processus substantiel, rigoureux et très productif qui a fait ressortir tous les aspects du problème et a donné à tous les citoyens intéressés l'occasion d'exprimer complètement leurs opinions. De simples citoyens des villes de Vancouver, Richmond et Delta font partie d'un comité sur la gestion du climat sonore. Le point culminant de ce processus furent les onze jours d'audiences publiques. La première raison invoquée lors des audiences pour justifier l'expansion, était que les terrains disponibles et l'espace aérien libre sont si limités dans la région de Vancouver qu'il serait probablement impossible d'y trouver à ce moment un emplacement acceptable pour un nouvel aéroport. Pour cette raison, le projet actuel prend une importance à long terme inhabituelle.	Alors que Transports Canada a justifié l'expansion de l'aéroport de Vancouver par l'inexistence d'une alternative, comment fera ce même ministère pour justifier l'expansion de Dorval en 1996, alors que l'alternative, Mirabel, existe déjà. De plus, on verra qu'ADM a toujours tenu secrètes les réunions de son comité de gestion du climat sonore et n'a jamais admis de citoyens sur ce comité. Les événements qui suivent démontrent qu'après la création d'ADM, il suffira de s'assurer que ses dirigeants refuseront de se plier à toutes consultations publiques, inspirées des processus d'études d'impact sur l'environnement, puis de s'assurer que les divers ministres des Transports qui se succéderont fermeront les yeux sur les violations des clauses contenues dans le bail à cet effet. Deux poids, deux mesures.
50	1990-06-22	Rejet de l'accord du lac Meech par la législature du Manitoba et de Terre-Neuve, deux alliés de Pierre-Elliott Trudeau et Jean Chrétien.	Ce rejet met fin au processus entrepris au milieu des années 80 par le premier ministre Brian Mulroney et les premiers ministres des provinces pour amener le Québec à adhérer à la Constitution canadienne. Selon les dispositions de l'entente dite du lac Meech, chaque province avait trois ans pour faire ratifier l'accord par sa législature. L'approbation de l'Assemblée nationale du Québec est acquise dès 1987. Mais, en juin 1990, les législatures de Manitoba et de Terre-Neuve n'ont toujours pas ratifié l'accord, ce qui confirme son échec le 22 juin. Le soir même, le premier ministre du Québec, le libéral Robert Bourassa, prononce un discours dans lequel il déclare qu'à l'avenir le Québec négociera de façon bilatérale avec Ottawa. Il y affirme notamment : «Le Canada anglais doit comprendre de façon très claire que, quoi qu'on dise et quoi qu'on fasse, le Québec est, aujourd'hui et pour toujours, une société distincte, libre et capable d'assurer son destin et son développement.» L'échec de cette entente s'est traduit par un regain de popularité important pour l'option souverainiste.
51	1991-06-29	Le journal Les Affaires, sous la signature de Gilles Lajoie, titre «Les aéroports de Mirabel et Dorval survivront ».	Le milieu des affaires est rassuré. Tout indique que Mirabel survivra.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
52	1991-08-	La commission d'évaluation environnementale de l'aéroport de Vancouver remet son rapport au ministre fédéral de l'environnement, Jean Charest, et au ministre fédéral des transports, Jean Corbeil. Ce rapport, qui fait état d'études indépendantes d'une qualité exceptionnelle, arrive à des conclusions remarquables concernant la pollution sonore et son impact sur la santé des citoyens riverains, de même que sur l'habitat des oiseaux migrateurs.	La commission reconnaît que les citoyens riverains seront grandement affectés par la présence de l'aéroport à cause de la croissance anticipée et recommande une série de mesures de compensations. Ces mesures vont de l'aide à la relocalisation, à l'insonorisation des immeubles, à la garantie de compensation pour les pertes en cas de revente éventuelle de la résidence. Les recommandations contiennent également plusieurs autres mesures destinées à informer les citoyens qui voudraient déménager dans les secteurs affectés par le bruit et la pollution de l'air, de manière à ce qu'ils le fassent en toute connaissance de cause. L'autorité aéroportuaire, VIAA, qui sera créée quelques mois plus tard se pliera volontier à ces recommandations, contrairement à ADM qui s'en abstiendra délibérément.
53	1992-06-	Après cinq ans d'études et de planification, Bombardier Immobilier dépose le plan directeur du projet Bois-Franc pour approbation par les autorités de la ville de Saint-Laurent. Ce plan préparé par les urbanistes Daniel Arbour et Associés prévoyait la construction et la vente de 8000 logements sur une surface de 21 000 000 pieds carrés.	La Phase 1 du projet sera construite directement sous le prolongement de la piste 06L/24R de l'aéroport de Dorval, ce qui aurait pu constituer un sérieux handicap, n'eut été la certitude du promoteur et de ses urbanistes que cet aéroport serait remplacé par celui de Mirabel à brève échéance. Cette certitude était clairement illustrée par le projet de deux tours d'habitation de 12 étages devant éventuellement être érigées sur l'Île de la Brunante, immédiatement sous la trajectoire des avions. Il est notoire que l'urbaniste Daniel Arbour est très au fait de la réglementation aéroportuaire, puisqu'il a été aux premières loges du projet de la conception de l'aéroport de Mirabel de 1970 à 1975. en tant que directeur général du Service d'aménagement du territoire de la région aéroportuaire (SATRA).
54	1992-06-23	Le gouvernement fédéral sanctionne une nouvelle Loi Canadienne sur l'Évaluation Environnementale (LCEE).	Ces lois n'entreront en vigueur qu'entre le 22 décembre 1994 et le 19 janvier 1995.
55	1992-06-24	Transports Canada refuse de compenser les citoyens de la région de Vancouver qui seront affectés par la construction de la piste 08L/26R; par contre le ministère accepte en partie le rapport de la Commission fédérale d'évaluation environnementale (Environmental Assessment and Review Process - EARP) en bannissant les mouvements aériens de nuits entre 22h00 et 07h00 au-dessus et au-delà de cette piste.	Quel contraste avec Montréal où ADM introduira secrètement et de manière sans cesse croissante des vols de nuit non urgents à partir de 1998. Cela est complètement à l'inverse de ce qu'ADM et Transports Canada ont prétendu devant les médias, la classe politique et même les tribunaux en 1996 et 1997.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
56	1992-07-31	Transports Canada cède la gestion des deux aéroports de Montréal à ADM avec un bail d'une durée de 60 ans, renouvelable pour 20 ans par la suite. ADM a été formée en 1988: sept des huit membres de son conseil d'administration représentent le milieu des affaires et sont puisés à même le 21 membres de la SOPRAM, une corporation sans but lucratif formée de 21 membres provenant d'organismes du milieu.	Cette décision par le gouvernement conservateur de Brian Mulroney a été perçue par certains observateurs québécois comme une autre façon de soustraire le gouvernement fédéral à ses obligations de rendre des comptes à la population. La réalité des années subséquentes devait leur donner raison. Il faut reconnaître que des mouvements semblables étaient de plus en plus répandus dans le monde et que le gouvernement du Québec voyait d'un bon oeil la prise en charge des aéroports par des dirigeants plus près des préoccupations régionales.
57	1993-05-05	En commission parlementaire à Québec, le débat fait rage sur la position du gouvernement libéral de Robert Bourassa, concernant l'avenir des deux aéroports de Montréal. D'une part, son ministre du Tourisme Vallerand est d'avis que la dualité aéroportuaire Mirabel-Dorval nuit au tourisme et qu'il faudrait tout rapatrier les activités aéroportuaires dans un seul endroit, alors que son ministre des Transports, Sam Elkas, ne veut pas se prononcer avant qu'ADM ait complété ses études à la fin du mois de mai.	Dans les mois qui suivent, divers rapports ont été produits. Le lecteur est invité à lire le résumé des cinq rapports qui suivent, lesquels ont servi de déclencheurs au lancement de l'un des plus importants développements résidentiels à être autorisés sur l'île de Montréal. Il s'agit du projet Bois-Franc dans la ville de Saint-Laurent, dont le promoteur est Bombardier Immobilier, une filiale du principal avionneur au pays.
58	1993-06-	Selon les études qu'ADM avait commandées à NORR Airport Planning Associates, pour développer un réseau aéroportuaire à long terme en vue de l'avenir, on prévoit que la capacité de l'aéroport de Dorval serait atteinte en l'an 2008, avec un achalandage de 13,3 millions de passagers par année. Le rapport ajoute qu'à la limite, on pourrait reporter à 2017 la saturation de l'aéroport, en recourant par exemple au détournement vers d'autres aéroports de l'aviation générale. Mais la tendance à la diminution du nombre de passagers par appareil, avec l'emploi en croissance d'avions de plus petits gabarits, élimine une telle avenue. Sypher:Mueller dans une autre étude, recommandera que toutes les activités aéroportuaires soient concentrées à Mirabel. puisque Dorval serait saturé au-delà de l'année 2017. La même étude indique de plus que, selon des études similaires ailleurs dans le monde, les citoyens de l'Ouest-de-l'Île ne pourront vraisemblablement pas tolérer plus de 600 mouvements d'avions par jour.	Ces rapports produits par des experts réputés étaient d'une grande lucidité et avaient visé juste, comme en fera foi la réalité en 2007, 14 ans plus tard: le nombre réel de passagers dévoilé par ADM s'élève en effet à 12 380 000 passagers et le nombre de mouvements aériens était de 595. ADM croyait d'ailleurs tellement dans cette vision que le plan directeur qui sera déposé en 1995, prévoira un transfert de tous les vols de passagers à Mirabel vers 2015. Que se passera-t-il en 6 mois pour qu'un changement radical au plan directeur 1995-2010, survienne sans qu'il y ait eu de véritables études sérieuses? Les événements qui suivent fourniront l'explication qui ressemble à une véritable campagne de désinformation avec comme leader, AIR CANADA.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
59	1993-06-	En 1993, le mathématicien américain William Meecham a fait sursauter la communauté aéronautique en publiant les résultats d'une recherche réalisée auprès de 120 000 personnes, dont une partie demeurait aux abords de l'aéroport de Los Angeles, qui compte 2 fois plus de mouvements qu'à Dorval. Ces gens étaient 30 % plus enclins aux dépressions nerveuses que ceux qui ne résidaient pas près de l'aéroport, le taux de suicide des 35 à 75 ans était 100 % plus élevé, et le taux de mortalité était supérieur de 5 %.	Il est important de constater que ce fait incontestable ne sera jamais soulevé par ADM ou ses consultants, lorsque celle-ci décidera de transférer à Dorval les vols internationaux.
60	1993-06-	Dans une étude réalisée pour le ministère des Transports du Québec (Jacques Roy, 1993) l'expert recommandait, sur la base d'une analyse de type avantages-coûts, de maintenir le statu quo à court terme, de faciliter l'accès à Mirabel à moyen terme et de consolider les vols à Mirabel à plus long terme. D'ailleurs, tous les transporteurs étrangers consultés dans le cadre de cette étude ont vanté les mérites de Mirabel et son immense potentiel d'avenir. De plus, la plupart de ces transporteurs ont émis, à l'époque, des mises en garde quant à la consolidation des vols à Dorval car il s'agirait alors d'un repli dans un lieu sans possibilité de développement et propice aux problèmes environnementaux.	Le rapport commandé par Transport Québec, confirmait les conclusions de Sypher: Mueller. Il est important de noter que ces deux études, de même que le document préparé par ADM en 1996 pour annoncer sa décision de rapatrier les vols internationaux réguliers de Mirabel à Dorval (ADM, 1996), sont unanimes à l'effet que la dualité aéroportuaire n'est qu'un des facteurs, parmi beaucoup d'autres, expliquant le déclin de Montréal par rapport à Toronto. Ces études mettent en évidence les gains relativement faibles que pourrait engendrer la consolidation des vols à l'une ou l'autre des installations aéroportuaires par rapport aux coûts très élevés, voire prohibitifs, qui y sont associés. Malheureusement, aucune étude d'impact sur l'environnement des citoyens riverains, qui aurait pu faire une différence considérable entre ces deux solutions à peu près ex-aequo sur le plan financier, n'a été entreprise, même pas au projet Bois-Franc dont le lancement était imminent.
61	1993-06-30	Une ébauche confidentielle produite par ADM intitulé "Prévision, potentiel et plan de développement" dévoile avoir fait étudier par SNC-Lavalin un trajet par train rapide (vitesse de pointe de 200 kmh) entre Mirabel, Dorval et le centre-ville. Ce projet estimé à 250 M\$ permettrait un temps de transit entre 11 et 13 minutes de Mirabel à Dorval et de 30 à 35 minutes entre Mirabel et le centre-ville. On y recommandait même que le train à Très Haute Vitesse (THV) entre Québec et Windsor, soit conçu pour passer par la gare souterraine située sous l'aérogare de Mirabel.	Cette étude sera suivie d'une étude de préféabilité qui sera déposée le 3 janvier 1995.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
62	1993-08-04	ADM publie un document intitulé "L'avenir du système aéroportuaire montréalais - Document synthèse". On analyse la possibilité d'une concentration de tous les vols à Dorval. On peut lire que "l'État accorde une très grande importance à la protection de l'environnement, et la gêne due au bruit découlant d'une concentration des activités à un aéroport ferait certes l'objet d'une étude très attentive. Dans le cadre du processus fédéral d'évaluation et d'examen en matière d'environnement, ce projet de concentration des activités, exigerait la formation d'une Commission d'évaluation environnementale, chargée de réaliser l'examen public de la proposition. Une concentration des activités à Dorval susciterait sans aucun doute nombre de questions et d'appréhensions chez les riverains et exigerait de longues consultations et études avant de devenir réalité. Des audiences publiques permettraient d'assurer que des réponses soient apportées aux questions de la population, surtout en ce qui concerne les mesures de réduction du bruit des aéronefs et les éléments justifiant une concentration des activités aériennes à Dorval plutôt qu'à Mirabel. Les exemples récents de Toronto et de Vancouver nous enseignent que ce processus peut facilement s'étendre sur plusieurs années. Le mécontentement grandissant exprimé par les riverains de tous les aéroports internationaux enchâssés dans une zone urbaine en Amérique du Nord et en Europe, nous signale clairement que la tolérance au bruit de la population en général va en diminuant.	<p>Ce document souligne que " grâce à ses deux aéroports, Montréal peut, fort heureusement limiter considérablement les méfaits du bruit. <u>La mise au rancart d'un pareil avantage serait inopportune et découlerait certes d'un manque de vision à long terme.</u> Le document conclut que "...le recourt à l'aéroport de Mirabel sera inévitable à long terme."</p> <p>Qu'est-ce qui a changé depuis, pour qu'ADM décide à la fin de 1995 de refuser tout processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement et d'imposer à toutes fins pratiques la fermeture de Mirabel à partir de février 1996? L'expression démocratique par référendum de près de la moitié des citoyens québécois d'offrir au reste du Canada un nouveau partenariat qui modifierait la constitution canadienne. Il est maintenant évident pour une majorité d'observateurs, que le gouvernement fédéral de Jean Chrétien a imposé la fermeture de Mirabel pour punir les québécois d'avoir osé exprimer leur désir d'un renouvellement de l'entente constitutionnelle.</p>

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
63	1993-08-06	Lancement en grande pompe par Bombardier Immobilier et la ville de Saint-Laurent de la Phase 1 du projet résidentiel Bois-Franc à Saint-Laurent, un vaste territoire de plus de 20 millions de pieds carrés, situé en lieu et place de l'ancien aéroport de Cartierville, dans l'axe de la piste 24R/06L de l'aéroport de Dorval. Ce projet est l'aboutissement de plus de sept ans d'études par des urbanistes chevronnés qui ont travaillé de concert avec Bombardier et la ville de Saint-Laurent.	Les représentants des ventes de six constructeurs choisis par Bombardier Immobilier pour la Phase 1 du projet Bois-Franc à Saint-Laurent, rassuraient les acheteurs potentiels concernant la pollution sonore causée par l'aéroport de Dorval: 1) Il y avait un couvre-feu de 23h00 à 7h00, ce qui éliminait toute nuisance la nuit; 2) 90% des avions qui passaient au-dessus du projet Bois-Franc étaient en mode "atterrissage" (moins bruyant) parce que les vents dominants viennent de l'ouest; 3) le bruit relativement faible durait à peine 10 secondes par avion; 4) le trafic aérien qui atterrissait était réparti entre deux pistes parallèles, dont l'une qui est loin du projet, à mi-chemin entre Côte-Vertu et Côte-de-Liesse; 5) le déménagement de Dorval vers Mirabel n'était qu'une question de temps, puisqu'il n'y avait plus de place à Dorval pour agrandir; 6) les urbanistes de la ville de Saint-Laurent n'auraient jamais autorisé un zonage résidentiel prévoyant la construction de deux tours de 12 étages sur l'Île de la Brunante, qui est située exactement sous le prolongement de la piste principale 06L/24R; 7) Bombardier Immobilier n'investirait pas autant d'argent dans un projet d'une telle qualité, s'il en était autrement. Toutes ces affirmations seront contredites dans les faits à partir de l'an 2000, gracieuseté de décisions inimaginables et injustifiées de la part d'ADM.
64	1993-10-25	Le parti libéral de Jean Chrétien remporte les élections fédérales avec 177 sièges sur 295, dont 19 sur 75 au Québec. Notes spéciales: 1) Durant la campagne électorale, le parti libéral a promis d'annuler le contrat signé par le gouvernement canadien avec un fabricant d'hélicoptères pour l'achat d'appareils requis par l'armée de l'air canadienne. Il a également promis de démanteler la Greater Toronto Airport Authority (GTAA) qui était l'équivalent d'ADM. 2) L'ancien ministre de l'environnement du Québec, Clifford Lincoln, est élu pour la première fois au fédéral, dans le comté de Lac Saint-Louis, depuis sa démission en 1988 du gouvernement du Québec sur la question de la langue d'affichage.	Le parti libéral ne remporte que 19 sièges au Québec sur 75, à cause du rôle majeur joué par Pierre-Elliott Trudeau et Jean Chrétien dans le fiasco des accords du lac Meech et de Charlottetown. Le Québec et l'Ouest canadien choisissent de voter pour leurs nouveaux partis : le Bloc québécois et le Parti réformiste. Cette division régionale du vote favorise la victoire du Parti libéral et provoque la débâcle du Parti progressiste conservateur. Ce parti dirigé par Kim Campbell n'obtient que deux sièges et perd son statut de parti officiel: le Reform Party obtient 52 sièges et le Bloc québécois, qui a remporté 54 sièges devient l'opposition officielle. Quant à la promesse d'annuler le contrat des hélicoptères, elle aura coûté 800 millions de dollars sans que les canadiens n'aient eut quoi que ce soit en retour. Quant au démantèlement de GTAA, il aura lieu dès 1994 pour être reconstitué en 1996 dans un nouveau cadre de gestion financière et environnementale qui s'appliquera à toutes les autorités aéroportuaires au Canada, sauf ADM à qui on a permis de ne pas être encadré du tout. En ce qui concerne le combat que livre Clifford Lincoln depuis 1988 contre la prépondérance du français dans l'affichage il le poursuit avec les libéraux fédéraux; l'ancien ministre de l'environnement n'hésitera pas à s'opposer au regroupement des vols internationaux à Mirabel, même si c'est au détriment de la qualité de vie des citoyens de Dorval, Pointe Claire et Saint-Laurent, comme on le verra en commission parlementaire en avril 2000.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
65	1994-	Le gouvernement décrète une nouvelle politique nationale des aéroports pour palier au manque total d'encadrement des quatre autorités aéroportuares déjà créées. Les critères dont le gouvernement doit tenir compte pour relever ces défis: 1) les normes, règles et règlements sur la sécurité et la sûreté des transports; 2) les obligations constitutionnelles, légales et fiduciaires; 3) un service raisonnable aux collectivités éloignées et aux personnes handicapées du Canada; 4) le respect de l'environnement. Avec ces changements, le Canada profitera d'un système plus efficace, plus abordable et plus réaliste pour répondre aux besoins de transport du pays dans le 21 ^{ème} siècle, clame la politique gouvernementale.	L'histoire fera la démonstration que des 24 autorités aéroportuares du réseau national créées par le gouvernement fédéral, seul ADM a toujours refusé d'adhérer à la nouvelle politique jusqu'en 2002, avec l'accord tacite de Transports Canada. En 2002, suite à un rapport désastreux du vérificateur général du Canada remis en l'an 2000, ADM a été forcée de modifier sa réglementation pour se conformer à la politique nationale. Depuis 2002, la vérificatrice générale du Canada constatera, dans son rapport de 2005, que l'aspect financier de la gestion d'ADM a été considérablement amélioré, mais elle n'a pas fait d'analyse particulière de la performance d'ADM quant au respect des exigences environnementales. La lecture des événements qui suivront feront la démonstration que l'adhésion d'ADM aux exigences environnementales et de développement durable, ne dépasseront jamais le stade des bonnes intentions dans ses publications.
66	1994-05-	Dans son rapport annuel 1994, ADM se félicite d'avoir pu dégager un excédent des revenus sur les dépenses de 24,6 M\$, dont 14 M\$ proviennent de Mirabel et 10,6 M\$ de Dorval.	Étonnamment, ADM décidera un an et demi plus tard de commencer à démanteler cet aéroport rentable pour favoriser Dorval, même si les conséquences sur l'environnement seront désastreuses.
67	1994-10-	Un arrêté ministériel en France a imposé un couvre-feu complet durant la nuit à l'aéroport d'Orly tout en plafonnant à 200 000 le nombre de mouvements aériens annuels (547 mouvements aériens par jour). L'excédent doit obligatoirement être dirigé vers l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaule.	
68	1994-12-22	Entrée en vigueur de certains articles de la LCEE. Le reste des articles de loi entrera en vigueur le 19 janvier 1995.	Il est intéressant de lire ce que le juge Marc Noël aura à dire sur les failles de cette loi, dans son jugement du 24 octobre 1996.
69	1995-01-03	Dépôt d'une étude de préféabilité d'une desserte ferroviaire aéroportuaire et régionale par SNC-Lavalin. Sept tracés ont été considérés et celui recommandé passe par la voie ferrée du CN existante Deux-Montagnes-Centre-ville. Le coût en est estimé à 280 M\$. Les temps de parcours s'établissent comme suit: Centre-ville-Mirabel 35 minutes; Mirabel-Dorval 25 minutes; Centre-ville-Dorval: 20 minutes. Ces temps de parcours sont basés sur des trains conventionnels.	On ne retrouve aucune trace des suites qui ont été données par ADM à cette étude. Selon certains observateurs, Air Canada qui s'est toujours opposée à favoriser Mirabel jouera un rôle déterminant dans les choix d'ADM, comme on le verra plus loin. Seule consolation, le ministre québécois des Transports, Guy Chevrette, se basera sur cette étude pour faire l'acquisition en l'an 2000 de l'antenne Montfort du CN, avec l'intention d'en faire profiter l'aéroport de Mirabel éventuellement.
70	1995-01-19	Entrée en vigueur des derniers articles de la LCEE.	

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
71	1995-02-	Signature du nouvel accord "ciel ouvert". C'est en 1991 que le Canada et les Etats-Unis ont entamé des négociations visant à permettre aux transporteurs aériens des deux pays d'accéder plus librement à l'ensemble du territoire nord-américain.	ADM décrira un an plus tard cet accord comme un bouleversement inattendu pour justifier sa soudaine volte-face quant à l'avenir de Mirabel, alors qu'en réalité, l'accord était l'aboutissement normal d'un long processus connu de tous les initiés.
72	1995-05-01	Dépôt par ADM du plan directeur 1995-2010, conformément à ses obligations contractuelles. ADM y indique que "l'aspect technique du prolongement de l'autoroute 13 est complété. Il sera pertinent, dans une réflexion sur les priorités à l'horizon 2011, de préciser la contribution de ce projet aux objectifs et d'en établir l'horizon de réalisation."	Il est notable qu'aucune des décisions majeures prises entre 1996 et 2003 n'apparaissait dans le plan directeur: 1) les travaux à entreprendre à Dorval devaient être limités aux besoins de 9,7 millions de passagers, 2) le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval n'était pas prévu, 3) l'autorisation de décollages et d'arrivées entre 23h00 et 07h00 étaient interdits, 4) le transfert imposé des vols nolisés de Mirabel à Dorval n'était pas prévu, 5) l'érosion graduelle de la capacité cargo à Mirabel au profit de Dorval n'était pas prévu. En dépit des violations répétées du plan directeur approuvé, Transports Canada n'est jamais intervenu pour le dénoncer. Aucune indication, dans ce plan directeur, pouvait laisser entrevoir ce qu'ADM se préparait à annoncer environ 6 mois plus tard.
73	1995-08-04	Mauvaise nouvelle pour Mirabel: le transporteur allemand Lufthansa annonce qu'il quitte l'aéroport de Mirabel, après 20 ans, pour concentrer ses activités canadiennes à Toronto. La société assurait sept liaisons par semaine entre Montréal et Francfort, un marché de 100 000 passagers par année, par rapport à un marché de 300 000 passagers par année à Toronto. La pression pour rentabiliser davantage les activités de Lufthansa était grande depuis sa privatisation. Ces dernières années, KLM, Alitalia, Sabena, TAP, Finnair et SAS avaient également transféré une partie ou la totalité de leurs activités de Montréal à Toronto ou aux États-Unis, une douzaine au total. En 1995 seulement, c'est le quart des transporteurs importants qui ont quitté Mirabel.	On verra qu'ADM justifiera son revirement soudain sur l'avenir de Mirabel à la fin de 1995 par ces importants transferts d'activités. Or, les experts Bigras, Gagné et Roy souligneront que le mouvement d'alliances et fusions était déjà en cours en 1993 et son accentuation était tout aussi prévisible que la conclusion éventuelle de l'accord canado-américain "ciel ouvert". Il faut donc chercher ailleurs les causes du revirement d'ADM. La stratégie adoptée par le gouvernement Trudeau en 1982 de conserver à Dorval la partie la plus importante du transport de passagers, a rendu impraticable les connections des passagers entre les vols internationaux et les vols nationaux et transfrontaliers, tuant ainsi tout l'attrait qu'aurait pu avoir Mirabel, si tous les vols y avaient été concentrés, tel que conçu à l'origine. Plusieurs observateurs y ont vu à l'époque un autre geste des libéraux fédéraux pour éliminer Mirabel comme concurrent de Toronto.
74	1995-08-18	ADM reçoit de la firme Sypher:Mueller un rapport sommaire qui constitue une mise à jour des recommandations de son rapport de 1992-1993. Sypher:Mueller ne répond pas adéquatement à ses demandes et on décide donc d'expurger le texte qui ne fait pas l'affaire dans le nouveau rapport et on change le libellé afin de permettre l'acceptation du projet 30-30. Les seules personnes alors véritablement au courant du projet sont MM. Auger, Earle, Benoît et Mme Nathalie Hamel. Les membres de la SOPRAM n'ont jamais eu accès à ces études.	Ces révélations seront dévoilées plus tard en avril 2000 au Comité permanent des transports sur la gestion d'ADM par le maire de Mirabel, Hubert Meilleur. Le maire Meilleur a été membre de la SOPRAM de 1987 à 1998.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
75	1995-08-25	À l'orée de la consultation référendaire sur les relations Québec-Canada, le ministre canadien des Affaires étrangères, André Ouellette, a admis que le moment était venu de rationaliser l'utilisation des aéroports de Montréal pour éviter que les transporteurs aériens ne continuent à fuir Dorval et Mirabel au profit de Toronto et Vancouver. Prenant la parole à l'hôtel de ville de Montréal, le ministre a dit que des compagnies aériennes hésitaient à desservir Montréal à cause de la présence des deux aéroports. M. Ouellet a reconnu également que ce problème nuisait au développement économique de la métropole et, dans une certaine mesure, que Mirabel fut une erreur. Il aurait fallu que les infrastructures nécessaires à son développement soient complétées, par exemple, le Québec devait construire une autoroute pour relier Montréal à Mirabel et cela n'a pas été fait. Le gouvernement conservateur avait, de son côté, promis de réaliser une liaison rapide Mirabel-Dorval et cela n'a pas été fait non plus.	Si Mirabel fut une erreur, ce ne fut pas de construire un nouvel aéroport international dans la région de Montréal mais plutôt de le vouloir démesuré, de déstructurer un territoire deux fois séculaire, de brimer et de traiter injustement des milliers de Québécois et de ne pas donner à cet aéroport tous les moyens dont il aurait eu besoin pour se développer et assurer son avenir. Plusieurs observateurs de la région de Montréal et des Laurentides ont poussé un soupir de soulagement en entendant le mea culpa du ministre: ils ont cru qu'enfin, le parti libéral réparerait l'erreur qu'il avait commise en 1982. C'est en effet le gouvernement libéral de Pierre-Elliott Trudeau qui avait décidé à cette époque, contre toute attente et sans explication logique, de ne pas transférer tous les vols de passagers vers Mirabel comme prévu. L'admission du ministre Ouellette a été perçue comme l'amorce d'un nouveau transfert de tous les vols de passagers vers Mirabel. Moins de six mois plus tard, une fois le référendum passé, ADM annoncera exactement le contraire.
76	1995-10-27	À Montréal, les forces fédéralistes organisent, le 27 octobre, le plus important rassemblement du "NON" de la campagne référendaire sur la place du Canada. Des dizaines de milliers de Canadiens viennent de tous les coins du pays, de St. John's, Terre-Neuve, à Vancouver, pour démontrer leur volonté de conserver le Québec au sein du Canada. Les médias à travers le pays ont qualifié cet événement de "Love-in".	La veille du rassemblement, Lucien Bouchard s'élevait contre les importants rabais consentis aux manifestants par les transporteurs aériens, et ce malgré les avertissements du directeur général des élections, Pierre F. Côté. Celui-ci a d'ailleurs envoyé des mises en demeure à quelques compagnies afin de faire respecter la loi québécoise sur les consultations populaires. Lucien Bouchard a aussi souligné le manque de respect des forces fédéralistes envers les lois québécoises. Les souverainistes, Jacques Parizeau en tête, dénoncent cette manifestation. Le premier ministre du Québec déclare qu'il n'est pas « très agréable, à trois jours du vote, de voir des Canadiens des autres provinces venir nous dire comment voter ». Les souverainistes accusent également Ottawa d'offrir aux employés fédéraux une journée de congé avec solde pour participer à la manifestation de la place du Canada. Les souverainistes estiment à 4,3 millions de dollars les dépenses engendrées par le grand rassemblement du 27 octobre, soit une somme équivalant au plafond de dépenses permises fixé par la loi sur les consultations publiques pour les deux camps. Daniel Johnson se fait rassurant et affirme que toutes les dépenses seront comptabilisées par le comité du non.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
77	1995-10-30	Deuxième référendum au Québec. La question posée est la suivante: « Acceptez-vous que le Québec devienne souverain, après avoir offert formellement au Canada un nouveau Partenariat économique et politique, dans le cadre du projet de loi sur l'avenir du Québec et de l'entente signée le 12 juin 1995?. » L'entente du 12 juin est celle qui était intervenue entre Lucien Bouchard, chef du Bloc québécois, Mario Dumont, chef du parti de L'Action démocratique du Québec et Jacques Parizeau, chef du Parti québécois et premier ministre du Québec. Les résultats sont les suivants: Non 2 360 714 (50,56 %), Oui 2 308 266 (49,44 %) La majorité pour le non n'est que de 52 448 (01,12 % des votes valides).	Les québécois ont augmenté leur appui à la souveraineté de 40,4% à 49,4% entre 1980 et 1995. Dans les semaines qui précèdent la tenue du référendum de 1995, les libéraux fédéraux, paniqués, font fi de la loi québécoise sur le financement des référendums et dépensent des dizaines de millions de dollars pour modifier les résultats du vote. En plus du "Love-in" décrit dans l'événement qui précède, le rôle caché d'Option Canada lors du référendum est sous enquête par le DGE en 2007. Plusieurs autres événements soulèvent de sérieuses questions sur le rôle des partisans fédéraux: le nombre d'attributions de la citoyenneté canadienne au Québec passe de 23 799 en 1993 à 43 855 en 1995, soit un taux d'augmentation de 87% en deux ans. Après la création en 1998 de la liste électorale permanente, le directeur général des élections du Québec (DGE) radie de la nouvelle liste 56 000 noms qui y figuraient au moment du référendum de 1995; de plus, le DGE repère 106 000 présumés électeurs dont les caractéristiques ne peuvent être recoupées avec les données de la liste de la RAMQ; de ce nombre, 53 000 ne peuvent fournir leur numéro de carte de la RAMQ et 53 000 ne donnent jamais signe de vie. Plusieurs dizaines d'étudiants de Bishop's University sont condamnés par la Cour pour s'être inscrits illégalement et pour avoir voté frauduleusement lors du référendum de 1995. Par ailleurs, les libéraux fédéraux contestent la clarté de la question référendaire et feront adopter la "loi sur la clarté" en l'an 2000.
78	1995-11-02	Dans sa livraison du 23 mars 1996, le journal The Gazette rapporte, sous la signature d'Yvonne Zacharias, avoir appris que le comité de gestion d'ADM s'est réuni de toute urgence à la salle du conseil, deux jours après le référendum, pour passer en revue l'étude préparée par Sypher-Mueller de Washington. Paul Benoît, v.p. opérations, a exprimé l'avis qu'il fallait repenser à d'autres options suite aux nouvelles tendances qui se dessinent dans l'industrie de l'aviation. Le comité de gestion convoque une réunion secrète avec le conseil d'administration pour discuter du rapport de Sypher-Mueller et déposer un rapport qui a été tenu secret.	ADM a été forcé de dévoiler la teneur de ce rapport dans le cadre de la cause portée en Cour supérieure par la CESAMM et CQV. Certains observateurs y ont vu, un peu plus tard, une étrange coïncidence entre ce soudain virage d'ADM et le résultat, deux jours plus tôt, du référendum catastrophique pour le gouvernement fédéral de Jean Chrétien. Les nouvelles tendances de l'industrie aéronautique dévoilées par ADM, qui étaient connues depuis 1991, devenaient l'excuse parfaite pour ne pas avouer la véritable raison de la soudaine volte-face d'ADM concernant l'abandon pur et simple de Mirabel.
79	1995-11-	Jacques Auger, président d'ADM, déclare à l'assemblée de l'OACI: "...les membres de l'ACI doutent que l'élimination progressive des aéronefs non-conformes au chapitre 3 soit une solution aussi efficace qu'on le pensait aux problèmes du bruit..."	En dépit d'un tel aveu, effectué discrètement dans un environnement restreint et très spécialisé, ADM continuera à prétendre publiquement que les changements technologiques par les avioneurs auront pour conséquence de réduire de façon importante le bruit généré par mouvements aériens. Double langage...

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
80	1995-12-18	<p>Selon des renseignements qui seront dévoilés en 1996 lors des recours devant les tribunaux contre ADM par des groupes de citoyens, deux mois avant la prise de décision du 20 février, le conseil d'ADM n'avait pas été formellement saisi du transfert des vols internationaux qu'on s'apprêtait à annoncer.</p>	<p>Tout s'est fait tellement en catimini que les seules personnes au courant du transfert des vols étaient Jacques Auger, Arthur P. Earle, M. Paul Benoît et Nathalie Hamel, directrice des communications.</p>
81	1995-12-21	<p>Dans un dossier en profondeur préparé par Aïda Zenova et Luc Lavigne de Radio-Canada en 1999, on apprend que le président et chef de la direction d'ADM, Jacques Auger, rencontre le maire de Montréal, Pierre Bourque, et lui fait part confidentiellement de la réflexion en cours au sujet du transfert des vols internationaux réguliers de Mirabel vers Dorval, un projet surnommé Opération 30-30.</p>	<p>ADM fourbit ses armes politiques pour s'assurer du support du premier magistrat de la ville de Montréal, même si cette réflexion n'est absolument pas fondée sur des études techniques et économiques sérieuses. Des vieux loups de la politique laissent entendre, avec un sourire en coin, qu'il est bien connu que, dans ce milieu, la création en panique d'une situation catastrophique est plus efficace que toutes les études mûrement réfléchies, pour atteindre un objectif quel qu'il soit.</p>
82	1996-01-11	<p>Les intentions d'ADM qui devaient être secrètes ont commencé à couler dans le public. Les 21 membres de la SOPRAM sont alors convoqués pour apprendre avec étonnement la décision d'ADM concernant le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval. Ils demandent de reporter leur décision au mois d'avril.</p>	<p>Pourquoi tous ces secrets? Les dirigeants de l'arnaque qui s'en vient sont bien conscients qu'ils n'ont pas un dossier très solide et veulent éviter à tout prix de devoir rendre des comptes à la population. Il est plus facile de placer celle-ci devant un fait accompli en se ralliant le plus grand nombre du milieu des affaires et de la classe politique.</p>
83	1996-01-24	<p>Le président et chef de la direction d'Air Canada (plus gros client d'ADM avec 65 % du trafic), Hollis L. Harris, plaide par écrit auprès de Jacques Auger, président d'ADM, en faveur du transfert des vols internationaux de Mirabel vers Dorval. Il promet, si cela se réalise, de faire de Dorval un « hub » (une plaque tournante) vers l'Europe et le Moyen-Orient. Une semaine plus tard, le 1er février 1996, le maire Pierre Bourque, faisant confiance en la promesse d'Air Canada et d'ADM, prend publiquement position en faveur du rapatriement à Dorval des vols internationaux.</p>	<p>Qu'est-ce qui motive le mouvement de panique en 1996 ? Selon l'enquête menée, c'est en partie parce qu'Air Canada devra faire face à une concurrence accrue des transporteurs américains en avril 1997. Ce ne sont pas les voyageurs montréalais qui sont menacés mais plutôt Air Canada! ADM vole à sa rescousse à coups de centaines de millions de dollars au grand dam des transporteurs européens (non affiliés à Air Canada) qui, comme Air France à l'époque, dénoncent le projet d'ADM. Il est difficile de ne pas voir également de nouvelles mesures de représailles du milieu d'affaires de Toronto, suite au référendum, qui ne sont pas sans rappeler le coup de force de 1971, alors que le gouvernement fédéral a enlevé à Montréal l'exclusivité de plaque tournante des vols européens, suite à l'échec de la Charte de Victoria. La déclaration du maire de Montréal sème l'inquiétude à Mirabel et la consternation dans la population riveraine de Dorval. On pourra constater quelques années plus tard que la promesse du président d'Air Canada, qui avait enthousiasmé le maire de Montréal, était complètement dépourvue de fondement et ne s'est jamais réalisée. Le lecteur est invité à lire ce qu'en dira huit ans plus tard le président de Montréal International, Jacques Girard, lors d'une entrevue le 2 février 2004.</p>

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
84	1996-01-25	Stéphane Dion, un non-élu, est nommé ministre des affaires intergouvernementales par Jean Chrétien.	L'arrivée de monsieur Dion dans ce ministère a été conçue pour baliser un éventuel autre référendum au Québec, suite au référendum de 1995 où les partisans de la souveraineté accompagnée d'une offre d'association avec le reste du Canada, ont perdu de justesse avec près de 50% des voix.
85	1996-02-05	Un document confidentiel préparé par le consultant Sypher: Mueller, est remis au conseil d'administration d'ADM. Dans ce document, ADM a fait disparaître toutes les réserves et mises en garde de son consultant par rapport à l'avenir de Mirabel et les a "remplacées par une vision plus avantageuse de l'avenir du tout-cargo à Mirabel et qui ne prend appui sur aucune étude, ni aucune statistique validées ". On y prévoit, entre autres, que "la capacité optimale des pistes à Dorval sera atteinte aux environs de 2015 et qu'il faudra alors retourner certains vols à Mirabel " (ADM, Projet 30,1996).	C'est ainsi que ADM a tenté de camoufler la vérité et de tromper la SOPRAM, la communauté d'affaires ainsi que toute la population de Montréal. Le maquillage sera dévoilé plus tard à l'automne 1996 lors du procès devant le Juge Pierre Viau de la Cour Supérieure (Jugement p. 204).
86	1996-02-11	"Le maire de Dorval se dit prêt à accueillir le trafic de Mirabel" titre Éric Clément du journal La Presse. Le temps de transfert important entre les deux aéroports ferait fuir de grandes compagnies aériennes. Il devrait donc y avoir davantage de vols à Dorval soutient le maire de Dorval, puisqu'il n'y aurait plus d'argent pour construire une nouvelle autoroute entre les deux aéroports.	Tout indique que le maire de Dorval, Peter Yeomans, est dans le secret des dieux, par son intervention en appui à Hollis L. Harris, président d'Air Canada, moins de deux semaines avant l'annonce surprise d'ADM. Dans l'entourage de monsieur Yeomans, on disait qu'il répétait que le bruit des avions, loin de l'incommoder, le remplissait de joie: « I hear the sound of money » se plaisait-il à dire.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
87	1996-02-20	Coup de théâtre : ADM dévoile « un nouveau plan d'action » pour les aéroports de Dorval et de Mirabel, un plan qui doit s'échelonner d'avril 1996 à avril 1999. Le plan consiste à rapatrier en 1997 tous les vols internationaux réguliers de Mirabel à Dorval pour empêcher le départ des compagnies aériennes (lire Air Canada) et pour faire de Dorval une véritable plaque tournante et de Mirabel un aéroport spécialisé dans le tout cargo et les vols nolisés. Coût de l'opération: 185 M\$ pour une jetée temporaire et une jetée permanente, ce qui serait beaucoup moins cher que les 500 M\$ requis pour transférer tous les vols à Mirabel. Ces coûts seront autofinancés par la perception de nouveaux frais d'amélioration aéroportuaires. Il est prévu un retour à Mirabel en 2015. Pendant ce temps, l'autorité aéroportuaire d'Edmonton en Alberta, décide qu'il est plus avantageux de transférer tous ses vols réguliers de l'aéroport municipal, enclavé dans un secteur densément construit vers son aéroport international, plus éloigné de son centre-ville. Pour se justifier, ADM indique que, plutôt que de trancher entre les deux aéroports comme à Edmonton, l'organisme a préféré laisser le libre choix aux compagnies aériennes (lire Air Canada).	Cette stratégie soigneusement planifiée dans le secret par Air Canada et ADM a marqué un autre point tournant dans le développement de Montréal-Dorval. Jamais la population riveraine n'a été consultée, et on ne peut que constater l'inaction apparente du gouvernement fédéral dans ce dossier depuis 1993. Cette décision subite d'ADM, avec l'accord tacite du gouvernement fédéral, constitue le quatrième jalon du scandale aéroportuaire dans un dossier qui ne cesse de s'enliser dans la médiocrité. ADM prétendait que le rapatriement des vols internationaux à Dorval augmenterait de 650 000 par année le nombre de passagers en correspondance internationale, alors qu'en réalité, l'augmentation n'aura été que de 50 000 passagers. De plus, on verra, à peine 5 ans plus tard, qu'ADM annonçait devoir dépenser plus de 716 M\$ jusqu'en 2007 au lieu des 185 M\$ annoncés et prévoyait en dépenser 1 300 M\$ de plus jusqu'en 2020. Pour ajouter à ces camouflages scandaleux, ADM a été obligé de dédommager Air Transat, CARRA et Hôtel Château de l'aéroport de Mirabel. Les coûts de cette dernière opération se seraient élevés à 20 M\$, mais elles n'ont jamais été révélés pour masquer les véritables raisons du transfert de Mirabel à Dorval: l'intransigeance d'Air Canada dont les décisions ont toujours favorisé Toronto. Ceci est la preuve que le gouvernement libéral a fait porter l'odieux de sa décision par une entreprise soi-disant privée, ADM, dont le gouvernement s'est assuré qu'elle n'aurait aucun compte à rendre aux citoyens, lors du transfert de pouvoirs.
88	1996-02-20	Le matin même de l'annonce d'ADM, l'opposition est déjà organisée dans la région de Mirabel. La Coalition Élargie au Soutien de l'Aéroport de Montréal-Mirabel (CESAMM), qui regroupe depuis quelques mois déjà plusieurs intervenants socio-économiques, députés et maires de la région des basses Laurentides, dépose une pétition de plus de 25 000 noms au bureau d'ADM. C'est le début d'une bataille sur plusieurs fronts : l'opinion publique, le droit et l'économie. La CESAMM disposerait d'un budget de plus de 300 000 dollars.	

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
89	1996-02-21	François Ghali, conseiller municipal de Ville de Saint-Laurent qui a été membre du comité sur le climat sonore d'ADM, fustige le président de cet organisme, Jacques Auger, qui a déclaré la veille « les citoyens, heureux ou pas, devront s'y faire, la décision est officielle, irréversible ». Monsieur Ghali réplique: « En attendant la mobilisation des gens de bon sens, la décision de ADM augmente la fracture sociale et s'ajoute à la longue liste des décisions politiques insensées. La tyrannie de son processus ficelle pour un temps seulement ses victimes. En même temps, elle porte en elle des germes de désespoir et de révolte. N'ayant pas appris des erreurs passées de Mirabel, les dirigeants actuels et à leur tête Jacques Auger, paieront le prix de leur insouciance à l'égard des personnes qu'ils ont décidé d'exclure si cavalièrement. »	Jacques Auger a donné le ton: aucune étude d'impacts, aucune consultation des citoyens concernés, en dépit de l'obligation qui incombe à ce monopole privé, en vertu du bail qui le lie à Transports Canada. Du côté du ministère, on s'en lave les mains; on ne dénonce même pas la violation flagrante des clauses du bail. Il faudra attendre l'automne 2000 pour que le vérificateur général du Canada, Denis Desautels, dénonce l'absence totale de monitoring de la part du ministre des Transports du Canada, David Collenette, depuis plus de 5 ans. Malheureusement, ce constat est beaucoup trop tard, puisque le mal est fait, comme on le verra à partir de 1998. Monsieur Ghali ne se contentera pas de parler; il agira en fondant, deux mois plus tard, un regroupement « Citoyens pour une Qualité de Vie » (CQV), lequel s'associera à la CESAMM pour contester la décision d'ADM devant les tribunaux. Pour la ville de Saint Laurent, une telle volte-face du fédéral sans consultation vient mettre en péril son plan directeur pour le projet Bois-Franc.
90	1996-02-24	« Une autre erreur irrémédiable? » titre André Pratte de La Presse. Un expert se demande pourquoi ADM a choisi d'investir dans un aéroport sans avenir. L'aéroport de Montréal devient dorénavant Dorval. Les gens voudront alors venir à Dorval, ce qui devrait entraîner des investissements. Mais d'après Jacques Roy du Centre de recherche en gestion de l'UQAM, cela devrait créer également toutes sortes de problèmes secondaires en termes de bruit, de congestion routière, d'infrastructures. D'autant plus que les investissements risquent d'être plus élevés qu'annoncé puisque des travaux devront être faits pour améliorer le réseau routier.	Transports Canada et ADM font la sourde oreille et ne répliquent pas. C'est une stratégie bien connue en politique de ne pas répliquer aux médias lorsque l'on dénonce un mauvais coup, car le lecteur aura vite oublié.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
91	1996-03-	Le premier ministre du Canada déclare à la télévision qu'il ne pleurerait pas si on fermait Mirabel. Cet aveu survenait quelques mois à peine après que son ministre des affaires étrangères, André Ouellet, eut déclaré que Mirabel avait été une erreur. Cette déclaration a été faite dans le contexte où le premier ministre s'est fait reproché vertement de ne pas avoir pris les moyens nécessaires pour que le référendum au Québec soit battu de façon décisive.	On n'a pas idée combien une déclaration aussi anodine peut avoir des suites démesurées par la suite. La rage de Jean Chrétien d'avoir failli perdre le référendum quatre mois plus tôt, démontre qu'il était prêt à tout pour mettre les québécois à leur place. Le ton était donné: quand le premier ministre d'un pays fait une déclaration publique aussi importante, la machine gouvernementale met en place les moyens pour y parvenir. Gilles Boileau, géographe et historien, fera paraître quelques semaines plus tard, "L'histoire de Mirabel"; en parlant du premier ministre, l'historien écrit « Il n'a pas pleuré non plus quand le gouvernement dont il faisait partie, en 1969, a exproprié 80 000 acres de terre en trop tout autour de Sainte-Scholastique et de Sainte-Monique; il n'a pas pleuré non plus quand les barbares ont mis le feu à la maison de M. Cardinal. ». Ce jugement lapidaire sur le sort de monsieur Cardinal, fait référence à un événement d'une cruauté inouïe survenu à ce malheureux cultivateur de Mirabel en octobre 1970, suite à l'expropriation de sa ferme.
92	1996-03-12	Le conseil de la ville de Saint-Laurent adopte à l'unanimité une résolution demandant au gouvernement fédéral de décréter un moratoire sur le transfert des vols internationaux, tant qu'une étude d'impacts n'aura pas été rendue publique et qu'une consultation de la population n'ait pas été entreprise. Cette décision soudaine d'ADM prise sans aucune consultation, en violation des termes de son bail, fait craindre l'impact à long terme de cette décision précipitée sur l'avenir de son projet Bois-Franc.	Il est intéressant de noter que cette résolution, d'une sagesse incomparable, a été proposée par Alan DeSousa et appuyée par François Ghali, lesquels seront parmi les fondateurs de Citoyens pour une Qualité de Vie (CQV). Il est notable également que l'esprit de la résolution sera repris presque intégralement par les nouveaux administrateurs de CQV en 2008, dans les trois objectifs de l'organisme. Ce qui rendra la reprise de cette idée pertinente, est que la VÉRITÉ sur les prétentions d'ADM à l'époque, sera connue: le lecteur apprendra graduellement dans les événements qui suivent, qu'ADM a constamment trompé le milieu d'affaires, la classe politique, les médias et les tribunaux par sa désinformation systématique et son manque total de transparence.
93	1996-03-25	Stéphane Dion est élu député de la circonscription Ahuntsic-Saint-Laurent pour le parti libéral dans une élection partielle.	Il est à noter que monsieur Dion a été élu dans la circonscription où est située une partie importante de l'aéroport de Dorval: un grand nombre de ses électeurs est incommodé par la pollution engendrée par cet aéroport.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
94	1996-03-25	ADM rend public un rapport sur la question de l'impact environnemental du transfert des vols internationaux. On y conclut notamment que « l'impact du projet sur le climat sonore n'est pas significatif [...] l'impact du projet sur la qualité de l'air n'est pas significatif [...] l'impact du projet sur la qualité de l'eau des ruisseaux sera atténué par la construction, en 1997, d'un centre de dégivrage destiné à intercepter et à récupérer les liquides dégivrants avant qu'ils n'atteignent les ruisseaux ». Ce rapport constituerait une validation par la firme SNC-Lavalin Environnement d'une autre évaluation jamais divulguée, qui aurait été complétée le 1er février 1996.	Il est notable que ce rapport bâclé en moins de deux mois, a été produit 5 mois après que la décision secrète du transfert ait été prise par ADM. Cela signifie qu'ADM n'avait jamais tenu compte des effets néfastes de sa décision sur les citoyens riverains. De plus, les conclusions du rapport ne sont basées que sur l'effet immédiat du transfert des vols internationaux qui sont à leur plus bas de l'histoire des aéroports de Montréal. Aucune mention n'est faite de la croissance anticipée des vols après 1996, ce qui va à l'encontre d'une étude d'impact digne de ce nom, qui doit identifier les impacts à plus long terme, dans le cadre d'un développement durable. Sceptique, la direction de CESAMM retient les services du professeur Maurice Amram, ing. Ph.D. de l'École Polytechnique de Montréal, pour analyser le rapport de SNC-Lavalin.
95	1996-04-01	CESAMM reçoit un appui supplémentaire dans sa lutte pour la sauvegarde de Mirabel. André Dumas, ex-administrateur et directeur général de l'aviation civile pour la région du Québec (dont dépendaient les deux aéroports avant ADM) se prononce publiquement pour une concentration de toutes les activités aéroportuaires à Mirabel plutôt qu'à Dorval.	ADM et Transports Canada ne bronchent pas.
96	1996-04-09	Trois professeurs spécialisés dans le domaine du transport, Jacques Roy de l'UQAM, Yvon Bigras de l'UQTR et Robert Gagné des HEC, mettent leur grain de sel dans le dossier. Leur rapport, d'une lucidité remarquable, commandé le 15 mars et payé 35 000 dollars par la CESAMM, recommande de « suspendre tout projet d'investissement et attendre qu'une demande accrue se manifeste [...], de développer en priorité l'aéroport de Mirabel parce que l'activité à Dorval génère des effets externes négatifs et que la capacité du site en limite son développement à long terme [...]. Si la croissance future nécessite des infrastructures publiques supplémentaires (routes et trains), ADM devrait contribuer à leur financement ». Les trois professeurs sont membres du Centre de recherche sur les transports de l'Université de Montréal, qui regroupe depuis 20 ans des professeurs de partout dans le monde, le deuxième du genre, dit-on, sur la planète. Le lendemain, la CESAMM exige de nouveau l'intervention gouvernementale sur la base du rapport des trois universitaires.	ADM et Transports Canada ne bronchent pas.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
97	1996-04-26	Le professeur Maurice Amram, dont les services ont été retenus par la CESAMM pour vérifier le rapport de SNC-Lavalin, confirme, dans un rapport déposé aujourd'hui, le fait que le nombre de mouvements aériens produits par ADM ne tenait absolument aucun compte de la tendance à l'accroissement du trafic aérien à Dorval au delà de 1996. Il souligne que la corrélation qu'ADM tente de faire entre le nombre de plaintes et les nuisances réelles n'a aucun fondement. Enfin, basé sur de nombreuses études à travers le monde, la limite de tolérance des citoyens riverains pourrait se situer autour de 600 mouvements par jour, ce qui pourrait se produire aussi tôt qu'en 2002, selon le professeur. Il recommande qu'une nouvelle étude d'impact plus complète soit entreprise.	SNC-Lavalin n'a pas du tout apprécié d'être ainsi critiquée et a poursuivi le professeur Amram en déontologie devant l'Ordre des Ingénieurs du Québec. Après enquête, l'OIQ a rejeté toutes les allégations de SNC-Lavalin. Certains observateurs ont qualifié le rapport de SNC-Lavalin de rapport de complaisance, qui ne rapporte que ce que le client demande. On indique que ce genre de rapport déclenche éventuellement un retour d'ascenseur pour son auteur, comme cela est fréquent dans le milieu politique. Il y aurait sûrement là matière à enquête.
98	1996-04-26	Fondation d'une corporation sans but lucratif et sans liens politiques «Citoyen pour une qualité de vie» (CQV), composée de citoyens de la région de Montréal préoccupés par les effets négatifs que peuvent avoir le bruit et la pollution produits par les avions en provenance ou à destination de l'aéroport de Dorval sur leur santé et leur environnement. Le premier président est François Ghalli, conseiller municipal de Saint-Laurent dans l'opposition.	Les membres de cette corporation demeurent principalement à Saint-Laurent, Villeray, Dorval, Pointe-Claire et Beaconsfield. Il est intéressant de noter que l'un des membres fondateurs de CQV, Alan DeSousa, conseiller municipal de Saint-Laurent dans l'opposition depuis 1990, deviendra, moins de 6 ans plus tard, maire de l'arrondissement de Saint-Laurent, membre du comité exécutif de la ville de Montréal responsable du développement durable et qu'il siègera sur le Comité Consultatif sur la Gestion du Climat Sonore (CCGCS) d'ADM. Plusieurs observateurs se poseront des questions sur le rôle ambigu qu'il jouera au CCGCS, après avoir milité contre ADM de façon aussi active.
99	1996-05-02	CQV et la CESAMM mettent en demeure le ministre des Transports, David Anderson, et le ministre de l'Environnement, Sergio Marchi, de déclencher le processus d'évaluation prévu à la Loi canadienne sur l'Évaluation Environnementale (LCEE).	
100	1996-05-17	Devant l'absence de réponse de la part des deux ministres précités, CQV et la CESAMM déposent un recours judiciaire en cour fédérale du Canada, visant à obliger ADM à se conformer aux dispositions de la LCEE avant de mettre en branle son projet. Une requête similaire en vertu des lois fédérales sur l'environnement avait été déposée quelques jours plus tôt. Peu de temps après, ADM dépose des requêtes en radiation et en irrecevabilité, plaidant qu'elle n'est pas assujettie aux lois québécoises et fédérales sur la qualité de l'environnement.	Il n'y a rien à comprendre de l'attitude d'ADM et du silence des élus fédéraux selon la très grande majorité des observateurs.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
101	1996-05-24	Le ministre des Transports du Québec, Jacques Brassard, dénonce la décision d'ADM comme suit: « Le gouvernement du Québec n'est pas en mesure d'appuyer la décision d'ADM puisqu'il ne possède aucun pouvoir d'intervention et cela, même s'il est interpellé par les conséquences économiques et sociales de celle-ci [...] la démonstration faite par ADM depuis l'annonce de sa décision souffre de nombreuses lacunes, notamment en ce qui a trait à l'impact sur l'environnement et à la viabilité du scénario retenu pour l'aéroport de Mirabel [...] le gouvernement du Québec ne peut prendre aucun engagement relativement à des améliorations à apporter au réseau routier qui dessert l'aéroport de Dorval [...] le gouvernement du Québec ne peut qualifier autrement que d'irresponsable, cavalière et inacceptable l'attitude adoptée jusqu'à présent par le gouvernement fédéral dans ce dossier qui relève de sa seule compétence. Même s'il est toujours le propriétaire des aéroports de Dorval et de Mirabel, il n'a pris aucune mesure pour s'assurer de l'analyse de l'ensemble des impacts du projet d'ADM »	ADM et Transports Canada ne bronchent pas.
102	1996-05-29	"Mirabel fait partie de la grande région de Montréal" écrit Suzanne Mireault dans La Presse. Il existerait plusieurs impacts sur la grande région de Montréal de la décision d'ADM de ramener tous les vols à Dorval. Il s'agirait, notamment des conséquences au niveau des impacts environnementaux : pollution par le bruit, l'air, la congestion routière, etc., pour la grande région de Montréal, particulièrement pour le West Island, ce qui pourrait augmenter le phénomène de l'étalement urbain et la désertion de Montréal.	Madame Mireault avait déjà anticipé les conséquences désastreuses pour l'environnement et la congestion routière du transfert annoncé des vols internationaux de Mirabel vers Dorval. Il aura fallu moins de cinq ans pour que la réalité lui donne raison.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
103	1996-06-04	En commission parlementaire à Ottawa, à l'occasion de la troisième lecture du projet de loi C-20, les députés des Laurentides et d'Argenteuil-Deux-Montagnes rappellent l'affirmation du gouvernement de Jean Chrétien, à l'effet qu'il faudra retourner tous les vols à Mirabel dans 15 ans (soit en 2011). La députée des Laurentides, Monique Guay, demande que soient déposées publiquement les études à l'appui de la décision de transférer les vols internationaux de Mirabel à Dorval, basée sur un horizon aussi court. Elle considère inacceptable que seulement sept personnes, n'ayant aucun compte à rendre à la population, puissent prendre des décisions d'une telle importance pour l'avenir de toute une population. Elle rappelle qu'elle et son collègue d'Argenteuil ont déposé une pétition de 40 000 à 50 000 noms au ministre des Transports David Anderson, pour s'opposer au transfert des vols internationaux à Dorval. Le ministre a déclaré le lendemain que le gouvernement appuyait la décision d'ADM à cause des "séparatistes".	Cette affirmation cavalière du ministre fédéral en dit long sur l'indépendance d'ADM dans ses décisions et sur le peu de souci d'un gouvernement d'agir de façon démocratique. Le ministre blâme les citoyens qui se sont exprimés démocratiquement, huit mois auparavant, à 49,44% des voies, en faveur d'une renégociation de la constitution qui leur a été imposée contre leur gré en 1982, pour justifier sa décision d'appuyer ADM. Cette attaque des séparatistes veut manifestement dévier l'attention de la population sur le fait que l'échec des accords du Lac Meech et de Charlottetown, a été orchestré par Pierre-Elliott Trudeau et Jean Chrétien et a été à l'origine de la remontée fulgurante du mouvement souverainiste au Québec. Son gouvernement aurait donc agi en représailles et puni, par la même occasion, 50,56% des citoyens qui se sont opposés à une renégociation. Paradoxalement, cette décision du gouvernement fédéral aura pour conséquence d'affecter principalement la vie des anglophones du West Island et les immigrants de Saint-Laurent, qui sont traditionnellement les plus fervents militants du parti libéral. Jusqu'où l'aveuglement partisan peut-il mener des politiciens?
104	1996-06-12	La CESAMM dépose un nouveau recours judiciaire devant la Cour Supérieure, afin d'empêcher ADM d'aller de l'avant avec son projet de transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval. Ce recours, qui visent également la SOPRAM, comprend une action en nullité et en injonction permanente, ainsi qu'une injonction interlocutoire.	CQV, n'ayant pas les ressources pour suivre les démarches juridiques de la CESAMM, a confiance que sa requête en cour fédérale pour forcer le ministre des Transports à se soumettre à la loi canadienne sur l'évaluation environnementale, sera endossée.
105	1996-08-15	Le juge Pierre Viau de la Cour supérieure du Québec estime que les recours intentés contre ADM soulèvent des questions sociales importantes et qu'il est nécessaire de juger du fond de ces questions.	Le juge Viau met en garde avec justesse les deux protagonistes que le problème important soulevé par les citoyens doit être jugé sur le fond et non sur la forme. De toute évidence, le juge craignait manifestement que le vrai problème durant l'audience soit détourné par des stratagèmes de procédures. Ce qui se passera 10 mois plus tard en Cour d'appel prouveront que ses craintes étaient fondées.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
106	1996-10-18	Dans un communiqué, le ministre fédéral de l'environnement, Sergio Marchi, rend publique une étude préparée par l'agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE) qui révèle que le transfert prévu des vols internationaux de Mirabel à Dorval, n'entraînerait pas d'effets environnementaux négatifs importants, puisque l'augmentation des vols ne représente que 11 départs de plus par jour. En conséquence, l'ACEE recommande de ne pas renvoyer ce projet à un examen par une commission d'évaluation environnementale. Le ministre Marchi se dit troublé par le fait que l'article 5 de sa Loi laisse échapper à l'étude environnementale les projets initiés par les administrations aéroportuaires privatisées. En dépit de cette admission, le ministre a approuvé la recommandation de ses employés.	Aussi incroyable que cela puisse paraître, l'agence environnementale a non seulement évité délibérément d'évaluer l'impact au-delà du premier jour du transfert, mais a poussé la désinformation en ne publiant que la moitié du nombre de mouvements aériens additionnels, se contentant de ne mentionner que les départs. Si ADM avait exprimé clairement son intention d'autoriser plus de 1 166 mouvements aériens à Dorval, plus du double des 564 mouvements prétendus au moment de la décision, jamais le transfert n'aurait pu être approuvé politiquement, ni par les tribunaux d'ailleurs. Tout indique que l'ACEE et son patron, le ministre de l'environnement Sergio Marchi, ont manifestement voulu couper l'herbe sous le pied des requérants devant les tribunaux, en prétendant que l'ajout de seulement 11 départs par jour, ne justifiait pas d'étude d'impact. Le fait que le ministre ait admis être troublé par l'échappatoire de sa loi, n'a jamais déclenché de changement à cette loi. Cette loi n'ayant jamais été amendée, on ne peut que conclure que cette échappatoire délibérée du gouvernement fédéral dans la loi constitue le cinquième jalon du scandale aéroportuaire.
107	1996-10-24	Le juge Marc Noël de la Cour fédérale à Montréal rejette les recours intentés contre deux ministères fédéraux, si bien qu'ADM n'aura pas à se soumettre à une évaluation environnementale. Dans son jugement, le juge Noël précise que la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale ne s'applique pas à une société privée créée par le gouvernement fédéral. En conclusion, le juge Noël ajoute tout de même « ... je suis heureux en tant que citoyen de constater que le ministre ait cette préoccupation [à l'effet que sa loi présente une faille importante]. » Il ajoute: « Mais ce n'est pas à moi, en tant que juge, de décider quelle devrait être la politique du ministre de l'Environnement à cet égard, ni de fausser l'interprétation de la Loi actuelle en décidant moi-même de ce qu'elle devrait être. »	Paradoxalement, le gouvernement canadien a permis que, de toutes les autorités aéroportuaires canadiennes, seule ADM soit dispensée de se conformer à la LCEE, sous prétexte que cette loi, adoptée en 1993, n'existait pas au moment de la signature du bail en 1992. Le mépris et l'arrogance affichés depuis 8 mois par ADM et son locateur fédéral, Transports Canada, envers le gouvernement élu du Québec et plusieurs regroupements de citoyens et spécialistes dans le domaine aéroportuaire, est révélateur de l'impossibilité pour le Québec de protéger ses intérêts dans la fédération canadienne imposée par le ROC. Au sein de la CESAMM, on cache mal sa déception face à ce « trou dans la loi » délibérément ignoré par le gouvernement fédéral.
108	1996-11-	Mise en service de la nouvelle piste 08L/26R à l'aéroport de Vancouver.	Il est important de rappeler l'engagement pris par Transports Canada le 24 juin 1992 de bannir tout départ de nuit sur la nouvelle piste entre 22h00 (non pas 23h00) et 07h00.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
109	1996-12-	Le Conseil National de Recherches du Canada (CNRC) publie avec la collaboration de Transports Canada le rapport « Étude de validation NEF: Rapport A-1505.6(Final), concernant le modèle mathématique théorique utilisé pour tenter de prédire les nuisances chez les citoyens riverains des aéroports canadiens. Ce rapport tenu secret fait état de lacunes considérables associées à cet outil. Bien que le CNRC estime que ces analyses constituent la meilleure interprétation des données dont ils disposent, d'autres interprétations sont possibles et les analyses contenues dans le présent document peuvent ne pas refléter l'interprétation et les politiques de Transports Canada.	Transports Canada exprime son désaccord avec les spécialistes de l'acoustique du CNRC pour des raisons évidentes, puisque le vice-président environnement d'ADM et les consultants environnementaux de SNC-Lavalin ont utilisé les NEF comme unique renseignement pour déclarer que le transfert des vols internationaux ne causerait pas de nuisances significatives aux riverains de Dorval. Ce rapport catastrophique réfère également à la Société Centrale d'Hypothèques et de Logements (SCHL) qui refuse de garantir les hypothèques pour des bâtiments résidentiels et institutionnels construits dans des zones dont le NEF est supérieur à 25. L'endossement de Transports Canada aurait pu anéantir le jugement récent prononcé moins de deux mois plus tôt par la cour fédérale, autorisant Transports Canada à exclure ADM de l'obligation d'être soumise à la Loi.
110	1997-02-12	Le juge Pierre Viau de la Cour supérieure du Québec annule la décision d'ADM. Dans un jugement de 255 pages, il dénonce les « injustices graves » et « les abus de pouvoir » commis par ADM. Il ordonne aussi à ADM de cesser tous les travaux d'aménagement de l'aéroport. Pour la CESAMM, « il est clair que ce jugement porte atteinte à la crédibilité d'ADM et à la viabilité même de son projet ». Elle en profite pour lancer un appel aux membres de la SOPRAM et à la communauté économique pour qu'ils ne se fassent pas complices des irrégularités commises par ADM. Le ministre d'État à la métropole, Serge Ménard, déclare que les conséquences du jugement sont catastrophiques. ADM reçoit l'appui de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, la Ville de Montréal, la CUM et l'IATA.	On verra au cours des autres procédures judiciaires qui suivront jusqu'en 2008 que ce tribunal aura été le seul qui s'est donné la peine d'analyser en détails les injustices causées par ADM aux citoyens; les tribunaux subséquents se contenteront de limiter leur jugement à des questions de procédures.
111	1997-02-17	ADM porte en appel la décision du juge Viau.	
112	1997-02-23	Un grand rassemblement à Mirabel réunit quelque 1000 personnes venues appuyer la CESAMM. À cette occasion, la sénatrice libérale Céline Hervieux-Payette vient annoncer qu'un comité sénatorial se penchera sur le dossier aéroportuaire montréalais. Mme Hervieux-Payette signale par ailleurs que la décision de la Cour supérieure oblige le gouvernement à « retourner faire ses devoirs », tout en rappelant que le fédéral a déjà versé des sommes pour la construction de l'autoroute 13 jusqu'à Mirabel, mais que ces sommes ont été utilisées à d'autres fins par le gouvernement du Québec.	Cette manœuvre d'ouverture de la sénatrice, quelques semaines avant le déclenchement des élections par le parti libéral, ne laisse aucun doute qu'il s'agisse d'une simple diversion, puisqu'elle n'a eu aucune suite après les élections. Cette promesse non tenue n'est pas sans rappeler les mensonges de son parti à l'époque de l'élection de Pierre-Elliott Trudeau en 1980 et du référendum qui a suivi.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
113	1997-03-04	La CESAMM rend publique une lettre adressée à ses avocats par le ministre des Transports du Canada, David Anderson. Ce dernier confirme qu'il n'a pas l'intention de modifier l'entente qui lie ADM au gouvernement fédéral.	Le gouvernement libéral endosse, par ce fait même, la décision d'ADM de garder secrètes les véritables raisons justifiant un transfert des vols internationaux vers Dorval et de ne pas consulter la population de plus de 100 000 personnes affectées par la pollution engendrée par les activités aéroportuaires autour de Dorval.
114	1997-04-07	La Cour d'appel renverse le jugement rendu le 12 février 1997 par le juge Viau de la Cour supérieure du Québec. Après à peine une journée d'audience, les juges Jean-Louis Baudoin, René Dussault et Jacques Chamberland rendent jugement sur le banc, précisant que la décision de procéder au changement de vocation des aéroports était « du ressort et du pouvoir d'ADM [que] ADM n'est pas un organisme public et [que] même si la consultation n'a pas toujours été transparente, elle a existé quand même ».	Pour la CESAMM, c'est « une défaite pour les citoyens ordinaires et pour la démocratie en général [...] La Cour confirme le droit pour un petit groupe d'hommes d'affaires de disposer comme bon leur semble de biens publics ». La Cour d'appel, après une seule journée d'audience, a jeté par dessus bord le jugement du juge Viau, basé sur une abondante consultation et dont les conclusions avaient été appuyées sans réserve par le gouvernement du Québec légitimement élu. Les juges ne font malheureusement aucune mention de l'obligation d'ADM, de par son bail, de consulter la population affectée par ses activités.
115	1997-	ADM entreprend cette année la mise en place de huit capteurs sonores situés dans le prolongement des extrémités des trois pistes en plus d'un autre à Dollard-des-Ormeaux et un huitième près de l'aérogare.	Cela signifie qu'avant 1998, ADM n'avait aucune idée du nombre de décibels réels engendrés par le passage des avions au-dessus des zones résidentielles. Par conséquent, tous ses rapports sur l'amélioration du climat sonore n'étaient que théorique, sans aucun appui réel, alors qu'aux aéroports de Toronto et Vancouver ces données étaient disponibles depuis plus de 10 ans.
116	1997-04-10	En tournée dans le comté de Prévost, le premier ministre du Québec, Lucien Bouchard, rassure la population des Laurentides sur la position de son gouvernement dans le dossier Dorval-Mirabel. « Compte tenu de la démission du gouvernement fédéral dans le dossier des aéroports au Québec, le gouvernement québécois s'engage à s'y impliquer activement, en mettant sur pied une commission mixte afin de garantir le maintien et le développement de Mirabel dans sa vocation aéroportuaire. »	
117	1997-04-29	La CESAMM décide de porter sa cause devant la Cour suprême du Canada. La veille, le conseil municipal de Mirabel, sous la direction du maire Hubert Meilleur, s'était prononcé à l'unanimité en faveur d'une telle démarche en plus de dégager les sommes nécessaires. La bataille juridique a coûté jusqu'à présent 1,6 millions de dollars, dont 1,4 millions financés par la municipalité de Mirabel et 250 000 \$ par la Corporation de développement des Laurentides.	

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
118	1997-05-06	Nicol Pageau-Goyette, présidente du conseil d'administration d'Aéroports de Montréal, annonce la nomination de M. Richard Cacchione au poste de président d'Aéroports de Montréal, en remplacement de Jacques G. Auger, qui était en poste depuis la fondation d'ADM en 1992. Celui-ci a démissionné pour accepter le poste de président du Service de la Défense chez Bombardier Aérospatiale.	Monsieur Auger demeurera à son poste chez Bombardier exactement 5 ans après sa démission de chez ADM. Serait-ce un retour d'ascenseur de la part de Bombardier pour récompenser l'ex-président d'ADM d'avoir tenu secrètes les véritables intentions de cette entreprise relative à la mort de l'aéroport de Mirabel? Ou serait-ce un moyen de garantir la discrétion pour au moins cinq ans, d'un personnage qui en sait long sur l'évolution du dossier? Seule une enquête approfondie pourrait le révéler. Certains observateurs noteront en 2003 que le projet résidentiel Bois-Franc de Bombardier Immobilier n'aurait probablement pas pu voir le jour si ses éventuels résidants avaient su dès 1993 que le nombre de mouvements aériens augmenterait de plus du double à Dorval et qu'on autoriserait les vols de nuit sans vergogne.
119	1997-06-02	Le parti libéral de Jean Chrétien remporte 155 sièges sur 301 dans l'ensemble du Canada, dont seulement 26 sur 75 au Québec. L'honorable Stéphane Dion est réélu dans sa circonscription Saint-Laurent-Cartierville.	Le parti libéral a perdu 29 sièges dans le ROC à cause de la désaffection des provinces de l'ouest qui ont supporté majoritairement le Reform Party, le parti conservateur ayant été pratiquement rayé de la carte politique, à cause de ses tentatives de réintégrer le Québec dans le giron fédéral. Au Québec, les fédéralistes n'avaient d'autres choix que d'appuyer le parti libéral de Jean Chrétien, ce qui explique une légère remontée de 7 sièges par rapport à l'élection précédente.
120	1997-06-11	Le premier ministre Jean Chrétien nomme Sergio Marchi ministre du Commerce International. Il quitte donc son poste de ministre de l'environnement.	Certains observateurs ont noté que le premier ministre n'a pas du tout apprécié la faiblesse du ministre Marchi lors de sa comparution devant le juge Marc Noël en octobre 1996, quand il a admis être troublé par le fait que l'article 5 de sa Loi laissait échapper à l'étude environnementale les projets initiés par les administrations aéroportuaires privatisées. Jean Chrétien s'est assuré que celui-ci ne modifierait pas sa loi en le mutant dans un autre ministère.
121	1997-08-04	La société Aéroports de Montréal prévoit la création dès l'automne d'un entrepôt frigorifique en plus d'une zone franche à Mirabel. La zone franche permettrait aux entreprises de déposer, de transformer ou d'assembler des marchandises à l'abri de toute forme de taxation. La société est à la recherche d'un partenaire pour construire l'entrepôt frigorifique. Le nouveau président d'ADM, Richard Cacchione affirme que ces deux projets ont 60 à 80 pour cent de chances de voir le jour.	Cette annonce, qui vise à rassurer les opposants au déménagement des vols internationaux réguliers à l'aéroport de Dorval, est accueillie avec scepticisme par le Front Mirabel, qui parle de poudre aux yeux. Le Front craint que Mirabel ne devienne un aéroport fantôme en septembre, quand les vols internationaux seront transférés à Dorval. Un sondage révèle que 80 pour cent des entreprises de cargo aérien et 43 pour cent des restaurants et autres concessionnaires ont l'intention de quitter Mirabel. La vérité rattrapera ADM quelques années plus tard, aucun des projets annoncés n'ont vu le jour.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
122	1997-08-08	Daniel Brosseau du Journal de Montréal rapporte ce qui suit: "ADM se définit comme monopole privé avant tout" : "ADM est dirigée par des administrateurs issus du milieu des affaires (sic) et par un président dont la nomination ne dépend pas du gouvernement (sic), et que, de plus, les décisions qu'ADM prend quant à la gestion des aéroports n'ont à recevoir ni l'approbation du gouvernement canadien (sic) ni celle de l'une de ses émanations (sic) ou de l'un ou l'autre de ses ministres (sic)".	Le gouvernement fédéral ne bronche pas. "Qui ne dit rien consent" dit l'adage...
123	1997-08-22	La Cour suprême refuse d'entendre la requête de la CESAMM de contester le jugement de la Cour d'appel, sans fournir d'explication, selon la coutume. C'est la fin des recours juridiques, moins d'un mois avant le transfert des vols internationaux...	Le 5 septembre, le premier ministre Lucien Bouchard réclame une rencontre avec Jean Chrétien pour discuter de l'avenir de l'aéroport de Mirabel. Cette rencontre n'aura jamais lieu. L'arrogance de Jean Chrétien est une démonstration que le fédéral n'a aucun compte à rendre à un gouvernement provincial légitimement élu.
124	1997-08-28	La direction de l'aéroport de Toronto va bientôt annoncer qu'elle autorise les vols cargo de nuit. Jusqu'à maintenant, seul Mirabel pouvait offrir ce service pour l'Est de l'Amérique du Nord. Radio-Canada a appris que l'aéroport Pearson teste l'expérience depuis six mois en autorisant en secret des vols entre minuit et six heures. Une décision sera prise d'ici le 24 septembre. La société des aéroports de Montréal (ADM) a fait savoir qu'elle n'a pas l'intention pour l'instant d'imiter Toronto. Dorval va bientôt accueillir 50 % du cargo de Mirabel grâce au transfert des vols internationaux. Les opposants au transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval y voient une raison de plus de conserver la vocation actuelle de l'aéroport de Mirabel. Selon Jules Théorêt du Front Mirabel, Montréal est en voie de devenir une banlieue de Toronto en ce qui concerne le transport aérien.	Il est frappant de constater qu'en août 2000, le regroupement CQV découvrira qu'ADM avait commencé à introduire "à titre expérimental" (...) de nouveaux vols réguliers entre 23h00 et 07h00 et qu'en 2008, on ne dénombre pas moins de 64 vols réguliers durant la nuit. Encore une fois, ADM utilise la stratégie d'imposer des mesures inavouables au compte-goutte, pour minimiser toute opposition des citoyens.
125	1997-09-03	Le président de la CÉSAMM, Claude Ducharme, écrit une lettre à la sénatrice Céline Hervieux-Payette, pour lui rappeler sa promesse du 23 février 1997 de créer un comité mixte du Sénat et de la chambre des communes pour établir la nécessité d'un lien ferroviaire entre Mirabel et le centre-ville de Montréal. La sénatrice avait même souligné que la décision n'était pas celle du gouvernement fédéral, mais celle d'ADM.	Évidemment, le comité mixte n'a jamais été formé, et la sénatrice Hervieux-Payette n'a jamais répondu à cette lettre. Ce n'était qu'une diversion pour franchir les élections fédérales du 2 juin sans problème.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
126	1997-09-08	Le Journal La Presse publie une série de reportages très fouillés, sous la signature de Martin Pelchat, questionnant le bien-fondé du transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval. On y rappelle l'exiguïté des lieux, la congestion piétonnière et routière et "l'insoutenable bruit" toujours croissant engendré par ces activités aéroportuaires en plein milieu urbain.	"ADM mise surtout sur le remplacement progressif des flottes par des appareils moins bruyant...d'ici 2010." Entre temps, les quelque 100 000 personnes agressées quotidiennement par la pollution et par le bruit n'ont qu'à patienter et ronger leur frein.
127	1997-09-09	« L'insoutenable bruit » titre encore La Presse à propos des nombreux citoyens qui se plaignent aux autorités municipales de Dorval, Pointe-Claire et Saint-Laurent et dénonce l'augmentation des tonnes de kérosène qui continueront à brûler quotidiennement au-dessus de leurs têtes et du bruit infernal croissant qu'ils devront subir. Madame Micheline Talbot, vice-présidente d'une PME en chimie industrielle rapporte qu'elle a acheté sa magnifique résidence dans la baie de Valois à Pointe-Claire quelques mois avant d'être informée par le journal du transfert des vols internationaux à Dorval. Lorsqu'elle a acheté, il n'y avait aucun moyen de vérifier l'intensité de la nuisance causée par ces vols à moins de camper une semaine sur les lieux.	La remarque de madame Talbot, concernant le manque d'information au moment de l'achat, est très pertinente. L'acheteur présume que la ville dans laquelle il veut s'installer n'aurait pas permis que les niveaux de bruits engendrés par ces aéronefs excèdent des limites pouvant causer des nuisances, puisqu'elles règlementent déjà les nuisances causées par les thermo-pompes, les climatiseurs et autres sources de bruit. Ce n'est évidemment pas le cas. Il faut se demander pourquoi l'AMT doit obtenir une servitude de chaque propriétaire pour passer en tréfonds avec un métro et ADM n'a pas l'obligation de le faire pour passer au-dessus des propriétés. Le Code civil établit clairement que la propriété d'un terrain s'étend "du nadir au zénith". S'il y avait une servitude en bonne et due forme avec description de la fréquence et l'intensité de la nuisance, tout acheteur procéderait avec sa transaction en toute connaissance de cause et ne pourrait pas revenir contre la ville ou l'autorité aéroportuaire. Tout indique qu'ADM préfère ne rien dire ou, pire, mentir avec la complicité tacite des municipalités, pour hameçonner le plus de personnes ignorantes que possible. Et tout cela se passe avec la bénédiction tacite du gouvernement fédéral.
128	1997-09-15	Transfert de tous les vols internationaux à Dorval, soit 44 envolées supplémentaires par jour. ADM déclare, dans un document interne, avoir ouvert Montréal-Dorval aux vols internationaux avec, pour objectif, de générer de nouvelles synergies et d'en exploiter le plein potentiel. La décision est de faire de Montréal-Dorval une plaque tournante du trafic national et international et d'attribuer le rôle d'aéroport-vacances et tout-cargo à Montréal-Mirabel.	Des opposants à l'aéroport de Mirabel lui reprochent l'éloignement et la capacité limitée du Terminal (pourtant plus grand que Dorval). Ainsi, ADM perd certains transporteurs, insatisfaits de déménager dans un terminal ne tenant que 200 places assises. Mirabel ne finira que par accueillir Air Transat et Sky Service, deux entreprises désireuses de rester à Mirabel. Le document interne d'ADM démontre la duperie de ses dirigeants qui n'ont jamais eu l'intention de vraiment attribuer le rôle d'aéroport-vacances et tout-cargo à Montréal-Mirabel. Comme l'avouera candidement son vice-président aux affaires internes, le 16 mars 2000, ADM n'a jamais vraiment considéré un retour à Mirabel; pour ADM, évoquer un retour possible des vols à Mirabel était une stratégie pour calmer le jeu tout simplement, devant le tollé soulevé par de nombreux citoyens de Dorval. D'ailleurs, le transfert des vols nolisés en octobre 2004 et l'annonce de construire des installations de fret aérien à Dorval le 26 janvier 2007 en est une preuve flagrante.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
129	1997-10-	<p>La journaliste Aïda Zénova de Radio-Canada et l'intégrateur Luc Lavigne résumant ainsi la conclusion d'un an et demi de bataille juridique pour éviter le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval:</p> <p>** La réalité en septembre 1997 **</p> <p>Le transfert des vols de Dorval vers Mirabel s'est finalement réalisé, avec un retard de 18 mois, le 15 septembre 1997. Mais certains transporteurs ont décidé de demeurer à Mirabel : Cubana Airlines et Alia Royal Jordanian Airlines (qui a cessé ses activités au Canada en octobre suivant). Les frais d'amélioration aéroportuaire de Dorval, qui devaient varier de 5 à 10 dollars, ont été fixés à 10 dollars. Par ailleurs, certains types de voyageurs qui devaient en être exemptés (intra-Québec et correspondan-ces) ne le sont pas. De plus, ADM paie les frais de transport du cargo de Dorval à Mirabel (80 % du cargo arrive dans des avions de passagers qui atterrissent maintenant à Dorval).</p>	<p>Le texte ci-contre est extrait d'un reportage intitulé "De Mirabel à Dorval" réalisé par Radio-Canada le 14 mai 1999, classé dans les Archives de cette société d'État et qui était disponible sur internet jusqu'en 2002. Pour des raisons impossibles à retracer, ce document n'est plus disponible sur Internet depuis, mais a été conservé précieusement par CQV La poursuite devant les tribunaux qu'elle intente depuis cette date, aurait-elle quelque chose à voir avec cette disparition? La Commission Gomery a dévoilé un peu plus tard l'aversion du premier ministre Jean Chrétien pour l'histoire et sa tentative de la réécrire en investissant des sommes considérables pour publier "Les minutes du patrimoine" sur le réseau de la Société d'État.</p> <p>On remarque encore une fois, dans le reportage, la duperie par ADM dont les voyageurs intra-Québec et en correspondance ont été victimes en devant payer le double des frais d'amélioration, en dépit de la promesse contraire maintenue quelques mois à peine auparavant. On découvre également d'autres frais cachés considérables, puisqu'ils sont récurrents, qu'ADM doit payer depuis l'automne 1997 pour retourner à Mirabel 80% du cargo qui arrive maintenant à Dorval</p>

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
130	1997-10-	Dans une entrevue accordée à Stéphan Dussault de la revue scientifique Québec-Science, l'ingénieur Youssef Sabeh, Ph. D., responsable du dossier environnemental chez ADM, explique ce qui suit: « Dorval enregistre actuellement 544 décollages et atterrissages par jour. Avec l'arrivée des vols de Mirabel, ADM prévoit l'ajout d'à peine une vingtaine de mouvements de gros-porteurs par jour à Dorval. C'est trop peu, estime Youssef Sabeh, pour causer quelque problème que ce soit. Selon lui, le règlement qui prévoit l'interdiction de vol d'ici 2002 des vieux routiers de l'aviation comme les DC-9, Boeing 727 et 747-200, dont les moteurs sont particulièrement bruyants et qui représentent actuellement 30 % de la flotte de Dorval, devrait même contribuer à réduire ces zones ! Il ajoute que les grands constructeurs « ont dépensé des dizaines de milliards de dollars en recherche pour limiter la sortie d'air chaud des moteurs ». Finalement, l'ingénieur souligne 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. En bout de ligne, il estime qu'en 2010 les zones NEF 25 et 30 seront plus petites de 33 % et que la zone NEF 35 sera réduite de 23 %.» Le reporter dévoile qu'en 1992, Aéroports de Montréal (ADM) a évalué que 700 personnes résidaient dans la zone PBP (NEF) 40, plus de 49 000 citoyens habitaient dans des secteurs à l'indice PBP de 30 et 35 et 58 700 habitaient dans des zones PBP de 25, pour un grand total de plus de 108 400 personnes affectées.	La réalité des événements subséquents est révélatrice de l'indescriptible supercherie qui était en train de se tramer. ADM indiquera entre 2001 et mai 2007 sur son site Internet que « Une courbe NEF 25 délimite la zone à l'intérieur de laquelle les terrains sont peu compatibles avec un développement résidentiel. » Cette note est disparue depuis. Cela signifie qu'en 1992 (naissance d'ADM), plus de 108 400 personnes résidaient déjà dans des zones peu ou pas compatibles avec un développement résidentiel. Ce nombre était demeuré pratiquement inchangé en 1995 à 107 333 en annonçant le transfert des vols internationaux. Ce qu'ADM ne dit pas, c'est qu'elle autorisera les vols de nuit après 1997 et rapatriera les vols nolisés en 2004 à Dorval; sa stratégie de marketing lui dicte alors de minimiser l'importance du transfert des vols internationaux, à un moment où Toronto a pratiquement tout raflé, ce qui explique qu'il n'y aurait à Mirabel à ce moment, qu'à peine une vingtaine de mouvements internationaux par jour (7 300 par année) sur un total de 544 mouvements (198 560 par année) nationaux et transfrontaliers à Dorval. Ce qu'elle ne dit pas non plus, c'est qu'elle n'a pas l'intention de retourner à Mirabel avant que le nombre de mouvements atteigne 1166 par jour (400 000 par année) soit plus du double de ce qu'il était au moment de la décision de fermer Mirabel en 1996.
131	1997-10-08	Manon Corneillier du journal Le Devoir, rapporte dans son article intitulé: "Contre les ventes au rabais d'Ottawa" que le vérificateur général du Canada, Denis Desautels, a dévoilé que les Canadiens auraient pu obtenir un milliard de dollars de plus de la vente du système de navigation aérienne au secteur privé. Le ministère fédéral des Transports avait lui-même évalué ce bien public à 2.4 milliards \$, pour ensuite le vendre à Nav Canada pour 1.5 milliards \$. Le ministre des Transports, David Colle-nette, a aussi passé sous silence des coûts supplémentaires pour les contribuables de 375 millions \$ lors de cette transaction.	De toute évidence, le ministre des Transports voulait à <u>tout prix</u> se débarrasser des obligations démocratiques que lui imposait sa responsabilité à l'égard de la sécurité aérienne des citoyens, en cédant celle-ci à un monopole privé, Nav Canada. Inspiré par la facilité avec laquelle l'autre monopole privé, ADM, venait, contre toute attente, malgré un jugement accablant de la Cour Supérieure du Québec et en dépit des objections du gouvernement du Québec, de réussir le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval, le ministre Collenette n'a pas hésité à dilapider l'argent des contribuables canadiens, pour se dérober encore une fois à ses obligations démocratiques.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
132	1997-11-04	Communiqué annonçant que Richard Cacchione, nouveau président d'ADM, dévoile le plan de développement d'ADM au soutien de la nouvelle base d'affaires de Mirabel.	Ce plan de développement ne s'est jamais réalisé et on verra plus loin qu'ADM a tout fait pour que la portion réellement aéroportuaire ne se réalise pas. Elle s'est concentrée sur des transactions immobilières n'ayant rien à voir avec les activités aéroportuaires.
133	1998	Le commissaire à l'environnement et au développement durable, rattaché au bureau du Vérificateur général du Canada, Denis Desautels, déplore que les administrations aéroportuaires du Canada, locateurs de Transports Canada, ne soient pas assujetties aux dispositions de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. L'intention déclarée du gouvernement, qui était d'élaborer des règlements afférents à la Loi, ne s'est jamais concrétisée. C'est une situation inquiétante, étant donné les centaines de millions de dollars investis dans des projets d'immobilisations en cours sur des terrains et des installations du Réseau national d'aéroports. Certaines administrations aéroportuaires semblent prendre les devants dans ce domaine, mais aucune disposition juridique ne les oblige à effectuer des évaluations environnementales officielles à l'égard de leurs projets.	Pourtant, le bail particulier et unique intervenu le 31 juillet 1992 entre Transports Canada et ADM confère à cette dernière société des obligations auxquelles elle s'est soustraite avec l'accord tacite du ministre responsable. Il est évident que cette omission est délibérée de la part du gouvernement fédéral pour éviter, entre autres, d'avoir des comptes à rendre aux citoyens affectés par la pollution engendrée par les aéroports. Le Vérificateur général du Canada dénoncera d'ailleurs de nouveau ce manquement grave dans son rapport d'enquête complété en février 2000. Malgré ces avertissements répétés, on constatera qu'en 2007, ADM continue à se comporter comme si elle n'avait aucun compte à rendre à qui que ce soit sur le plan environnemental et du développement durable.
134	1998-03-04	Selon le journal "The Chronicle", le maire de Dorval, Peter Yeomans, prédit que le projet d'amélioration de l'échangeur Dorval, évalué à environ 36 millions, sera prêt pour le nouveau millénaire. Les travaux d'une durée de 18 mois ne commenceront pas avant 1999. De nouvelles rampes d'accès seront construites pour éviter l'échangeur Dorval et désengorger l'autoroute 20 dans les deux directions ainsi qu'une autre du côté de Côte de Liesse. Le projet prévoirait aussi un lien ferroviaire direct avec le centre ville de Montréal. De plus, le terrain de stationnement de la station de train Dorval sera doublé en repoussant l'avenue Cardinal de quelques centaines de pieds. La semaine dernière ADM et la ville de Dorval auraient signé une entente pour aller de l'avant avec l'étude environnementale. Les plans préliminaires ont été complétés à l'automne 1996. Monsieur Yeomans ajoute que Dorval s'attend à déboursier pour les travaux de l'échangeur Dorval 8 millions de dollars, ADM 4 millions et chacun des Gouvernements, 12 millions.	Cinq mois à peine se sont écoulés depuis que les vols internationaux ont été transférés à Dorval, et déjà, ADM dévoile des coûts additionnels qu'elle a délibérément omis de divulguer au moment de la décision du transfert. ADM se plaint maintenant que le rond-point de Dorval ne permettra pas de satisfaire la croissance anticipée du trafic routier autour de l'aéroport. Non seulement ADM a-t-elle fait abstraction de ce coût additionnel, mais on verra en 2008 que l'estimation du coût de cet échangeur passera de 36 millions de dollars à 224 M\$, avant même que des appels d'offres ne soient lancés. La faible estimation publiée sciemment par ADM et ses complices était, de toute évidence, une stratégie pour ne pas relancer l'opposition au transfert des vols internationaux.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
135	1998-05-18	Tragédie aérienne: un avion de la compagnie Propair qui venait de quitter l'aéroport de Dorval, prend feu et est forcé d'atterrir d'urgence à celui de Mirabel ; il s'écrase et explose à l'atterrissage ; bilan : 11 morts ; toutes les victimes, à l'exception du pilote et du co-pilote étaient des ingénieurs à l'emploi de la compagnie Général Électrique-Hydro de Lachine.	Les journaux soulignent qu'il est providentiel que l'avion ne se soit pas écrasé sur un pâté de maisons qui entourent l'aéroport de Dorval et remettent en question les motifs qui ont incité ADM à ne pas tout concentrer toutes les activités aériennes à Mirabel plutôt qu'à Dorval. Aucun commentaire d'ADM.
136	1998-07-	Transports Canada reconnaît la nécessité d'adopter un règlement de zonage aéroportuaire pour la zone aéroportuaire de Pickering. Bien qu'aucune décision n'ait encore été prise relativement à la construction d'un aéroport, les biens fonds de Pickering, d'une superficie de plus de 18 000 acres, seront déclarés zone aéroportuaire en août 2001. La déclaration de zone aéroportuaire était une condition juridique préalable à l'adoption du règlement de zonage aéroportuaire.	Il s'est écoulé 23 ans depuis l'échec du gouvernement fédéral en septembre 1975, lors de sa tentative de convaincre le gouvernement ontarien de Bill Davis de participer aux infrastructures de l'aéroport de Pickering.
137	1998-08-27	Une délégation composée de trois administrateurs du plus important immeuble à condo du projet Bois-Franc à Saint-Laurent, a rencontré messieurs Fred Corriveau et Luc Lachapelle, respectivement président et vice-président du promoteur du projet, Bombardier Immobilier, pour leur demander d'intervenir auprès d'ADM afin de faire cesser les vols des petits avions après 23h00 et avant 7h00, parce que le bruit perturbe le sommeil des résidents. Ils demandent également que Bombardier fasse des pressions pour que tous les vols commerciaux retournent à Mirabel dans un avenir rapproché, ce qui pourrait donner une opportunité à Bombardier Transport de construire un train rapide entre Mirabel et le centre-ville de Montréal.	Ces deux dirigeants du promoteur, qui résident à Bois-Franc, admettent que le bruit et la pollution sont très incommodes et nuit au développement du projet, mais comme le transfert à Dorval a été forcé par Air Canada, Bombardier est plutôt mal placée pour intervenir, puisque Air Canada est un client très important de Bombardier Aéronautique. En conséquence, ils indiquent qu'il ne serait pas approprié pour leur entreprise d'intervenir.
138	1998-10-01	Dans sa livraison du bulletin Info Bois-Franc de l'automne 1998, Bombardier Immobilier annonce à la une, le début de la construction d'un ensemble de 20 maisons de ville haut de gamme au centre du bassin de la Brunante. La construction de cet ensemble remplaçait le projet précédent consistant en un complexe de deux tours d'habitation d'une douzaine d'étages chacune, apparaissant sur toutes les publications antérieures du promoteur.	En rétrospective, un observateur peut déduire que cette annonce anodine venait d'éliminer discrètement un obstacle à l'expansion de l'aéroport de Dorval et devenait un élément précurseur réduisant la possibilité que les vols réguliers soient éventuellement transférés vers Mirabel. En effet, la présence des deux tours situées immédiatement sous le prolongement de la piste 24R/06L aurait posé un risque à la sécurité. On peut facilement présumer que Bombardier Immobilier était déjà au courant depuis plusieurs mois des véritables intentions d'ADM, quant à l'avenir de l'aéroport de Dorval.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
139	1998-11-19	La Civil Aviation Authority (CAA) rapporte qu'un Boeing 747 a frappé un voilier d'environ 40 oies blanches, un peu à l'extérieur de la limite de l'aéroport de Montréal au moment d'atterrir, ce qui a provoqué des dommages au moteur no 4 qui a arrêté de fonctionner en vol. Le moteur no 3 s'est bloqué au moment où l'avion roulait au sol à l'arrivée. Les pales du moteur no 2 ont également subi des dommages. Malgré ces avaries, l'avion a pu se poser sans autres dommages.	La CAA conclut dans son rapport "The risk of a catastrophic accident owing to multiple engine thrust loss after a bird strike encounter with a flock of geese is rising dramatically. The risk of such a strike will be approximately 2.5 times higher in 2010 than 2000, and around 6 times higher than 1990." Comment Transports Canada peut-il autoriser ADM à poursuivre l'expansion d'un aéroport enclavé comme Dorval, devant une telle augmentation du risque d'écrasement, alors que Mirabel a été conçu et construit loin des secteurs habités?
140	1998-12-01	Dans le cadre de la libéralisation des règles d'affectation du trafic aérien applicables à Dorval et mises en vigueur le 15 septembre 1997, Aéroports de Montréal a fait effectuer une étude par François LEROUX et Alain VANPEETERSEN des Hautes Études Commerciales sur l'impact économique du nombre de passagers à l'aéroport international de Dorval. L'étude montre qu'à une augmentation de 436 000 passagers en correspondance et de 212 000 passagers embarqués / débarqués (e/d, passagers dont l'origine ou la destination est Montréal) peuvent être associés 688 emplois, et que l'impact sur le PIB serait de 61,5 millions de dollars.	Une des révélations, non mise en évidence dans ce rapport, dévoile que sur les 648 000 passagers de vols internationaux, seulement 32,7 % embarquent ou débarquent à Montréal; on peut donc en déduire que 67,3% des passagers qui atterrissent ou décollent à Montréal ne sont nullement affectés par l'endroit où se situe l'aéroport, puisqu'ils n'ont pas à en sortir. Comment a-t-on pu justifier alors de choisir Dorval au lieu de Mirabel pour rassembler tous les vols en un seul lieu? Si ADM le savait, de par les statistiques qu'elle recueillaient sûrement depuis plusieurs années à Mirabel, elle s'est bien gardée de le dévoiler en 1996, de crainte que cela donne du poids à l'option de tout concentrer les vols de passagers à ce dernier aéroport. Pourquoi ce secret, si ce n'est pas pour délibérément faire disparaître de manière scandaleuse un élément d'actif important payé par les tous les québécois et les canadiens.
141	1999-01-09	Radio-Canada rapporte qu'un Régional Jet de la compagnie Air Canada a dû survoler l'aéroport de Dorval pendant près d'une heure parce que le train d'atterrissage ne se rétractait pas. Le pilote a alors éliminé une partie du carburant avant de poser son appareil pour effectuer des vérifications. Les 39 passagers sont repartis vers Toronto à bord d'un autre appareil. La compagnie Bombardier fabrique, entre autres, des Régional Jet.	De tels incidents ne sont pas sans rappeler que la très grande majorité des accidents aériens se produisent au décollage et à l'atterrissage. Dorval est enclavée en plein cœur d'une région densément construite et les avions peuvent subir des ennuis mécaniques pouvant provoquer un écrasement sur des secteurs résidentiels, alors que Mirabel a été expressément conçue pour être loin des résidences et éviter de telles catastrophes.
142	1999-01-21	«Les plaintes ont raison du bruit à Dorval - ADM modifie la trajectoire des avions au décollage» titre La Presse.	ADM impose aux transporteurs des angles de décollage et d'atterrissage légèrement supérieurs à ce qui prévalait auparavant. Certains pilotes chuchotent, sous le couvert de l'anonymat, qu'ADM leur impose à Dorval une manœuvre au décollage qui la rend plus complexe et plus susceptible de provoquer des bruits et des accidents, alors que de telles contraintes n'existent pas à Mirabel. Ils ne comprennent vraiment pas pourquoi le gouvernement persiste à permettre de telles choses.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
143	1999-01-	Bombardier Immobilier demande à la ville de Saint-Laurent une dérogation au plan de zonage pour aménager sur le site de l'ancienne piste d'atterrissage de l'aéroport de la compagnie Canadair, un terrain de golf qui occuperait 9 des 21 millions de pieds carrés, en raison du rythme de développement plus lent que prévu du projet Bois-Franc.	La décision de transférer les vols internationaux un an plus tôt et l'introduction en catimini de plus en plus de vols de nuit, a des effets néfastes sur le rythme de développement du projet. Après consultation des citoyens, la ville accorde à Bombardier une dérogation temporaire. Les travaux d'aménagement du nouveau golf s'étaleront jusqu'en juin 2002. Certains observateurs ont laissé entendre que Jacques Auger, qui avait quitté la présidence d'ADM 18 mois plus tôt pour accepter un nouveau poste chez Bombardier Aérospatiale, était sans doute au courant des intentions non encore divulguées d'ADM de poursuivre une expansion considérable de l'aéroport de Dorval au détriment de Mirabel. Cette connaissance privilégiée aurait pesé lourd dans la décision de Bombardier Immobilier d'investir dans l'aménagement provisoire d'un golf pour réduire ses taxes municipales.
144	1999-02-03	Le transfert des vols internationaux à Dorval ne se traduira par aucun gain de temps pour les automobilistes qui se rendront à l'aéroport en 2005, rapporte André Noël de La Presse. Des bouchons de circulation monstres devraient faire qu'il faudra plus de temps pour se rendre à l'Aéroport de Dorval qu'à Mirabel. «Les accès routiers menant à l'Aéroport de Dorval sont déjà saturés aux heures de pointe : tout ajout de circulation ne fera qu'empirer la situation », rapporte de nouveau La Presse.	Le reporter tente de faire comprendre qu'un réaménagement de l'échangeur de Dorval n'apporte aucune amélioration au réseau routier puisque les autoroutes 20 et 40 qui servent d'exutoires à cet échangeur sont déjà congestionnées. Une telle évidence ne semble pas émouvoir la direction d'ADM ni les politiciens fédéraux, qui persistent à poursuivre les dépenses d'expansion à Dorval.
145	1999-02-06	«El Al pourrait quitter Dorval» titre La Presse. Cette compagnie se plaint de ne pouvoir atterrir le matin à 6h30 à Dorval, en raison des contraintes de bruit. Ils doivent atterrir à Mirabel. Plusieurs compagnies étrangères souhaiteraient un retour à l'aéroport de Mirabel qui offre plus de souplesse et d'espace, affirme Albert Cohen, directeur d'El Al au Québec. Ces compagnies sont déçues des résultats de la concentration des vols à Dorval depuis septembre 1997.	Comme il ne faut surtout pas rouvrir le dossier de Mirabel, ADM s'empresse de répondre à une partie des critiques des transporteurs en introduisant, dans les mois qui suivirent, des dérogations exceptionnelles "en permanence" au couvre-feu durant la nuit.
146	1999-02-11	Le ministre des Transports Guy Chevrette rapporte les résultats d'une étude indiquant que la décision d'ADM de transférer les vols internationaux à Dorval occasionne un encombrement accru du réseau routier menant à l'Aéroport de Dorval.	Cette déclaration du ministre a vraiment déplu au président de la Chambre de Commerce du Montréal métropolitain, David McAusland, qui est également membre du conseil d'administration de la Société de promotion des aéroports de Montréal (SOPRAM) et d'ADM. Celui-ci prétendait que cela servait uniquement à alimenter une campagne menée <u>par une poignée de dissidents qui n'ont jamais accepté la décision d'ADM</u> , même si celle-ci reflétait un large consensus. (...) C'est à se demander sur quelle planète vit monsieur McAusland.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
147	1999-03-	Le gouvernement du Québec met en place le programme de la zone de commerce international de commerce de Montréal à Mirabel dans son budget 1999-2000. L'objectif est clair selon la ministre Pauline Marois « le gouvernement du Québec assume ses responsabilités et veut tirer parti des infrastructures de Mirabel pour créer un outil de développement à la disposition d'une région sérieusement malmenée par les mauvaises décisions du gouvernement fédéral.	Ce programme sera aboli par le gouvernement libéral de Jean Charest le 13 juin 2003.
148	1999-03-06	«Atténuation du bruit à Dorval: résultats mitigés» titre La Presse.	Les nouvelles trajectoires de décollage des avions adoptées pour réduire le bruit dans certains secteurs de l'Ouest de l'île, sont passées inaperçues pour bon nombre de résidents.
149	1999-03-23	«Le président d'Air Canada exprime sa foi en Dorval» titre La Presse. Le président et chef de la direction d'Air Canada, Lamar Durett, a senti le besoin d'appuyer publiquement les décisions d'ADM, pour contrer les protestations grandissantes en provenance de la population et du gouvernement du Québec.	Même si Toronto profite déjà du plus important terminal d'Air Canada au pays, il rappelle que le siège social d'Air Canada est à Montréal, une façon plus ou moins discrète de dire à tous: «Arrêtez de vous plaindre, sinon...». Monsieur Durett, à l'instar de son prédécesseur Hollis Harris, n'a pas hésité à utiliser la menace à peine voilée, pour convaincre le milieu politique et le milieu d'affaires d'appuyer ADM. Ce genre d'intervention portera ses fruits comme on le verra par la suite.
150	1999-03-25	En Commission permanente des finances publiques du Québec, le Ministre d'État à l'Économie et aux Finances, Bernard Landry, déclare que « cette sombre histoire de Mirabel sera sûrement étudiée par les historiens de l'économie – et c'est déjà commencé – comme un des grands fiascos infligés par le gouvernement central à l'économie du Québec. » Il appuie cette déclaration sur une thèse de doctorat produite par « le docteur Elliot Feldman, de Harvard, qui a même comparé – le docteur Feldman est Juif, bien entendu – ça à l'Exode, et il a comparé ça aussi, je crois, à la déportation des Acadiens. Mais c'est quand même 10 000 personnes expropriées, 3 000 familles, 97 000 acres, l'équivalent des trois quarts de l'île de Montréal, 30 fois le territoire de l'aéroport de Dorval. Puis tout ça, c'est réduit de 97 000 acres à 17 000 acres, dont 11 000 sont reloués à des agriculteurs. Alors, juste en termes de chiffres, c'est un gâchis incroyable. »	Voici la poignée de dissidents auxquels référer de façon méprisante, il y a à peine un mois, le président de la Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain, David McAusland: il ne s'agit que du gouvernement du Québec, élu démocratiquement par une majorité de québécois, après tout... Un tel déni démocratique n'a d'égal que celui des dictatures que l'on peut observer dans certains pays en voie de développement.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
151	1999-05-07	Nycol Pageau Goyette qui cumule le poste de présidente directrice générale d'ADM depuis la démission de Richard Cacchione, annonce qu'il n'y aura finalement pas de jetée internationale à l'aéroport de Dorval, ce qui aurait permis d'accueillir des avions-cargos. Ce projet, qui a coûté un million de dollars en études préparatoires, avait pourtant été annoncé en grande pompe en 1996. Sa construction, alors jugée essentielle, avait même servi d'argument pour le transfert des vols de Mirabel à Dorval. On propose plutôt un projet d'agrandissement de l'aéroport. La direction d'ADM juge que son nouveau projet répondra mieux aux besoins actuels de l'aéroport.	Encore un virage-surprise de la part d'ADM... Les véritables intentions d'ADM se dévoilent lentement au fur et à mesure du passage des années, comme on le verra lors des événements suivants.
152	1999-06-	L'entreprise Royal Lepage auquel le gouvernement fédéral vient de confier sans soumission un important contrat d'une durée de 5 ans, visant le déménagement des employés fédéraux, remet à ADM un rapport selon lequel la proximité de l'aéroport Trudeau des résidences n'a pas d'impact significatif sur la valeur des propriétés.	Ce rapport a tous les ingrédients d'un rapport de complaisance. Quelle crédibilité doit-on accorder à une entreprise d'agents immobiliers qui ont intérêt à ce que le nombre de transactions immobilières soit accru? Il n'est pas nécessaire d'être un expert pour savoir que le bruit et la pollution entourant un aéroport à si faible distance des résidences, aura pour conséquence de décourager les citoyens qui finiront par baisser les bras et chercher à vendre leur propriété: un gros plus pour la croissance des ventes. Royal Lepage est une entreprise qui sait qu'on ne mord pas la main qui la nourrit. Qui serait assez stupide pour risquer de perdre un lucratif contrat (déménagement des employés fédéraux) en échange d'un rapport discret qui masque la VÉRITÉ sur la dévaluation réelle des propriétés environnantes?

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
153	1999-12-09	Le gouvernement fédéral modifie l'article 602.106 du Règlement de l'Aviation Canadien (RAC); celui-ci répond au besoin d'une loi exécutoire à l'appui des restrictions opérationnelles imposées en réponse à ces recommandations. Ce Règlement modifiant la Partie VI du RAC a été publié dans la Gazette du Canada Partie I, le 3 avril 1999. En 1989, Transports Canada avait mis sur pied une commission d'évaluation et d'examen en matière d'environnement pour étudier les problèmes environnementaux associés au projet de construction de la troisième piste (06L-26R) de l'aéroport international de Vancouver. Le mandat de cette commission consistait à mener une étude publique des effets environnementaux et sociaux du projet de piste parallèle et d'envisager des mesures d'atténuation et d'indemnisation pouvant s'avérer nécessaires si la commission décidait que le projet devait aller de l'avant. La commission a suivi un processus important, rigoureux et très productif permettant aux intéressés d'exprimer totalement leurs points de vue. Le sujet du bruit des aéroports a fait l'objet de neuf des dix-huit recommandations formulées par la commission.	Le gouvernement fédéral semble plus respectueux du bien-être des citoyens de Vancouver en les consultant lors d'audiences publiques que ne le sera ADM après 1995 pour les citoyens de la région de Montréal. En 15 ans d'existence, de 1992 à 2007, ADM a toujours refusé de consulter les citoyens, les groupes de protection et même les élus québécois, lors d'audiences publiques formelles. Transports Canada n'a jamais dénoncé cette attitude abusive, arrogante et méprisante. L'article 602.106 du RAC (Pistes soumises aux critères acoustiques) énonce les conditions en vertu desquelles les avions subsoniques à turboréacteurs dont la masse maximale homologuée au décollage est supérieure à 34 000 kg (74 956 livres) peuvent décoller des pistes soumises aux critères acoustiques dont la liste figure au tableau annexé au règlement. Il est frappant de noter que la limite restrictive imposée partout au Canada aux décollages des avions est de seulement 34 000 kg, alors qu'ADM n'impose aucune restriction pour les avions de moins que 45 000 kg. Deux poids, deux mesures entre le Québec et le reste du Canada?
154	2000-01-01	Dans le cadre de la gestion des risques poursuivie par le gouvernement du Canada depuis plusieurs années, Environnement Canada introduit la notion du principe de précaution qu'il est nécessaire de respecter, au moment de prendre certaines décisions pouvant affecter la santé ou la vie des citoyens canadiens. Cette notion part du principe que l'absence de certitude scientifique absolue ne doit pas servir de prétexte pour différer les décisions, s'il y a danger de préjudice grave ou irréversible.	Paradoxalement, cette approche est mise de l'avant au moment même où ADM s'apprête à prendre des décisions majeures à ses deux aéroports, qui affecteront d'une manière qu'elle veut irréversible, la santé, la sécurité, la qualité de vie et la valeur du patrimoine immobilier de centaines de milliers de citoyens, résidant autour de l'aéroport de Dorval.
155	2000-01-04	Le 4 janvier 2000, Air Canada prend officiellement le contrôle de Canadien International et entame le processus d'intégration.	

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
156	2000-03-08	"Le laxisme coûte cher chez ADM" et "Gestion douteuse à Aéroports de Montréal" écrit François Cardinal, Le Devoir. Le rapport de la firme d'experts comptables Samson Bélaire Deloitte & Touche a révélé que 79 contrats octroyés pour 19 millions\$ ne coûteront plus 19 millions\$ mais plutôt 50 millions\$.	Cet article du Devoir a été le déclencheur de toute une série d'enquêtes, au cours des huit prochains mois, par les autres journaux, par la Commission permanente des Transports à Ottawa et d'une enquête du Vérificateur général du Canada. Il est utile de rappeler que le parti libéral fédéral règne en roi et maître depuis la dernière élection en 1997 et qu'il apprécie le fait de ne pas avoir de comptes à rendre à la population dans le dossier aéroportuaire, en fermant les yeux sur les malversations dénoncées et en donnant le champ libre à ADM pour commettre ses basses oeuvres.
157	2000-03-09	ADM présente un mémoire à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE) pour s'objecter à une modification proposée à la Loi - LCEE, pour y inclure les projets entrepris sur des terres louées, parce que cette modification aura pour effet d'assujettir toute initiative d'ADM à l'obligation d'obtenir une autorisation préalable de la Couronne. Une telle modification serait en opposition avec les objectifs du Futur cadre de gestion des aéroports canadiens et contreviendrait aux dispositions prévues aux Principes de base supplémentaires régissant la création et le fonctionnement des administrations aéroportuaires locales et à la Déclaration d'intention de 1989 auxquels réfère le Bail.	Avant de s'objecter, ADM n'a procédé à aucune consultation avec des élus représentant l'intérêt des citoyens, ni avec les groupes de citoyens concernés. En dépit de l'absence de consultation qui doit avoir lieu, selon les termes du bail, Transports Canada et l'agence canadienne d'évaluation environnementale ont maintenu le statu quo en n'assujettissant pas ADM à la Loi. Le gouvernement fédéral maintient le statut particulier accordé à ADM, la seule autorité aéroportuaire canadienne à ne pas avoir à se soumettre à la LCEE.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
158	2000-03-16	Denis Beauregard, vice-président aux affaires internes d'ADM, accorde une entrevue à Isabelle Hachey, journaliste de La Presse. On y apprend que les travaux d'amélioration à Dorval ont coûté à ce jour au moins 250 M\$ et que des investissements additionnels de 1 300 M\$ seront requis jusqu'en l'an 2020. Monsieur Beauregard confirme qu'aucun élu n'a été formellement mis au courant de ces nouvelles estimations. Quand la journaliste demande si la concentration des vols à Mirabel n'aurait pas été préférable à une concentration à Dorval, monsieur Beauregard indique qu'à Mirabel, il aurait fallu construire une troisième piste au coût de 250 M\$, en plus de faire des études d'impact, prolonger l'autoroute 13 et construire un lien ferroviaire avec le centre-ville. ADM n'a jamais vraiment considéré un retour à Mirabel, répondit-il; pour ADM, évoquer un retour possible des vols à Mirabel était une stratégie pour calmer le jeu tout simplement, devant le tollé soulevé par de nombreux citoyens de Dorval. «Vous savez ce que c'est, les relations publiques...». Par ailleurs, il admet candidement « Air Canada amène 65% du trafic à Montréal. Alors s'il demande quelque chose, tu réponds "oui, Monsieur, tout de suite"...»	Les coûts ont donc dépassé à ce jour de 35% l'estimation utilisée quatre ans plus tôt par ADM. De plus, on annonce pour la première fois qu'ADM prévoit investir 1,3 milliards de dollars additionnels sur 20 ans, ce qui porterait les dépenses totales d'investissement à plus de 1,5 milliards de dollars, sans compter les travaux autoroutiers et la navette ferroviaire au centre-ville, dont les coûts ne sont pas encore connus. Comment se fait-il qu'ADM ait pu prendre une décision d'une telle importance pour l'avenir du Québec, sans même dévoiler les études qui en sont à l'origine? Une des principales raisons complètement erronées invoquées pour ne pas retourner à Mirabel, est l'obligation de faire des études d'impacts. C'est un pur mensonge, puisque l'expansion à Mirabel était attendu depuis 1975.
159	2000-03-16	«L'ADM fait fi de la politique des aéroports» titre La Presse. Considérée comme le club sélect d'une poignée d'hommes d'affaires, ADM est la seule administration aéroportuaire du pays à refuser d'adhérer aux principes d'imputabilité et de transparence élaborés par le gouvernement en 1994. Le manque de transparence d'ADM a été maintes fois décrié par des élus locaux, des groupes de citoyens et des journalistes. Toutefois, les choses pourraient bientôt changer, puisque ADM a l'intention de renégocier à la baisse les loyers qu'elle paie au gouvernement fédéral pour exploiter les deux aéroports. Une plus grande imputabilité envers le public constituera sans doute un enjeu de la négociation.	"Nous sommes les seuls à avoir un organisme comme la SOPRAM", affirme Denis Beauregard, vice-président aux affaires internes d'ADM. Élus et organismes locaux sont en effet représentés au sein de la Société de promotion des aéroports de Montréal (SOPRAM), qui a pour mandat de défendre les intérêts du public. Mais ce sont uniquement les représentants du milieu des affaires, membres de la SOPRAM, qui siègent au conseil d'administration d'ADM. Les administrateurs affirment d'ailleurs que la SOPRAM n'est pas le "chien de garde" d'ADM et qu'ils n'ont pas toujours à leur rendre des comptes... quoi qu'en dise le protocole d'entente signé en novembre 1989: "Il est souhaitable que les membres de la SOPRAM aient accès à certaines informations de nature financière concernant ADM et puissent être consultés en vue de prendre une approche concertée quant aux plans et projets de développement de cette dernière."

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
160	2000-03-19	"Investissements de 1.2 milliards\$ à Dorval: Aucun élu n'a été consulté". Jean-Maurice Duddin, Journal de Montréal, 19 février 2000.	« Personne ne fut consulté mais on vous imposera une taxe. Vous ne perdez rien pour attendre. De plus en plus, on devra payer nos taxes et impôts au privé et de moins en moins à l'État. N'oubliez pas que le privé a maintenant le droit de lever taxes et impôts. Tout de même édifiant non. » dira plus tard Léo-Paul Lauzon, professeur en sciences comptables à l'université du Québec et ancien candidat du Nouveau Parti Démocratique dans Outremont.
161	2000-03-22	"ADM, organisme public, ferme la porte au Journal de Montréal: les journalistes doivent soumettre leurs questions par écrit, à l'avance". Jean-Maurice Duddin, Journal de Montréal.	Même les journalistes se méprennent sur la véritable nature d'ADM, qui est un organisme privé et non public. Comment peut-on alors prétendre informer correctement la population dans ces conditions?
162	2000-03-24	"Le bras droit de Pageau-Goyette au conseil d'ADM a obtenu 1,3 millions\$ en contrats". Jean-Maurice Duddin, Journal de Montréal. Il s'agit de Claude F. Lefebvre qui présidait la SOPRAM.	Qu'advient-il des conflits d'intérêts qu'ADM a l'obligation de proscrire en vertu du bail qu'elle a signé avec le ministre des Transports. Celui-ci demeure muet.
163	2000-03-25	"La firme de Pageau-Goyette a reçu des remboursements de 217 674\$ de la SOPRAM". Jean-Maurice Duddin, Journal de Montréal. La défunte SOPRAM (Société de promotion des aéroports de Montréal) a été remplacé par le Comité consultatif communautaire, dont les lettres patentes ne permettent pas la présence d'élus à quelque niveau que ce soit. De plus, ce comité "communautaire" ne pourra pas faire de recommandations et n'aura aucun pouvoir décisionnel. À ce jour, 16 des 20 personnes de ce comité "communautaire" ont été choisis par ADM.	« C'est à la fois l'alpha et l'oméga en termes de transparence, de participation et de démocratie. Un système totalitaire et dictatorial ne pourrait imaginer pire. » dira le professeur Lauzon.
164	2000-03-28	"Nicol Pageau-Goyette: 315 000\$ de contrats à un collègue d'ADM". André Beauvais, Journal de Montréal. Il s'agit ici de Michel Langlois, membre du conseil d'ADM.	Cette apparence de conflit d'intérêts n'est pas sans rappeler l'autre cas semblable révélé quatre jours plus tôt par le Journal de Montréal. Pourtant, le bail est clair en ce qui concerne les conflits d'intérêts au sous-paragraphe 9.01.02.b): « chacun des membres du Conseil qui fait défaut de se conformer pleinement auxdits règlements soient immédiatement destitué de son poste au Conseil. » Monsieur Langlois ne sera remplacé que le 9 septembre 2003, trois ans et demi plus tard.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
165	2000-03-29	"ADM a fourni un document tronqué sur sa gestion". Jean-Maurice Duddin, Journal de Montréal, 29 mars 2000.	Ce constat rappelle le rapport d'évaluation environnementale de SNC-Lavalin qu'avait déposé ADM en mars 1996, pour justifier le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval, pour camoufler un précédent rapport des experts Sypher: Mueller qui n'était pas assez positif. Comment se fait-il que le ministre fédéral des Transports n'aie rien vu? A-t-il seulement accompli son devoir de monitoring? La réponse se trouve dans le rapport que remettra le Vérificateur général du Canada en octobre 2000.
166	2000-03-31	"Nicol Pageau-Goyette s'entête: la présidente juge normal d'encourager les amis dans un Québec si petit". François Cardinal, Le Devoir.	Où sont passées les clauses du bail interdisant aux administrateurs de se placer en situation de conflit d'intérêt?
167	2000-04-01	ADM érige les exemptions pour des vols de nuit spécifiques en règle générale de sorte que, systématiquement, elle autorise jusqu'à trois vols d'Air Canada à décoller, quotidiennement, entre 6 h et 7 h.	Ces trois vols de nuit instaurés en catimini par ADM l'ont été pour des fins soi-disant expérimentales. C'est cet événement qui a déclenché une demande d'autorisation pour un recours collectif en Cour Supérieure, par le regroupement CQV. L'audition en Cour Supérieure ne débutera pas avant le 31 mai 2002, grâce à des tactiques dilatoires utilisées par ADM et Air Canada. Les événements qui suivent démontrent que le nombre de vols de nuit, y compris les vols non réguliers, passera rapidement à plus de 64 en 2007, entre 23h00 et 07h00, en dépit des nuisances évidentes que cela occasionne aux riverains de l'aéroport de Dorval et en faisant fi du jugement éventuel des tribunaux.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
168	2000-04-08	<p>Selon une étude réalisée par trois éminents experts en gestion des transports, Jacques Roy, de l'UQAM, Yvon Bigras, de l'UQTR, et Robert Gagné, de l'École des Hautes études commerciales, il n'est pas trop tard pour terminer la construction des infrastructures, soit les routes et les trains, à Mirabel. Ils croient même possible de mener à bien le projet pour la moitié de la somme de 1,3 milliard de dollars prévue pour agrandir Dorval. Ils ont constaté une très faible augmentation de l'achalandage au cours des quatre dernières années. Le nombre de passagers en correspondance se serait accru de 36 000 seulement, au lieu des 650 000 prévus. Par ailleurs, seulement une cinquantaine d'emplois auraient été créés. Les chercheurs accusent même les gestionnaires d'avoir manipulé l'opinion publique en présentant des études maquillées. Les experts font 4 recommandations au propriétaire des aéroports, Transports Canada:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Imposer un moratoire sur le projet d'aménagement d'ADM; 2. Exiger plus de transparence et d'imputabilité à ADM en l'obligeant à se soumettre aux mêmes règles que celles régissant les autres autorités aéroportuaires canadiennes; 3. Étudier sérieusement et objectivement l'alternative de consolider tous les vols à Mirabel et de faire de Dorval un aéroport industriel; 4. Faire examiner par le Bureau de la concurrence la situation de monopole d'ADM en ce qui concerne plus particulièrement les frais d'améliorations aéroportuaires ainsi que la domination d'Air Canada à Dorval. 	<p>« Dorval est un aéroport international indigne d'une métropole comme Montréal », estime Jacques Roy. Non seulement l'aéroport est-il aux prises avec un accès difficile et une exigüité des lieux, mais Air Canada, qui avait pourtant promis de faire de Montréal une plaque tournante, consolide de plus en plus ses vols sur Toronto. Conséquence : Dorval se voit confirmé dans sa position d'aéroport régional alimentant celui de Toronto, tandis que les emplois reliés au transport aérien suivent le marché qui se développe davantage dans la Ville Reine, croit l'expert en aviation civile.</p> <p>Pour des raisons jamais expliquées, le gouvernement libéral de Jean Chrétien n'a jamais été en mesure de contredire la teneur du rapport des trois experts, mais a simplement continué à faire la sourde oreille et refusé de procéder à une étude objective et sérieuse de l'alternative logique et conforme au sens commun que constituait le regroupement des vols de passagers à Mirabel. Pour tenter de dénigrer le rapport des experts, ADM et les politiciens fédéraux qui la supportent reprochent aux experts d'être les mêmes qui ont conseillé le ministère des Transports du Québec en 1993 et qui ont été consultés par la CESAMM en 1996. Quelle horreur! Des experts qui connaissent bien le dossier et qui demeurent consistants depuis 7 ans dans leurs recommandations, parce que la réalité leur a donné raison. Au moins, les experts d'ADM sont flexibles et n'hésitent pas à changer d'idées et même à tromper le public pour la bonne cause. (...c'est du sarcasme...).</p>

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
169	2000-04-08	François Cardinal écrit dans le journal Le Devoir « Le transfert à Dorval est un échec, concluent trois chercheurs. Les universitaires demandent un moratoire sur les investissements.» Le Centre de recherche en gestion de l'UQAM reconnaît que le transfert des vols internationaux s'est fait au profit d'Air Canada et au détriment des usagers. ADM reconnaît en 1996, que « la capacité optimale des pistes de Dorval sera atteinte aux environs de 2015 et [qu']il faudra alors retourner certains vols à Mirabel ». On se retrouve donc aujourd'hui avec des investissements dont ADM avait dissimulé la teneur, conclut Le Devoir. Sont souvent cités, entre autres, l'échangeur Dorval, la congestion routière, le traitement du cargo à Dorval.	ADM continue de faire la sourde oreille aux mises en garde répétées des experts et le ministre des Transports Collette n'intervient nullement, en dépit des démonstrations d'incompétence flagrante dont les gestionnaires d'ADM font la preuve. Ou serait-ce tout simplement que le ministre est ravi de faire exécuter ses décisions, sans avoir à rendre des comptes?
170	2000-04-11	Devant le Comité fédéral permanent des transports, la présidente d'ADM, Nycol Pageau-Goyette, indique qu'un montant de 346 millions de dollars ont été dépensés à ce jour à Dorval. Elle explique également que le Conseil d'administration d'ADM est composé uniquement de 7 gens d'affaires; aucun élu; le Conseil répond trois fois par année aux questions des membres de la SOPRAM, une table qui regroupe 7 élus et 14 autres non élus, avec lequel organisme il entretient des relations extrêmement difficiles. Elle admet qu'ADM n'a jamais adhéré aux principes d'imputabilité auxquels les autres autorités aéroportuaires canadiennes adhèrent depuis 1994, parce que le ministre des Transports ne le leur a jamais demandé. Elle admet également qu'ADM ne faisait pas nécessairement d'appels d'offres pour les contrats d'une valeur supérieure à 75 000 \$, comme c'est le cas des autres autorités aéroportuaires; mais, du même souffle, elle prétend qu'ADM est très bien gérée, ce qui serait entériné par leurs vérificateurs.	La somme dépensée à Dorval à ce jour excède de 161 M\$ (87%) le montant de 185 millions annoncé en 1996 et ce n'est pas fini, puisqu'ADM annonce également sa décision de dépenser 1,3 milliards de dollars jusqu'en l'an 2020. Eh oui cher lecteur, vous avez bien lu: la présidente dévoile que les 185 000 000 \$ qu'ADM avait prétendu devoir dépenser en 1996 pour justifier le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval, sont devenus 1 646 000 000 \$, quatre ans plus tard.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
171	2000-04-11	Le président Pierre Gingras et le directeur général de la COPAM, François Mercier, membres de la SOPRAM, dénoncent devant le comité permanent des Transports, qu'il est impossible pour les 21 membres de la SOPRAM d'obtenir des renseignements sur les études justifiant l'annonce d'un investissement de 1,3 milliards de dollars à Dorval. Devant le sérieux des questions soulevées quant à la gestion d'ADM, la COPAM fait les recommandations suivantes: compte tenu du manque de transparence qu'affiche ADM; compte tenu des doutes légitimes soulevés sur l'indépendance des administrateurs dans le contexte des relations contractuelles liant certains d'entre eux; compte tenu de l'absence de consultation d'ADM auprès des membres de la SOPRAM; compte tenu du caractère prétendument confidentiel des études, la COPAM recommande ce qui suit: - Que le gouvernement du Canada mette sur pied une commission d'enquête sur la gestion d'ADM et sur le processus ayant mené au transfert des vols de Mirabel à Dorval; - Que le ministre des Transports du Canada décrète un moratoire sur tout investissement non relié à la sécurité du public à Dorval et à Mirabel, incluant les prévisions d'investissement de 1,3 milliard de dollars.	Le ministre des Transports David Collenette n'a jamais donné suite aux demandes légitimes de la COPAM ni de la SOPRAM en prétextant qu'ADM était une entreprise privée et qu'il ne voulait pas s'immiscer dans la gestion d'une entreprise privée. Le ministre ne tient aucun compte de l'existence d'un bail qui le lie à ADM et dans lequel il est clair qu'ADM doit agir comme l'alter ego de Transports Canada, à l'égard des citoyens.
172	2000-04-11	Le maire de Mirabel, Hubert Meilleur, porte-parole du Front Mirabel, qui a été membre de SOPRAM de 1988 à 1998, dépose un mémoire au Comité permanent fédéral à Ottawa. Il explique le climat de secret et de cachoteries qui s'est installé chez ADM à partir de la fin de l'année 1995.	Lors de la période de questions, il est particulièrement remarquable de noter la prépondérance de la basse partisanerie affichée par la députation libérale qui appuie ostensiblement la décision unilatérale d'ADM de rapatrier les vols internationaux à Dorval en 1996, en dépit du caffouillage et camoufflage évidents, dénoncés unanimement, du processus décisionnel utilisé par ADM. Certains observateurs soulignent que la partisanerie atteint son paroxysme quand l'ex-ministre de l'environnement du Québec, Clifford Lincoln, renie les principes environnementaux qu'il défendait jadis, pour assouvir sa hargne contre le Québec depuis qu'il a perdu son combat contre la langue d'affichage, même si cela devait se faire au détriment de la qualité de vie des citoyens de son propre comté.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
173	2000-04-11	La chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM), représentée par son président Pierre Laferrière, fait un discours devant la Commission fédérale permanente des Transports, appuyant sans réserve le développement de l'aéroport de Dorval. Il prétend être appuyé par tous les organismes de promotion économique d'une certaine importance. Il appuie en conséquence les décisions qui s'ensuivent, notamment la décision d'investir à Dorval 498 millions de dollars d'ici 2004 pour en faire un aéroport plaque tournante de classe mondiale et de calibre continental. Deux autres intervenants, le président de Montréal International, M. Jacques Girard, et celui de Tourisme Montréal, M. Charles Lapointe, signifient leur appui à la position de la Chambre de commerce.	Il est particulièrement frappant que ces appuis du monde des affaires se limitent aux seuls investissements de près de 500 millions de dollars et non pas nécessairement des 1,3 milliards mis de l'avant par ADM à plus long terme. Ces représentants du monde des affaires sont-ils au courant qu'ADM a l'intention de transférer tous les vols de passagers en 2004? Serait-ce la stratégie des petits pas? On pourrait le croire puisque le successeur de monsieur Laferrière à la CCMM, Benoît Labonté, donnera son appui au transfert de tous les vols de passagers de Mirabel à Dorval, dans une lettre datée du 22 août 2002. Voir cet événement plus loin et surtout les 3 conditions posées par la CCMM. Aucune de ces conditions ne sera d'ailleurs respectée par ADM, mais le transfert aura lieu quand même. Malheureusement, monsieur Labonté ne reviendra pas à la charge pour dénoncer ce non respect des conditions. Peut-être que la déception profonde envers Air Canada exprimée par son collègue Jacques Girard en février 2004 (voir plus loin), aura-t-elle servi de dénonciation de la part du monde des affaires...
174	2000-04-	Le ministère québécois des transports constate qu'à la période de pointe du soir, des ralentissements importants surviennent pour les utilisateurs du lien autoroute 13-autoroute 640-autoroute 15, car tous les débits provenant de deux autoroutes dans Laval doivent fusionner sur une seule autoroute, (l'autoroute 15) sur la Rive-Nord (au nord de l'autoroute 640). Le développement socio-économique, sans oublier l'augmentation de la circulation résultant de l'activité touristique dans les Laurentides, rendra nécessaire une intervention dans le prolongement de l'autoroute 13 afin de faciliter les déplacements sur la Rive-Nord et de décharger l'A-15, qui constitue actuellement le seul axe majeur vers les Laurentides.	Le besoin d'un prolongement de l'autoroute 13 est déjà identifié comme une nécessité, sans même tenir compte de l'avantage considérable que cela procurerait à l'option de regrouper tous les vols de passagers réguliers à l'aéroport de Mirabel. Pourquoi n'y a-t-il jamais eu de prolongement malgré ce constat?
175	2000-06-	Nycol Pageau-Goyette démissionne du poste de présidente du Conseil d'Administration d'ADM, mais conserve le poste de chef de la direction. Elle est remplacée par Pierre Martin.	C'est certain qu'elle était devenue de plus en plus gênante pour les fédéraux.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
176	2000-10-06	Depuis quelques jours, avec la bénédiction d'Aéroports de Montréal, Bombardier a commencé la construction d'une usine de 170 millions de dollars à Mirabel à l'endroit prévu dans le plan directeur pour l'aérogare No 2, sans qu'ADM n'ait obtenu la permission d'Ottawa de modifier les plans d'utilisation des sols. Le ministre des Transports, David Collenette, qui dit souhaiter la construction de l'usine de Bombardier à Mirabel, se dit outré de la façon de procéder d'ADM. Le ministre reconnaît qu'il sera maintenant difficile de faire marche arrière même si ADM a procédé sans l'autorisation d'Ottawa. Quant à Bombardier, il n'a appris que vendredi qu'ADM n'avait pas encore la permission de signer un bail à long terme de 52 ans.	Est-il concevable qu'ADM ait pu prendre une décision d'une telle importance sans avoir obtenu l'approbation préalable du gouvernement Chrétien, qui est propriétaire des lieux et qui influence, à n'en pas douter, le choix des décideurs qui siègent au conseil d'administration? Ne serait-ce pas plutôt une façon insidieuse et hypocrite de faire porter l'odieux de cette décision par des personnes soi-disant indépendantes du gouvernement? La mise au rancart de la future aérogare no 2 devenait un signe précurseur additionnel de l'abandon de Mirabel par les libéraux. Il faut reconnaître que les remontrances de David Collenette, pendant une campagne électorale, permettraient encore une fois de détourner l'attention de ce dossier scandaleux.
177	2000-10-18	TVA annonce que le Front Mirabel demande au ministre fédéral des Transports, David Collenette, de prendre les grands moyens pour forcer Aéroports de Montréal à mettre fin aux travaux entrepris par Bombardier pour la construction d'une usine. C'est à cet endroit que le plan d'expansion de l'aéroport de Mirabel prévoyait l'érection d'une deuxième aérogare. Le Front Mirabel veut qu'Ottawa renverse la décision d'ADM et relocalise Bombardier dans le secteur industriel.	Le ministre Collenette n'a rien fait pour arrêter la construction qui n'en était qu'à ses débuts, ce qui semble indiquer qu'il était parfaitement d'accord, malgré les apparences, avec la décision de faire disparaître le site prévu pour une expansion éventuelle de l'aéroport de Mirabel.
178	2000-10-19	Dans son rapport rendu public mardi, le Vérificateur général du Canada, Denis Desautels, dénonce le manque de rigueur de Transports Canada à l'endroit des administrations aéroportuaires. Par exemple, depuis cinq ans, Transports Canada n'a effectué aucun contrôle sur ADM. Le vérificateur affirme aussi que les aéroports de Dorval et Mirabel, gérés par ADM, font partie des plus mal administrés au pays. Le vérificateur remet notamment en question la pratique d'octroi de contrats sans appels d'offres. Le vérificateur ne croit pas que les contribuables, qui ont payé pour la construction des aéroports, en ont pour leur argent. Selon lui, les Canadiens sont en droit de s'attendre à des retombées positives lorsque des installations publiques sont louées.	Quand on connaît les révélations de la Commission Gomery sur le scandale des commandites en novembre 2005 et de la mainmise omniprésente du gouvernement Chrétien dans la gestion des Sociétés d'État, il n'est pas étonnant que le constat du Vérificateur sur les illégalités commises par ADM n'ait pas déclenché de commission d'enquête. Serait-ce une pure coïncidence si Jean Chrétien a décidé de déclencher des élections très prématurées pour novembre 2000? Le déclenchement a sûrement permis aux libéraux de détourner l'attention de ce rapport compromettant. Y-a-t'il un lien entre le silence de Transports Canada sur l'absence totale d'appels d'offres et de transparence reprochée à ADM depuis 1995 et le scandale des commandites? Seule une autre enquête pourrait élucider les ramifications de ce comportement unique d'une administration aéroportuaire au Canada.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
179	2000-10-20	Radio-Canada annonce que la présidente d'ADM, Nycol-Pageau Goyette, a remis sa démission suite à ses différends avec le ministre des Transports David Collenette. Mme Pageau-Goyette avait laissé entendre que le ministre, qui représente un comté de Toronto, aurait favorisé cette région pour la construction d'une usine de Bombardier. Pierre Martin, le président du conseil d'administration d'ADM, s'est excusé auprès du ministre Collenette d'avoir rompu le bail, en attribuant à Bombardier un terrain qui hypothèque l'avenir de l'aéroport. M. Martin ne peut dire ce qui arrivera à Bombardier. Aéroports de Montréal est en retard de 30 millions de dollars dans ses paiements avec Ottawa et doit renégocier son bail pour financer un investissement de 500 millions d'ici 2004.	Pour un gouvernement qui prétend ne pas pouvoir intervenir dans la gestion des aéroports, en vertu du bail à long terme signé en 1992, l'intrusion musclée du parti libéral à la veille des élections ne laisse aucun doute sur les véritables maîtres du dossier aéroportuaire. Comment Pierre Martin veut-il financer les scandaleux dépassements budgétaires de sa propre organisation? En négociant avec Transports Canada une réduction de son bail, donc une diminution des contributions d'ADM aux contribuables canadiens. Est-ce que le ministre des Transports a consenti à cette demande comme il l'avait fait pour Toronto en 1998? L'histoire ne le dit pas, mais si un enquêteur s'y intéressait, cela pourrait constituer une preuve qu'ADM est loin d'être une entreprise privée indépendante de Transports Canada, comme elle se plaît à le répéter, pour justifier de ne pas être soumise à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (voir 9 mars 2000).
180	2000-11-06	Alain Ferland est nommé président du conseil par intérim, assisté d'Armand Couture et Michel Gourdeau qui agissent comme co-président et co-chefs de la direction.	Armand Couture a été actionnaire du Groupe Lavalin jusqu'à sa faillite en 1991, puis haut dirigeant de SNC-Lavalin jusqu'au moment où il a été nommé président de la SEBJ en 1992, puis président d'Hydro-Québec par la suite. Il est sur le conseil d'administration d'ADM depuis 1996.
181	2000-11-27	Le parti libéral remporte les élections fédérales avec le premier ministre Jean Chrétien avec 172 sièges sur 301, dont 37 sur 75 au Québec, et l'honorable Stéphane Dion est réélu dans sa circonscription.	Les élections ont été déclenchées prématurément par le parti libéral de Jean Chrétien, pour profiter de la désorganisation des conservateurs: l'Alliance canadienne qui vient d'être formée ne parvient pas à rallier le parti conservateur moribond. Au Québec, les fédéralistes n'ont d'autre choix que d'appuyer les libéraux, seul parti fédéraliste vraiment organisé et, on le verra plus tard, ayant accès à un faramineux financement créatif et frauduleux. C'est la seule explication plausible pouvant justifier une remontée circonstancielle de ce parti à 37 sièges. Le bloc québécois a quant à lui obtenu 38 sièges, ce qui correspond sensiblement à la répartition des votes au référendum de 1995.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
182	2000-12-22	M. Serge Forcier, directeur délégué à l'aéroport de Dorval a reçu aux environs de 2 h 40 du matin une demande d'exemption d'Air Canada pour le vol 630, demande qu'il a refusée pour Dorval mais qu'il a accordée pour l'aéroport de Mirabel, aéroport sélectionné pour tous les déroutements. Il a refusé l'utilisation de Dorval en raison des règlements existants établissant qu'à l'intérieur des heures de couvre-feu , l'aéroport désigné pour les déroutements était l'aéroport de Mirabel. Le ministre des Transport impose donc à Air Canada une amende de 25 000 \$. Air Canada, nullement habituée à se voir imposer une telle amende, décide de porter la décision du ministre en appel, devant le tribunal d'appel des Transports du Canada. Les audiences se sont déroulées d'octobre 2002 à octobre 2003. Finalement, la décision du tribunal a été rendue le 16 mai 2006, en faveur du ministre.	Ce qui importe ici, c'est que le ministre des Transports et ADM confirment qu'il y avait bel et bien un couvre-feu durant la nuit au moins jusqu'en décembre 2000. Quand ADM a-t-elle décidé qu'il n'y aurait plus de couvre-feu et que l'aéroport PET serait ouvert 24 heures sur 24? D'autres recherches sont nécessaires pour le découvrir, parce que celles menées jusqu'à la fin de 2007 n'auront pas été suffisantes pour répondre à la question. On peut toutefois établir avec certitude que le site internet d'ADM, insiste depuis peut-être 2003-2004 sur le fait qu'il n'y a pas de couvre-feu à l'aéroport PET et que celui-ci est ouvert 24/24. Les citoyens ou leurs représentants élus ont-ils été consultés et mis au courant de ce changement de cap? Aucune trace n'a été trouvée, ce qui est compréhensible quand on connaît le secret dans lequel s'entourent les dirigeants d'ADM depuis 1992. Les innombrables révélations scandaleuses publiées à répétition depuis le 8 mars 2000 auraient normalement dû alerter le gouvernement de Jean Chrétien, sur les anomalies graves dénoncées. Un gouvernement responsable aurait normalement décrété un moratoire sur le gaspillage annoncé et aurait demandé une enquête sérieuse sur tout ce dossier. Qu'y a-t-il vraiment derrière le silence du gouvernement fédéral?
183	2000-12-31	Les aéroports de Dorval et Mirabel ont reçu 9 917 437 passagers au cours de l'année, ce qui a engendré 249 473 mouvements aériens.	
184	2001-01-11	Démission de Lucien Bouchard comme chef du Parti Québécois.	Le premier ministre déclare avoir failli à la tâche qu'il s'était donnée de mobiliser les citoyens du Québec contre un parti fédéral qui agit de façon méprisante et arrogante dans tous les domaines envers eux.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
185	2001-	Une étude bibliographique par Santé Canada indique que les recherches disponibles n'appuient pas la thèse selon laquelle l'exposition quotidienne prolongée en dehors à des niveaux de bruit des avions supérieurs à 65 dBA augmente de façon significative le risque de stress chronique et/ou de maladies cardio-vasculaires. Toutefois, les études disponibles indiquent que des recherches supplémentaires sont nécessaires. Aussi, il faut évaluer en permanence les résultats des recherches futures sur le risque potentiel de stress chronique et de maladies cardiovasculaires lié au bruit des avions. Les experts de Santé Canada affirment revoir les conclusions au moins à tous les 5 ans.	L'incertitude et le doute exprimés par Santé Canada sur les effets réels du bruit des avions sur la santé n'a pas empêché Transports Canada ni ADM de se précipiter, à coups de milliards, pour fermer Mirabel et poursuivre agressivement l'expansion de Dorval. Pourtant, la prudence élémentaire aurait dicté, soit de reporter la décision de concentrer tous les vols à Dorval, soit de tout concentrer ces mêmes vols à Mirabel, un endroit spécifiquement conçu et construit pour éviter à coup sûr, tout impact négatif sur la santé des riverains. En prenant cette décision, ADM savait pertinemment qu'elle risquait d'affecter la santé de plus de 70 000 personnes, de son propre aveu. En poursuivant l'expansion de Dorval, ADM agit en violation du principe de précaution mis de l'avant par Environnement Canada depuis le début de l'an 2000. Quelle incurie pour le gouvernement d'un pays qui se dit civilisé et soucieux de l'environnement. Le lecteur est invité à prendre connaissance de la poursuite des recherches dévoilées le 12 février 2008, qui établissent un lien indéniable entre la haute tension artérielle et les maladies qui s'ensuivent et les survols nocturnes. Cette attitude scandaleuse d'un gouvernement n'est pas sans rappeler le négativisme adopté pendant des décennies par les compagnies de tabac, en ce qui concerne les dommages réels du tabac sur la santé. N'y a-t-il pas matière à enquête?
186	2001-03-21	Le ministre de l'environnement, David Anderson, dépose le projet de loi C-19 prévoyant l'élaboration d'un règlement exigeant l'évaluation de projets exécutés sur des terres domaniales louées ou gérées par un tiers. Pour étayer cette modification, l'Agence, en consultation avec les ministères fédéraux, déterminera les entités non fédérales, comme les administrations aéroportuaires du Réseau national d'aéroports, qui devraient être envisagées en vue d'une réglementation possible qui nécessiterait des évaluations des effets environnementaux de projets entrepris sur le territoire domaniale occupé en vertu d'un bail ou d'autres dispositions.	Bien que la majorité des autorités aéroportuaires canadiennes procédaient déjà à des évaluations environnementales en conformité avec les guides mis de l'avant par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, ADM a toujours refusé de s'y astreindre. Le bill C-19 est devenu loi en 2003, mais les autorités aéroportuaires n'y ont pas été astreintes.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
187	2001-04-30	Radio-Canada rapporte qu'Aéroports de Montréal devra faire preuve d'une plus grande transparence dans la gestion des aéroports de Dorval et de Mirabel. En vertu d'une entente conclue avec le gouvernement fédéral, ADM s'engage à respecter les mêmes règles d'imputabilité auxquelles sont soumis la plupart des autres aéroports au pays. Selon le président du conseil d'administration d'ADM, Pierre Martin, de telles règles devraient empêcher des erreurs comme celle commise l'automne dernier avec l'arrivée de Bombardier sur les terrains de l'aéroport Mirabel. ADM avait omis de consulter Transports Canada avant de permettre la construction d'une usine de Bombardier à Mirabel.	Paroles... paroles... Six ans plus tard, on verra qu'ADM persistera à ne jamais vouloir se soumettre à des audiences publiques comme le veut la Loi sur les évaluations environnementales, comme cela se fait à Toronto, à Vancouver et probablement partout ailleurs au Canada. Pourquoi le gouvernement en place ne dénonce-t-il pas ce traitement distinct qui est appliqué seulement au Québec? Pourquoi le gouvernement en place ne prend-il pas l'initiative d'imposer un moratoire sur les milliards de dollars qu'ADM avoue maintenant devoir dépenser, pour permettre d'enquêter sur la valeur des pseudo-études à l'origine de telles décisions? Pourquoi le gouvernement fédéral en place refuse-t-il d'écouter les doléances des représentants du gouvernement du Québec démocratiquement élu, de même que des experts en gestion des Transports reconnus comme tels mondialement? Pourquoi le gouvernement en place se fait-il complice d'ADM, une soi-disant entreprise privée qui affecte délibérément la qualité de vie de dizaines de milliers de citoyens sans défense et érode impunément la valeur de leur patrimoine immobilier?
188	2001-04-	Abolition de la SOPRAM par ADM et son remplacement par un Comité Consultatif Communautaire.	ADM se donne les coudées encore plus franches pour ne pas avoir à rendre des comptes au public en assujettissant les membres du nouveau comité à pratiquement aucun pouvoir.
189	2001-04-30	Dépôt d'une d'étude sous la direction du professeur Michel Barcelo de la Faculté de l'aménagement - urbanisme de l'université de Montréal, ayant pour but d'élaborer des stratégies et projets en vue de lutter contre l'étalement urbain dans les banlieues de Montréal. Cette étude a démontré que l'agglomération de Montréal pourrait bénéficier d'une valeur foncière accrue de 880 millions de dollars si l'aéroport de Dorval était fermé au profit de Mirabel, à cause de l'élimination du bruit dans les secteurs affectés. Les économistes ont déterminé, sans même faire d'étude locale exhaustive, qu'il existait un taux de dévaluation minimal de 0,5% pour chaque unité de NEF au-dessus de 25.	Ni ADM, ni ses consultants n'ont pris cette expropriation déguisée en compte dans leur étude comparative en 1996 avant de décider de regrouper tous les vols de passagers à Dorval plutôt qu'à Mirabel, puisqu'elle considérait qu'elle n'avait pas à dédommager les quelque 100 000 citoyens lésés, même si cette expropriation déguisée a été constamment dénoncée devant les tribunaux par la suite. Que dit le ministre fédéral des Transports? Rien. « La Société juste » à laquelle dit aspirer le gouvernement au pouvoir n'est qu'un slogan au Québec, alors qu'il semble être une réalité ailleurs au Canada.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
190	2001-07-12	Un jugement prononcé par la Cour Suprême de Colombie-Britannique accorde aux propriétaires de plusieurs centaines de propriétés des dommages-intérêts variant entre 40 000 \$ et 75 000 \$ par propriété. Le juge a tranché que le bruit des aéronefs empruntant la nouvelle piste représentait une nuisance et a conclu que la défense de l'administration aéroportuaire et celle de la Couronne fédérale ne pouvaient être fondées sur le pouvoir conféré par la loi. Ce jugement sera rejeté en appel le 3 juillet 2002 et la Cour Suprême du Canada refusera d'entendre l'appel de ce dernier jugement le 27 septembre 2002.	Ce jugement de première instance rappelle celui du juge Pierre Viau en février 1997 qui avait conclu à un abus de pouvoir d'ADM et avait ordonné l'arrêt immédiat des travaux d'expansion à Dorval en vue du transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval. Si la dévaluation évidente des propriétés avait été prise en compte en 1996 lors des prétendues études économiques d'ADM, jamais cette entreprise n'aurait été autorisée à déclencher la fermeture de Mirabel et l'expansion de Dorval. D'ailleurs, au Royaume Uni dont s'inspire fréquemment le Canada, une compensation statutaire peut être accordée pour les impacts, qu'il s'agisse du bruit ou autre dévaluation d'une propriété, causé par la construction ou l'exploitation d'un ouvrage public. Ainsi, en accord avec les citoyens affectés, l'autorité aéroportuaire peut prendre l'une et/ou l'autre mesure suivantes: l'insonorisation de la propriété, l'acquisition par expropriation d'une propriété plus vaste que ce qui est réellement requis pour le développement en question, reprofilage des terrains environnants ou autres travaux paysagers, paiement des frais de relocalisation temporaire, si jugé nécessaire par l'autorité.
191	2001-09-11	Début de bouleversements considérables dans le domaine aérien suite aux attentats terroriste aux États-Unis. Trois avions commerciaux se sont écrasés contre des immeubles hautement symboliques : les tours jumelles du World Trade Center à Manhattan, New York, et le Pentagone, siège du ministère de la Défense des États-Unis, à Washington. Un quatrième avion s'est écrasé en rase campagne à Shanksville, Pennsylvanie.	
192	2001-11-04	Élections municipales sur l'Île de Montréal. Les candidats de l'Union des citoyens de l'île de Montréal dirigés par Gérald Tremblay remporte de justesse les élections du 4 novembre 2001. Il obtient 48,7 % des voix contre 44,5 % pour Pierre Bourque. Le nouveau maire réussit à faire élire 41 conseillers alors que 31 candidats de Vision Montréal, le parti de Pierre Bourque, et une indépendante sont élus.	
193	2001-11-16	Pauline Marois, ministre d'État à l'Économie et aux finances du Québec annonce des investissements de 21 millions de dollars pour quatre projets dans la zone de commerce international de Montréal à Mirabel.	Selon la ministre, le programme de la Zone de commerce international de Mirabel a permis d'attirer dix entreprises et de déclencher plus de 360 millions de dollars d'investissements, qui créeront près de 2 600 emplois. Comment expliquer que le gouvernement de Jean Charest décidera de mettre à ce programme dès son arrivée au pouvoir en mars 2003?

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
194	2002-01-31	Citoyens pour une qualité de vie (CQV) a déposé en Cour supérieure une requête pour être autorisée à intenter un recours collectif de 183 millions de dollars contre Aéroports de Montréal (ADM) et Air Canada. Dans sa requête, CQV déclare qu'ADM permet à certains transporteurs aériens, dont principalement Air Canada, d'utiliser les pistes d'atterrissage et les installations aéroportuaires de Dorval en contravention des mesures réglementaires de contrôle et d'atténuation de bruit applicables et, plus particulièrement la nuit, entre 23:00 heures et 7:00 heures.	Tout indique que la demande d'autorisation est blindée, d'autant plus qu'ADM savait en 1995 que l'aéroport affectait la qualité de vie de 107 333 personnes (selon sa propre estimation). De plus, en 1993, elle avait laissé Bombardier Immobilier développer le projet Bois-Franc, un prestigieux développement résidentiel de très haute qualité au beau milieu de la trajectoire de sa piste la plus importante, la 06L/24R. Quelques années plus tard, consciente que son silence (délibéré ou non) a permis à plusieurs autres promoteurs de construire des immeubles résidentiels autour de l'aéroport, elle a introduit sur son site Internet un message pour répéter qu'il n'y avait pas de couvre-feu durant la nuit, ce qu'elle n'avait jamais dit auparavant, et que les personnes qui résident dans les zones NEF 25 et plus, vivent dans un endroit peu ou pas compatible avec un développement résidentiel. La requête pour un recours collectif déposée par CQV a été le seul moyen qu'a trouvé cet organisme pour forcer légalement ADM à prendre en compte les coûts sociaux et environnementaux de ses décisions, avant de décider de fermer Mirabel, la seule solution logique déjà existante et expressément conçue pour éliminer toutes contraintes aux vols de nuit.
195	2002-02-04	Radio-Canada rapporte que, pour une deuxième année consécutive, l'Aéroport de Mirabel enregistre un déficit de plus de 20 millions de dollars. Le déficit atteint 45 millions de dollars en deux ans, soit depuis qu'on tient des chiffres distincts de ceux de l'Aéroport de Dorval. Selon le président d'Aéroports de Montréal, au mieux Mirabel ne sera pas rentable avant cinq ans. Pierre Martin admet également qu'Air Transat n'a pas réussi à faire sa place malgré le retrait de Royal et de Canada 3000. Pierre Martin a indiqué qu'il fera état de toute la situation financière de Mirabel à l'occasion de l'assemblée annuelle le 9 mai prochain.	ADM n'a jamais avoué que toutes les décisions prises depuis février 1996 avaient mené à cette situation financière prévisible. Que dit le ministre fédéral des Transports? Rien.
196	2002-03-	En mars 2002, le Globe and Mail rapporte que le gouvernement a payé 550 000 \$ à Groupaction Marketing Inc. pour un rapport que personne ne peut retrouver.	Le gouvernement réagit en demandant à la vérificatrice générale, Sheila Fraser, d'examiner les transactions effectuées avec Groupaction. En mai, elle annoncera que des hauts fonctionnaires ont enfreint presque toutes les règles en accordant des contrats à la firme. Elle remet le dossier de Groupaction à la GRC et entreprend une vérification de tout le programme des commandites. Après avoir suspendu temporairement le programme, le gouvernement Chrétien décide que les commandites à venir seront accordées non plus par des firmes privées, mais par des fonctionnaires qui devront suivre de nouvelles directives.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
197	2002-	Aéroports de Montréal (ADM) déclare avoir procédé à une revue en profondeur de ses pratiques en matière de régie d'entreprise suite à l'adoption par le conseil d'administration des règlements 2001-1 et 2001-2 visant à modifier les lettres patentes, le Code de règlements généraux et certains articles du Bail foncier pour qu'y soient insérés les « Principes d'imputabilité devant le public des administrations aéroportuaires canadiennes » édictés par Transports Canada. ADM déclare avoir maintenant pour principe à la fois de rendre des comptes à la collectivité, de pratiquer la transparence dans ses relations avec ses clients et ses diverses parties prenantes et de communiquer ouvertement avec le public. En plus du travail effectué avec le Comité consultatif communautaire, ADM consulte ses diverses parties prenantes sur toute question pertinente relative à la gestion, à l'exploitation et au développement des aéroports, soit directement, soit par l'intermédiaire de comités mis sur pied expressément à cette fin, dont le CCGCS.	ADM admet, indirectement et pour la première fois, qu'elle a totalement manqué de transparence envers la collectivité jusqu'à aujourd'hui, tant sur le plan financier que sur le plan environnemental. Tous les contrats octroyés sans appels d'offres, les centaines de millions de dollars dépensés en cachette et justifiés par des études-bidons et toutes les décisions prises par elle de 1992 à 2002 sur fond de tromperie du public, ont été entachées d'irrégularités malgré le nombre considérable de dénonciations venant du gouvernement du Québec, de certains juges, des médias et de regroupements divers de citoyens. Le lecteur est invité à lire les événements qui suivent pour juger de la bonne foi d'ADM. Tout cela se passe avec la pleine connaissance de Transports Canada, qui n'est jamais intervenu pour dénoncer cette attitude.
198	2002-05-27	Création de l'Office de Consultation Publique de Montréal (OCPM) en vertu de l'article 75 de la charte de la ville de Montréal. L'OCPM a le pouvoir de soumettre les grands projets d'infrastructure comme les aéroports à des audiences publiques.	Dans le contexte où le gouvernement fédéral continue à refuser de soumettre ADM à une évaluation environnementale et à une consultation publique en dépit de l'obligation stipulée dans le bail qu'ils ont signé, l'OCPM pourrait devenir une ressource à consulter et utiliser au besoin.
199	2002-05-04	Les journaux rapportent qu'ADM rendra sa décision officielle la semaine prochaine, de transférer tous les vols nolisés de passagers à l'aéroport de Dorval ne laissant plus au second aéroport desservant Montréal - après celui de Dorval - que le fret aérien de marchandises.	Le Journal de Montréal titre «Fini les passagers à Mirabel». Cette nouvelle décision d'ADM contredit le plan annoncé à peine quatre ans plus tôt en 1997 de maintenir un trafic de passagers à Mirabel et plante l'avant-dernier clou dans le cercueil de Mirabel. Il s'agit du sixième jalon du scandale aéroportuaire qui permettra enfin au gouvernement fédéral d'éliminer Mirabel comme concurrent potentiel aux aéroports ontariens Pearson et Pickering. Le voeu exprimé secrètement en 1971 par la communauté des affaires de Toronto et les dirigeants d'Air Canada de tuer le projet de Mirabel trouve enfin son aboutissement. ADM continue à annoncer au public les mauvaises nouvelles au compte-goutte pour camoufler l'horreur des décisions qu'elle a prises depuis six ans.
200	2002-05-31	Première audition en Cour Supérieure pour la demande d'autorisation pour un recours collectif par CQV contre ADM conjointement avec Air Canada.	Depuis avril 2000, ADM a introduit des vols de nuit entre 23h00 et 7h00 pour de gros porteurs, puis a permis plusieurs autres dérogations permanentes au couvre-feu par la suite. Selon plusieurs observateurs, un bon nombre d'avions atterrissent et décollent la nuit sans autorisation, quitte à payer une amende ridicule.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
201	2002-06-	Le nouveau golf de type Links, conçu par le célèbre architecte Graham Cook, est inauguré par Bombardier Immobilier au nord de son projet Bois-Fanc. Il est baptisé Le Challenger, du nom du biréacteur construit par Bombardier Aéronautique.	On verra que la stratégie de Bombardier de construire un golf aura un impact certain sur le rythme de développement de son projet Bois-Franc, qui attirera bon nombre de nouveaux clients. Ce rythme sera tel que Bombardier commencera dès 2007 à planifier la démolition d'une partie du nouveau golf, pour faire de la place pour la poursuite du développement résidentiel.
202	2002-06-14	Première réunion du nouveau Comité Consultatif sur la Gestion du Climat Sonore (CCGCS) formé par ADM depuis son adoption de la nouvelle réglementation décrite précédemment.	Il n'y a que trois représentants des citoyens sur ce comité (Dorval, Pointe-Claire et Saint-Laurent). Il semble que l'absence d'un représentant pour les autres arrondissements et quartiers de l'île ait été déplorée puisqu'à la réunion subséquente du 6 septembre, on en fait mention. Selon les documents que l'on a pu consulter, tout indique qu'il faudra réellement attendre à septembre 2003, pour que ce(tte) représentant(e) commence réellement à se familiariser avec le dossier. ADM dévoilera dans un PV du comité en date du 13 juin 2008, qu'un comité semblable a existé à compter de 1998, soit deux ans après la décision de transférer les vols internationaux de Mirabel à Dorval.
203	2002-06-22	Un sondage du journal La Presse révèle que 71% de la population sont contre la fermeture de Mirabel.	L'opinion de la population n'a aucune importance pour ADM. Seules les demandes d'Air Canada, du milieu d'affaires de Toronto et du petit groupe qui gravite autour de l'aéroport de Dorval trouvent grâce auprès des administrateurs d'ADM. Moins de deux ans plus tard, l'aéroport de Mirabel sera, à toutes fins pratiques, fermé.
204	2002-07-03	La cour d'appel de Colombie-Britannique a accueilli l'appel et a rejeté les demandes accordées en juillet 2001 par un juge de première instance aux demandeurs relativement à la nuisance causée par l'exploitation d'une piste ouverte en 1996 à l'aéroport international de Vancouver.	Même si la Cour d'appel a reconnu que le bruit des aéronefs constituait une nuisance, elle a accueilli l'appel en concluant que la défense fondée sur le pouvoir conféré par la loi était justifiée. La Cour est arrivée à la conclusion qu'un ensemble de lois et de règlements de ressort fédéral permettait l'exploitation d'une piste à cet endroit précis et que la nuisance était inévitable compte tenu de son emplacement et de son exploitation. Ce type de jugement, qui esquivait complètement le fond du litige, rappelle celui de la cour d'appel du Québec en avril 1997, sauf que la cause jugée à Montréal n'impliquait aucune compensation financière, alors que celle de Vancouver impliquait des compensations pouvant atteindre 75 000 \$ par propriétaire. Il est très important de noter que cette cause est très différente de celle de Montréal, puisque la métropole québécoise jouit déjà de l'existence d'un aéroport international à Mirabel, conçu et construit en 1975 loin des zones habitées. À Vancouver, l'autorité aéroportuaire n'a aucune autre alternative.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
205	2002-08-19	Dans une lettre adressée à ADM, Benoît Labonté, président de la Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain, déclare que la Chambre accueille favorablement le transfert annoncé de tous les vols passagers, mais dans la mesure où certaines conditions précises seront respectées: entre autres, 1) permettre de diminuer les pertes annuelles substantielles reliées à l'opération des vols de passagers à Mirabel, 2) assurer le maintien du couvre-feu et le respect des heures permises de vol par les vols nolisés qui partiront et arriveront à Dorval, 3) obtenir pour Mirabel le plein statut de zone franche, afin de lui permettre de développer pleinement son potentiel de centre de transit des marchandises et d'assurer la place de Montréal comme plaque tournante du cargo en Amérique du nord. « Il est nécessaire, dès maintenant, de faire preuve de vision et de volonté et de doter Mirabel des équipements modernes et des programmes incitatifs nécessaires afin de positionner cet aéroport comme pôle aéro-industriel d'envergure internationale. »	Alors qu'ADM avait une saine situation financière avant 1996, grâce en particulier aux surplus engrangés à Mirabel, la Chambre de Commerce est obligée de prendre acte (sans le dire explicitement) que son appui au transfert des vols internationaux à Dorval avait été catastrophique financièrement. Elle n'ose pas dire non plus qu'elle a été flouée par les promesses vides d'Air Canada de faire de Dorval une plaque tournante en Amérique du Nord. Malgré tout, la Chambre donne un appui mitigé au transfert de tous les vols de passagers, en posant trois conditions qui lui apparaissent essentielles. Force est maintenant de constater qu'aucune de ces trois conditions n'a été respectée, bien au contraire. Qu'à cela ne tienne, ADM s'est empressée de claironner qu'elle avait l'appui du milieu pour ce rapatriement de tous les vols de passagers à Dorval. Qu'est-il arrivé, par exemple, à la zone franche promise depuis 1997? Le gouvernement fédéral de Jean Chrétien s'y est opposé en refusant d'apporter une simple modification à la législation fédérale sur la fiscalité, la seule condition requise pour ouvrir la voie à cette possibilité; c'est d'ailleurs ce que confirmera ADM dans son rapport annuel 2008, dans le message de la direction.
206	2002-09-06	Deuxième réunion du CCGCS. Sur les 15 membres, seuls 7 sont présents, dont Peter Yeomans (Dorval) et Alan DeSousa (Saint-Laurent) pour représenter les citoyens. ADM attribue la hausse des plaintes en juin et juillet (sans les quantifier) en partie au fait qu'ADM a diffusé un numéro de téléphone pour permettre aux citoyens de se plaindre. Auparavant, les citoyens ne savaient pas où s'adresser.	Madame Francine Sénécal, la nouvelle représentante des citoyens de Montréal n'est pas encore en poste.
207	2002-09-27	La Cour Suprême du Canada refuse d'entendre la demande d'appel du jugement de la Cour d'appel de Colombie-Britannique du 3 juillet 2002, relativement à la nuisance causée par l'exploitation d'une piste ouverte en 1996 à l'aéroport international de Vancouver.	

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
208	2003-01-10	Troisième réunion trimestrielle du Comité consultatif d'ADM sur la gestion de l'environnement sonore (CCGCS). Le comité est maintenant composé de 15 membres: 5 de ADM; 4 de la Ville de Montréal incluant les anciens maires de Dorval, Saint-Laurent et Pointe-Claire; 3 des compagnies d'aviation; 1 de Transports Canada; 1 de Transport Québec; 1 de NavCan (contrôle de l'air).	Avant aujourd'hui, il n'y avait aucun représentant de la ville de Montréal sur ce comité parce que, prétendument, aucun citoyen de cette ville ne résidait sous l'empreinte sonore. Avec l'arrivée de madame Francine Sénécal, les citoyens de Ahuntsic, Villeray, Saraguay, Cartierville, Beaconsfield, Kirkland, Dollard-des-Ormeaux, Roxboro, Pierrefonds, Lasalle et Lachine sont sensés être enfin représentés. Ce comité, un véritable simulacre de consultation de la population riveraine, ne donne aux représentants des citoyens aucun pouvoir de contestation des décisions d'ADM. Il n'est convoqué que quatre fois par année pendant quelques heures. ADM présente un ordre du jour et fait connaître ses décisions. Si les représentants des citoyens veulent s'objecter, ils sont facilement muselés par les 11 autres membres, qui ont eu beaucoup de temps pour faire un consensus au cours des mois qui ont précédé. Les procès-verbaux du comité sont secrets "pour des raisons de sécurité" (...). Les représentants des citoyens ne peuvent donc pas informer leurs commettants des discussions et décisions.
209	2003-03-21	Le CCGCS est informé au cours d'une réunion statutaire que NAV Canada a décidé ce qui suit: Le procès-verbal contenait sous l'entête «Mesures d'Atténuation»: -la publication de la procédure BINSI pour utilisation 24 / 24, -la modification des pistes préférentielles la nuit, -l'établissement de restrictions la nuit basée sur des critères acoustiques et non de poids, -la révision du concept "premier arrivé, premier servi".	La copie-pirate du PV de la réunion du CCGCS obtenue par CQV révèle que trois des quatre membres supposés représenter les intérêts des citoyens, gravement affectés par la pollution sonore, sont absents: il s'agit de Francine Senécal, Ville de Montréal, Peter Yeomans, Arrondissement de Dorval et Alan DeSousa, Arrondissement de St-Laurent. En dépit de ces absences remarquées par CQV, ADM continue de prétendre que toutes les décisions qu'elle prend sont approuvées par les représentants des citoyens. L'absence de substituts pour représenter les intérêts des citoyens en cas d'absence du représentant principal, met en évidence le peu d'importance qu'accorde la direction d'ADM aux élus de la population et à leur rôle réel au CCGCS. La direction prend bien soin également d'empêcher les élus de communiquer leurs opinions ou les décisions d'ADM avec leurs citoyens en décrétant les procès-verbaux secrets pour raisons de sécurité. Conscients du rôle de "rubber stamping" qui leur est dévolu, les élus n'hésitent pas à s'absenter de ces pseudo-réunions de consultation.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
210	2003-04-01	Air Canada dépose une demande de protection contre la faillite en vertu de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies (LACC).	Cette action n'est pas étrangère à la baisse d'achalandage provoquée par les attentats du 11 septembre 2001. Mais force est de reconnaître que le hasard fait bien les choses pour Air Canada: pilotée par l'une des firmes d'avocats les plus prestigieuses dans le monde dans le domaine des faillites, Stikeman & Elliott, elle a su tirer avantage de cette situation malheureuse pour se débarrasser de dossiers encombrants, tels que les conventions collectives avec tous ses employés, les deux langues présumées officielles au Canada et la demande de recours collectif déposée l'année précédente par "Citoyens pour une Qualité de vie" (CQV) pour faire cesser les vols de nuits illégaux. La procédure ainsi amorcée par Air Canada a retardé de 18 mois la demande d'autorisation pour un recours collectif. Quel beau hasard providentiel pour ADM qui peut faire oublier son engagement de 1996 de maintenir les vols nolisés à Mirabel, grâce à la suspension provisoire (18 mois) de la demande de recours collectif par CQV.
211	2003-04-15	ADM confirme son intention de transférer tous les vols nolisés de Mirabel à Dorval.	Même si une demande d'autorisation pour un recours collectif a été déposée par CQV devant la Cour Supérieure depuis plus d'un an, ADM se hâte d'introduire un obstacle additionnel à un éventuel retour des vols de nuit pour passagers vers Mirabel. En effet, l'application d'un couvre-feu intégral à Dorval pourrait forcer ADM à détourner vers Mirabel tous les vols de nuit sans exception. D'aucuns pourraient voir dans cette décision irresponsable d'ADM, un cas d'outrage au tribunal. Mais quand on connaît le rôle important que jouent Transports Canada et ADM pour l'attribution des contrats de services juridiques et les coûts importants nécessités par une telle cause, on peut comprendre qu'aucune firme n'ose s'aventurer sur ce terrain dangereux.
212	2003-06-	Le Northeast States for Coordinated Air Use Management (NESCAUM) et le Center for Clean Air Policy (CCAP) déposent un important rapport qui dévoile les matières toxiques et cancérigènes aspergées par les avions près de trois importants aéroports de la Nouvelle-Angleterre aux États-Unis, Logan International Airport (Boston, MA), Bradley International Airport (Windsor Locks, CT), and Manchester Airport (Manchester, NH). Il s'agit d'une première qui distingue la pollution aéroportuaire de celle en provenance d'autres sources.	Contrairement à la pratique délibérément incomplète mise de l'avant par ADM, les experts américains ne se sont pas contentés de rapporter les résultats en 2003, mais ils ont ajouté une extrapolation en fonction des mouvements aériens anticipés en 2010. Il est particulièrement inquiétant de constater le nombre de polluants toxiques et même ceux qui sont reconnus cancérigènes, qui sont épanchés quotidiennement à basse altitude sur la tête de millions de personnes, sans que quiconque n'ait fait la preuve de l'innocuité de ces produits dangereux.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
213	2003-06-05	ADM dépose un nouveau plan directeur qui remplace prématurément celui qui avait été déposé en 1995 et qui devait guider les actions d'ADM jusqu'en 2010. Le nouveau plan directeur dévoile les grandes orientations de développement de l'aéroport pour les années 2003 à 2023.	Quand on réalise avec quelle désinvolture ADM a constamment dévié de son plan directeur de 1995, on peut logiquement douter du sérieux de ce nouvel exercice conçu uniquement pour faire croire à une grande transparence. Le premier plan directeur de 1995 n'a jamais été respecté par ADM. Moins de 6 mois après sa publication, des changements fondamentaux étaient apportés aux rôles de Mirabel et Dorval, sans qu'aucune étude à long terme n'ait été entreprise. ADM annonce maintenant, pour la première fois et de façon très discrète, son intention de porter à 20 989 000 le nombre de passagers à Dorval en 2033, avant de songer à retourner à Mirabel, en page 15 de son plan directeur; on évite soigneusement d'identifier le nombre de mouvements aériens correspondants. Toutefois, il est mentionné que les transporteurs commerciaux n'engendreront que 225 000 mouvements par année (616 par jour) en 2033, tout en évitant de mentionner le nombre de mouvements engendrés par les autres types de transporteurs. Dans un obscur paragraphe, on ajoute qu'en 2023 le nombre total de mouvements aériens sera de 280 000 par année (767 par jour). On verra plus loin, dès 2008, que le nombre de mouvements quotidiens est déjà rendu à 666 (y compris les vols tout cargo) et que les 767 mouvements par jour pourraient être atteints à compter de 2012, ce qui représente 11 ans plus tôt que ce qui a servi de base au plan directeur 5 ans plus tôt.
214	2003-06-11	La période de consultation publique officielle de soixante (60) jours de Transports Canada pour le Règlement de zonage de la zone aéroportuaire de Pickering a commencé avec la première publication dudit Règlement dans la Partie I de la Gazette du Canada le 12 avril 2003. La période de consultation publique officielle s'étendait du 12 avril au 11 juin 2003. Les personnes qui souhaitaient faire des observations écrites au cours de cette période étaient invitées à le faire en envoyant une lettre à Transports Canada par courrier régulier, par courrier électronique ou par télécopieur. Une campagne d'information et de consultation active, auprès des citoyens et regroupements affectés, est entreprise par le GTAA, en vue de la construction éventuelle de l'aéroport de Pickering.	Au moment même où ADM, sans aucune consultation des institutions, groupes et personnes affectées par ses décisions, proclame unilatéralement la cessation des vols de passagers à Mirabel, contre toute attente, Transports Canada, par l'intermédiaire du GTAA, met en place une consultation publique officielle des citoyens torontois et leurs représentants. Pourquoi le Québec n'a-t-il jamais eu droit à autant d'égards et de respect?

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
215	2003-06-13	Abolition par le gouvernement Charest de la Zone de commerce international de Mirabel, qui avait été mise en place par le précédent gouvernement.	Quand il s'agit du dossier aéroportuaire, les libéraux fédéraux de Jean Chrétien et les libéraux provinciaux de Jean Charest s'entendent comme larrons en foire. L'un refuse de permettre une zone franche à Mirabel, l'autre détruit l'organisme qui aurait pu lui donner naissance. Il suffira par la suite aux libéraux provinciaux de se tenir loin de ce dossier, sous prétexte qu'il est de juridiction fédérale.
216	2003-08-21	Le gouvernement libéral de Jean Chrétien a annoncé aujourd'hui que l'aéroport de Montréal à Dorval sera renommé « Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal » en hommage au 15e Premier ministre du Canada. L'aéroport sera renommé officiellement lors d'une cérémonie le 9 septembre 2003. Le nouveau nom sera en vigueur à compter du 1er janvier 2004.	
217	2003-08-26	Jacques G. Auger quitte Bombardier pour démarrer sa propre entreprise, Le Link Consultations, une entreprise de l'Île-des-Soeurs spécialisée dans le redressement et le financement d'entreprises. Il continue à siéger sur des conseils d'administration d'entreprises telles que B2B Trust dont il était administrateur depuis le début de l'an 2000. La vie de sa nouvelle entreprise fut de courte durée suite à son décès à la fin de 2003.	On se rappellera que monsieur Auger a été président-fondateur d'ADM de 1992 à 1997 et qu'il a été l'architecte, avec Nycol Pageau-Goyette, de la mise à mort lente de l'aéroport de Mirabel. Ancien cadre supérieur de la Société Lavalin, il a réussi à faire dévier complètement la mission originale de Mirabel à partir de février 1996 en orchestrant des études économiques et environnementales bidons et sans aucune consultation avec les représentants des citoyens que sont le gouvernement du Québec, les conseils de villes et les organismes responsables de veiller aux intérêts des citoyens comme la CESAMM et CQV. Certains observateurs ont noté que les cinq ans qu'il a passés à la tête du Service de la Défense chez Bombardier Aérospatiale semblait correspondre à un retour d'ascenseur typique auquel cette entreprise se serait engagée, pour le remercier d'avoir procédé discrètement au transfert des vols de Mirabel à Dorval, sans trop nuire au développement résidentiel Bois-Franc que sa filiale, Bombardier Immobilier, inaugurerait en 1993 dans la ville de Saint-Laurent.
218	2003-12-12	Paul Martin remplace Jean Chrétien qui démissionne comme chef du parti libéral et premier ministre du Canada.	

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
219	2004-01-15	CQV s'est désistée de son recours contre Air Canada dans le contexte de la restructuration de la compagnie. Conséquent-ment, ADM demeure seule intimée devant la Cour.	Pendant ce temps, en dépit du fait que les tribunaux pourraient donner gain de cause à CQV, ADM continue impunément depuis presque trois ans à augmenter les autorisations de vols aériens nocturne et, surtout, ne cesse de prendre des décisions de nature à détruire la vocation originale de Mirabel et engloutir des sommes d'argent considérables pour favoriser le développement de l'aéroport de Dorval. Il est étonnant qu'une telle attitude ne soit pas considérée comme un outrage au tribunal, quand l'on sait que plus le temps passe, plus l'ampleur des sommes englouties rendent difficiles un retour des vols de nuit vers Mirabel, ce qui serait évidemment la seule solution logique pour faire cesser les agressions sonores nocturnes. ADM agit exactement comme si elle ne doutait nullement de l'issue de la poursuite devant les tribunaux.
220	2004-01-27	Le Journal de Montréal rapporte qu'une entente est intervenue entre Air Transat et ADM pour que ceux-ci acceptent de déménager toutes leurs activités de Mirabel à Dorval en novembre 2004. La porte-parole d'Air Transat, Rachel Andrews, confirme qu'il n'y aura plus de départs ou d'arrivées de nuit: "Nous allons respecter le couvre-feu de Trudeau et voler entre 07h00 et 23h00." a-t-elle affirmé.	Moins de huit mois plus tard, ADM annoncera (le 8 septembre 2004) qu'elle autorisera sept vols de gros porteurs appartenant à Air Transat avant 07h00, sans même avoir consulté le CCGCS.
221	2004-02-02	Jacques Girard, président du conseil d'administration de Domtar, critique aujourd'hui 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 considère qu'Air Canada n'a 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. Par exemple, il est monnaie courante de voir des voyageurs de l'est du Canada transiter par Toronto pour s'envoler vers l'Europe.	Monsieur Girard a 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. C'est difficile pour ces gens d'encaisser le fait d'avoir été bernés en février 1996 par Hollis Harris, alors président d'Air Canada, qui leur avait promis de faire de Dorval un « hub » (plaque tournante) vers l'Europe et le Moyen-Orient. L'ancien maire de Montréal, Pierre Bourque, entre autres, qui avait ostensiblement appuyé monsieur Harris à cette époque, doit se mordre les pouces d'avoir cru dans ses promesses; il a dû en être profondément blessé. Malheureusement, retourné à la vie privée, il n'est plus en mesure de demander réparation à Air Canada.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
222	2004-02-02	James Cherry, président d'ADM, informe les reporters de Radio-Canada et CTV que sa Société songe à convertir l'aérogare de Mirabel en hopital, pavillon universitaire ou autre.	Cette annonce est subtilement présentée, en évitant de mentionner la démolition pure et simple d'une aérogare qui fut longtemps considérée comme la plus moderne et efficace au monde. On voit ici l'efficace équipe de relations publiques d'ADM à l'œuvre, qui met de l'avant une conversion noble de l'aérogare en institution de haut savoir ou de la santé. Environ deux ans plus tard, ADM sera heureuse d'annoncer que l'aérogare sera convertie en gigantesque aquarium et qu'une partie du tarmac sera utilisée par la société ICAR pour la construction d'une piste de course automobile de prestige.
223	2004-02-10	La Vérificatrice générale du Canada, Sheila Fraser, sonne l'alarme dans un rapport foudroyant dans lequel elle dénonce avec véhémence la gestion du programme des commandites mis en place par le gouvernement Chrétien en 1996: elle a découvert, après deux ans d'enquête, que toutes les règles de la bonne gestion des programmes gouvernementaux avaient été bafouées et que des fonds publics ont été transférés à des agences de publicité et des sociétés d'État.	Même si ADM n'a pas été enquêtée dans le cadre du scandale des commandites, à cause de son statut présumément privé et indépendant du gouvernement, son manque total de transparence et l'absence totale d'imputabilité jusqu'en 2002 pourrait justifier une enquête plus poussée. ADM a d'ailleurs été dans l'obligation d'adopter de nouvelles règles de gouvernance, suite au rapport accablant du précédent vérificateur général, Denis Desautels en l'an 2000.
224	2004-02-19	La Commission d'enquête sur le programme de commandites et les activités publicitaires ou Commission Gomery est nommée par le gouvernement de Paul Martin.	Plusieurs observateurs chuchotent qu'il est malheureux que la Commission d'enquête ait été limitée au seul programme des commandites, parce que d'aucuns considèrent que cela ne représente que la pointe de l'iceberg. On fait état, entre autres, des nombreux ministères fédéraux et Sociétés d'État qui octroie d'importants contrats de construction permettant facilement aux ingénieurs, architectes, fournisseurs et entrepreneurs de récompenser les donateurs d'ouvrages et leur entourage. On souligne, en particulier, ADM qui, jusqu'en 2002 n'aurait eu aucun compte à rendre sur ses dépenses.
225	2004-06-20	Référendum sur les défusions municipales au Québec.	Les villes de Dorval, Pointe-Claire et autres villes situées plus à l'ouest de l'île seront défusionnées en 2005, ce qui aura un impact négatif sur la cohésion des actions contre les agressions polluantes imposées par ADM.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
226	2004-06-15	Le Ministère des Transports du Québec rend public un rapport qui établit le coût socio-économique de la congestion routière dans la région métropolitaine de Montréal. Le temps additionnel de déplacement, ou « retard », est le principal impact de la congestion subie par les automobilistes. Viennent ensuite la consommation accrue de carburant, les coûts supplémentaires d'utilisation des véhicules et les émissions additionnelles de polluants et de gaz à effet de serre. Pour la seule année 1998, le coût socio-économique de la congestion a été établi à 779 millions de dollars (\$ 1998). Il a également été établi que la demande de déplacements a augmenté de 17% de 1993 à 1998, mais que le coût socio-économique de la congestion résultante a quant à lui augmenté de 54%.	
227	2004-06-28	Le parti libéral de Paul Martin remporte les élections avec seulement 135 sièges sur 308, dont 21 sur 75 au Québec.; il dirige un gouvernement minoritaire. L'honorable Stéphane Dion est réélu dans la circonscription de Saint-Laurent-Cartierville.	
228	2004-07-01	L'honorable Stéphane Dion nommé ministre de l'environnement par le premier ministre Paul Martin.	Ironiquement, c'est dans ce comté que réside le plus grand nombre de citoyens de la région de Montréal agressés quotidiennement par les mouvements aériens sans cesse croissants encouragés à coups de centaines de millions de dollars par ADM, sans qu'aucune étude d'impact indépendante n'ait été entreprise. Le nouveau ministre de l'environnement, qui a été témoin de la détérioration de la qualité de vie de ses électeurs depuis huit ans, n'a jamais rien fait pour dénoncer l'orientation résolument à l'encontre du développement durable, qu'a prise ADM impunément, dans un contexte de désinformation et de mensonges.
229	2004-09-07	Début des travaux de la Commission Gomery sur le scandale des commandites.	

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
230	2004-09-08	Le maire de Pointe-Claire, Bill McMurchie, membre du comité consultatif sur la gestion du climat sonore d'ADM (CCGCS) apprend avec stupeur par le journal The Suburban, qu'ADM a introduit, à l'insu du comité, 7 nouveaux vols nocturnes de gros porteurs avant 7h00. Ces exemptions au règlement ont été accordées dans le cadre des négociations d'ADM avec Air Transat et Sky Service pour les forcer à quitter l'aéroport de Mirabel pour PET à l'automne. Jacqueline Richard, porte-parole d'ADM, indique qu'ADM est en droit de ne pas consulter le comité pour accorder quelques exemptions.	ADM fait la démonstration irréfutable de son manque total de transparence, de son absence illégale de consultation, en violation des nombreux articles du bail qu'il a signé avec Transports Canada, de sa mauvaise foi flagrante et des bassesses auxquelles il s'est prêté pour forcer le transfert des activités d'Air Transat et de Sky Service à l'aéroport PET. Madame Richard qualifie de "quelques exemptions" un des derniers actes qui mènera inéluctablement à la fermeture pure et simple de Mirabel, sans avoir à se justifier devant qui que ce soit. ADM vient d'introduire en cachette et sans consultation aucune, un nouveau changement majeur au statut de l'aéroport PET, en le désignant dorénavant ouvert 24 heures par jour et en faisant disparaître le mot "couvre-feu" de son vocabulaire. C'est de cette manière arrogante, méprisante et antidémocratique qu'ADM considère les quelques élus municipaux qui ont été formellement désignés au CCGCS pour protéger l'intérêt des citoyens.
231	2004-09-28	Le ministère des Transports du Québec dépose son étude d'impacts sur le projet de réfection du rond-point de Dorval.	
232	2004-10-31	Air Transat transfère tous ses vols nolisés de Mirabel à l'aéroport Trudeau	Il s'agit des derniers vols de passagers à partir de Mirabel. Aujourd'hui, seuls quelques contrôleurs aériens veillent sur les avions cargos, la nouvelle vocation de Mirabel. Ceci ajoute de 50 à 80 envolées de gros porteurs par semaine au trafic aérien de l'aéroport Trudeau, ce qui représente 100 à 160 mouvements aériens additionnels.
233	2004-11-02	L'ancien ministre québécois, Jean Cournoyer, qui a été un observateur privilégié de la gestation et de la naissance de l'aéroport de Mirabel de 1969 à 1976, a réagi avec véhémence et tristesse à la fermeture de Mirabel. Il déplore notamment, dans sa chronique au Journal de Montréal, l'impossibilité pour les deux paliers de gouvernements de s'entendre pour assurer le bien-être économique des québécois. « La courte vue de la classe gouvernante a permis que disparaisse le plus important symbole de l'importance du Québec dans la fédération canadienne. Aucun programme de commandites n'effacera jamais la gêne que nous éprouvons devant un tel désastre. »	L'ex ministre ajoute : "L'expropriation des terres n'était pas encore terminée que le Gouvernement du Canada permettait à sa créature, Air Canada, de faire atterrir ses avions intercontinentaux à Toronto. De ce fait, il renonçait à faire de Mirabel la plaque tournante du transport aérien canadien. Air Canada a complété l'infâme manoeuvre en maintenant ses vols intérieurs à Dorval, rendant ainsi intentionnellement rébarbatif le transfert des passagers internationaux vers des destinations continentales." Est-ce que cet appel du cœur changera quelque chose à la suite des choses? Nullement. Il suffit de poursuivre la lecture des événements qui suivent pour constater que, même avec le premier ministre québécois, Jean Charest, un champion du fédéralisme rentable au Québec, et un nouveau gouvernement conservateur à Ottawa à partir de 2006, avec lequel il est censé avoir des affinités à cause de son passé conservateur, rien ne changera en ce qui concerne la disparition de Mirabel.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
234	2004-11-18	L'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto a dévoilé un projet d'aéroport à Pickering, au coût de 2 milliards de dollars, sur les terrains expropriés dans les années 70, et n'ayant pas été rétrocédés. L'opposition ontarienne favorise plutôt l'aéroport de Hamilton qui est sous-utilisé et dont les accès ont été améliorés récemment.	Trente ans plus tard, Toronto veut l'aéroport qu'elle n'a pas obtenu dans les années 70 et profite de la fermeture de Mirabel qu'elle savait inéluctable. Il est maintenant devenu évident que toutes les décisions prises par ADM depuis 1996 ne l'ont été que sous la pression d'Air Canada et des milieux d'affaires torontois, désireux d'éliminer une fois pour toutes la concurrence qu'aurait pu poser Mirabel pour le développement aéroportuaire de la région de Toronto. Ce n'est pas un hasard si l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto a dévoilé un projet d'aéroport de 2 milliards de dollars à Pickering, à peine deux semaines après que le dernier vol de passagers eut été transféré de Mirabel à Montréal-Trudeau en octobre 2004. Ce n'est pas un hasard non plus, a) si le Parti conservateur a déposé une motion, une semaine plus tard, pour proposer la rétrocession des 11 000 acres de terres aux expropriés de Mirabel, b) si le président d'ADM reporte maintenant à l'an 2032 un retour possible à Mirabel et c) si la Cour Supérieure rejette la demande de recours collectif par CQV.
235	2004-11-25	Motion du chef de l'opposition conservatrice, Steven Harper, proposant de rétrocéder un total de 11 000 acres de terres expropriées aux propriétaires lésés. « Que la Chambre demande au gouvernement de prendre les mesures qui s'imposent pour revendre les 11 000 acres de terres arables aux familles et aux agriculteurs qui ont été expropriés de leurs terres pour la construction de l'aéroport de Mirabel ». Cette motion est adoptée par tous les partis d'opposition.	Cette motion a fait l'objet d'un violent débat à la chambre des communes, comme on peut le voir dans le Hansard révisé 032, 38e législature - 1ère session. Ce débat occupe 59 pages dans les débats de la chambre des Communes. Le parti libéral a été très sévèrement critiqué au parlement par tous les partis d'opposition pour la manière dont il a géré le dossier de l'aéroport de Mirabel.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
236	2004-12-01	Dans le cadre des 8e Journées annuelles de Santé Publique (JASP), il a été démontré, dans plus d'une vingtaine d'études populationnelles, que les enfants qui fréquentent des écoles en milieu bruyant (ex. proches d'aéroports internationaux) ont un rendement inférieur lors de tests de connaissances (épellation, écriture, lecture et mathématique) lorsqu'on les comparait avec des élèves d'écoles plus calmes. Michel Picard, professeur titulaire et chercheur à l'École d'orthophonie et d'audiologie de l'Université de Montréal, a constaté qu'à partir des taux de réussite aux examens (1995-2003) du ministère de l'Éducation du Québec, le transfert des vols internationaux à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau (ADM-Dorval) semblent avoir influencé à la baisse les résultats des élèves fréquentant des écoles à proximité de l'aéroport pour les classes de secondaire IV et V. Les taux de réussite avant 1997 qui allaient de 94 % à 100 %, ont par la suite chuté, pour se situer dans 3 des 6 écoles étudiées entre 68 % et 76%. Ces résultats viennent s'ajouter à d'autres constatations faites par ce chercheur où la reconnaissance de la parole dans le bruit est un déterminant de la difficulté d'apprentissage dans le bruit.	Comme ADM a toujours refusé de se soumettre à une véritable étude d'impact sur l'environnement avant de décider de déménager les activités aéroportuaires à Dorval, les conséquences néfastes sur des milliers d'élèves fréquentant des écoles de Dorval, Pointe-Claire, Saint-Laurent, Ahuntsic, Villeray et plus tard, Saraguay, Cartierville et Chomedey, n'ont jamais été prises en compte. ADM et Transports Canada agissent exactement comme les compagnies de tabac l'ont fait pendant des décennies, en niant la relation de cause à effet entre la santé de la population et l'usage du tabac. On connaît la suite...
237	2004-12-07	En commission parlementaire du transport, monsieur James Cherry, PDG d'ADM annonce que le trafic voyageur pourrait fort bien devoir revenir à Mirabel après 2032. Si ADM doit un jour revenir à Montréal-Mirabel, il faudra à ce moment-là aménager au moins deux nouvelles pistes et deux nouvelles aérogares pour répondre aux besoins, dit-il. «Il faut absolument que vous compreniez bien qu'à l'heure actuelle, il n'y a que deux pistes à Mirabel, contre trois à Dorval. Le jour où Dorval ne suffira plus à nos besoins, il sera tout à fait évident qu'il faudra probablement trois, voire quatre pistes à Mirabel pour répondre aux besoins du moment. La zone de 6 000 acres ne permet pas l'aménagement de nouvelles pistes. Il est impérieux de conserver cette réserve de 11 000 acres. S'en départir pourrait avoir des conséquences très graves pour le développement et les besoins aéroportuaires de la grande région de Montréal.»	Il est incroyable de noter, en lisant le compte-rendu de la commission parlementaire, qu'ADM n'a jamais fait d'études permettant d'établir la configuration requise à l'aéroport de Mirabel, s'il avait été décidé de tout concentrer à cet endroit plutôt qu'à Dorval. Comment expliquer que le président d'ADM ait affirmé que Mirabel aurait besoin de 2 nouvelles pistes en plus des deux existantes, quand quelques mois plus tard, il affirmera que l'aéroport Trudeau, avec seulement 3 pistes beaucoup plus courtes, pourra accommoder le trafic jusqu'en 2040... ADM affirmait en 1996 qu'il en coûterait beaucoup plus cher de concentrer les activités aéroportuaires à Mirabel qu'à Dorval. Il est évident que la décision a été prise pour des motifs non avouables, comme, par exemple, pour se plier aux exigences d'Air Canada qui voulait éliminer Mirabel comme un possible concurrent de Toronto. Ce qui est particulièrement incroyable, c'est qu'en 2006, le nouveau gouvernement conservateur ait décidé de rétrocéder aux occupants les 11 000 acres de terres en réserve qui auraient permis de retourner éventuellement les vols de passagers à Mirabel et ADM a approuvé un projet pour transformer l'aérogare de Mirabel en vaste aquarium. Le scandale continue!

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
238	2004-12-14	Jugement par le juge André Roy de la Cour Supérieure rejetant la demande de recours collectif, même si le juge estime que les faits allégués par CQV paraissent justifier les conclusions recherchées en regard de l'établissement de la nuisance et des troubles de voisinage (art. 976 C.c.Q.), de l'expropriation déguisée (art. 952 C.c.Q.) et de l'exercice abusif, par A.D.M., de la discrétion réglementaire équivalent à abus de droit.	Cette requête a été rejetée sur une technicalité relative à la population qui était incluse dans la requête et non pas sur la nature des nuisances alléguées.
239	2004-12-	Une vérification par CQV du site internet d'Air Transat révèle qu'ADM n'a pas tardé, après le transfert des vols nolisés à Montréal-Trudeau, à introduire des vols de nuit additionnels de gros porteurs: Départs 06:00 vers Holguin, Airbus 310-300, TS 564 06:15 vers Ft Lauderdale, Airbus 330-200, TS 198 Arrivées 00:40 de Ft Lauderdale, Airbus 330-200, TS 199 00:50 de Puerto Vallarta, Airbus 330-200, TS 163 01:00 de Puerro Plata, Airbus 310-300, TS 685 01:00 de Holguin, Airbus 210-300, TS 569	Une bonne proportion de ces arrivées briseront le couvre-feu entre 23h00 et 07h00. Les vols nolisés ne sont pas reconnus pour leur assiduité, et si Air Canada n'a aucune difficulté à obtenir d'ADM l'autorisation d'atterrir à 02h00 ou 03h00, parce que l'arrivée régulière de 00h59 en provenance de Toronto a été retardée, il est certain que les vols nolisés n'auront aucune difficulté à obtenir des dérogations de la part d'ADM pour atterrir en plein coeur de la nuit. Pourtant, le CAP6 de NAV Canada qui régit les mesures d'atténuation du bruit à Montréal-Trudeau interdit tout mouvement aérien entre 23h00 et 07h00, sauf en cas d'urgence ou pour des raisons exceptionnelles préautorisées. Il n'est pas question ici de jets régionaux de moins de 45 000 kg avec les vols nolisés d'Air Transat; il est maintenant question de gros porteurs de 149 000 kg et 209 000 kg. Il faut noter également qu'il n'est plus question de seulement 20 envolées internationales quotidiennes additionnelles, comme l'avait annoncé ADM lors du transfert des vols internationaux en septembre 1997, mais de plus de 100, si on ajoute les 50 à 80 envolées quotidiennes d'Air Transat.
240	2005-01-13	CQV va en appel du jugement de la Cour Supérieure prononcé le 14 décembre 2004.	La cause ne sera entendue que le 15 octobre 2006, soit près de deux ans plus tard.
241	2005-02-15	La vérificatrice générale du Canada, madame Sheila Fraser, publie son rapport de vérification sur les mesures prises par le gouvernement et les sociétés d'État pour mettre en œuvre les recommandations contenues dans le rapport de son prédécesseur, Denis Desautels, en l'an 2000.	Comme les manquements aux règles de gouvernance dévoilés en l'an 2000 ne concernaient que l'aspect financier, le rapport de suivi ne traite que de cet aspect, laissant de côté tous ceux relatifs à l'environnement et au développement durable. Bien que le rapport de suivi soit généralement positif en ce qui concerne la gestion financière de Transports Canada/ADM, les manquements graves à la gestion environnementale et au développement durable passent complètement inaperçus et peut procurer à la vérificatrice générale et au gouvernement la fausse impression qu'ADM se comporte correctement sur le plan environnemental. Tout indique que le bureau de la vérificatrice a décidé à l'été 2007 de renforcer son expertise en environnement, en ajoutant à son équipe de vérification, monsieur Jacques Prescott, un spécialiste de l'environnement de haut calibre.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
242	2005-02-17	Colloque sur la planification des transports à Montréal - L'aéroport P.-E. Trudeau et son milieu: enjeux actuels et perspectives d'avenir par Jacques Roy, professeur HEC Montréal.	Monsieur Roy souligne que selon l'expérience européenne et américaine, la véritable capacité de l'aéroport Trudeau dépendra de la tolérance de la population environnante. La grogne de celle-ci va en s'accroissant ce qui laisse présager qu'il faudra considérer le transfert de tous les vols vers Mirabel à plus ou moins brève échéance.
243	2005-02-21	Lors d'un débat en Commission parlementaire sur la rétrocession des 11 000 acres de terres agricoles à Mirabel, le ministre des Transports du Canada, Jean Lapierre, déclare qu'ADM ne prévoit pas utiliser les 11 000 acres avant 2023. Il ajoute que selon les termes du bail foncier, ADM prévoit entreprendre en 2008 les études ainsi que les consultations nécessaires à la prochaine mise à jour des plans directeurs de Montréal-Trudeau et de Montréal-Mirabel, qui doivent être déposés en 2013. ADM aura alors une meilleure idée de ses besoins et de l'utilisation des terrains de Mirabel. C'est pourquoi, il propose de prolonger la location de ces terres jusqu'en 2030, au lieu d'une rétrocession, ce qui permettra aux agriculteurs de rentabiliser leurs investissements sur 25 ans.	La position du ministre, appuyée par ADM est très défendable, mais la position minoritaire du gouvernement fait en sorte que les partis d'opposition se liguent contre le parti libéral dans l'espoir de le défaire au prochain scrutin. Il est notable qu'en aucun cas, le sort des centaines de milliers de citoyens entourant l'aéroport Trudeau n'a été pris en compte. On présume tout simplement que des études d'impacts ne sont pas nécessaires, que ces citoyens n'ont pas à être consultés et qu'ils devront accepter sans mot dire des agressions aériennes répétées et sans cesse croissantes.
244	2005-03-24	La Direction des évaluations environnementales du Ministère québécois du développement durable, de l'environnement et des parcs recommande de rendre public le dossier relié aux améliorations à apporter au rond-point de Dorval et d'entreprendre l'étape d'information et de consultation publiques. Daniel Arbour et Associés, en collaboration avec Cima + et SNC-Lavalin ont complété en février 2005 le rapport « Amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport Montréal-Trudeau »,	

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
245	2005-03-30	Devant la chambre de commerce du Grand Montréal, James Cherry, président d'ADM, annonce que Transports Canada est propriétaire de plus de 30 millions de pieds carrés de terrain à Dorval qui sont principalement utilisés pour un terrain de golf, lequel ne génère aucun revenu significatif. ADM a comme objectif de transformer, au cours des 15 à 20 prochaines années, cet espace vert en terrains industriels légers qui n'ont rien à voir avec leur mission de gérer les activités aéroportuaires.	Cette décision a provoqué une levée de boucliers à Dorval et dans les environs. SOS Dorval réussira à recueillir en quelques mois une pétition de 20 000 signatures s'opposant à la destruction du Golf. Cette pétition sera remise au ministre des Transports du Canada, par la députée fédérale Marlene Jennings. La Coalition verte se mettra de la partie dès qu'elle réalisera que la destruction de cet espace vert est en directe contradiction avec le plan stratégique mis de l'avant en 2004 par la ville de Montréal, sur le développement durable. La ville déplore que seulement 3% de la superficie de l'île ait été réservé pour des espaces verts et prétend vouloir augmenter cette réserve à 8% prochainement. Pourquoi ferme-t-elle les yeux sur les agissements d'ADM?
246	2005-05-	Le gouvernement fédéral a annoncé une nouvelle politique de loyer pour les aéroports canadiens. En vertu de cette politique, le loyer sera basé sur les revenus bruts et calculé selon un simple barème progressif de 0 à 12 %. Une période de transition est prévue d'ici la mise en oeuvre complète de la formule, en janvier 2010. Aéroports de Montréal considère qu'il s'agit là d'un progrès majeur par rapport à l'ancienne formule, qui brimait ses efforts de développement. « Selon nos prévisions, nous payerons quelque 100 M\$ de moins n loyer au cours des cinq prochaines années. »	Cette victoire d'ADM signifie que jusqu'en 2010, les contribuables devront compenser pour le manque à gagner au niveau fédéral de plus de 500 millions de dollars. Cette ponction dans les fonds publics n'est pas la première, puisque d'autres réductions de loyer ont été consenties depuis 1998; ces décisions du gouvernement à elles seules devraient être suffisantes pour justifier une intervention de la vérificatrice générale du Canada dans un examen complet des interventions d'ADM.
247	2005-06-03	Le journal The Gazette fait état d'une recherche exhaustive effectuée en Europe par le professeur Stephen Stansfeld de la Queen Mary's School of Medicine and Dentistry à l'université de Londres University of London. Le chercheur a suivi 2,800 élèves, âgés de 9 et 10 ans, dans 89 écoles situées près de trois aéroports majeurs: Schiphol à Amsterdam, Barajas à Madrid et Heathrow à Londres. Ces études s'ajoutent à la bibliographie croissante sur les effets négatifs du bruit sur la santé, déclare Peter Rabinowitz de la Yale University School of Medicine à New Haven, Connecticut. Toutes ces études confirment les conclusions des recherches que le professeur Michel Picard, professeur titulaire et chercheur à l'École d'orthophonie et d'audiologie de l'Université de Montréal, a publiées en décembre 2004.	ADM et Transports Canada ont-ils déjà commandé de telles études avant de décider d'imposer un survol intensif et toujours en croissance au-dessus de plusieurs dizaines d'écoles de la région métropolitaine?. Le président de l'organisme Citoyens pour une Qualité de vie déclare n'en avoir jamais entendu parler et déplore l'absence par ADM de consultation des citoyens qu'ils agressent quotidiennement.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
248	2005-06-	<p>Selon les données les plus récentes du ministère des Transports, le débit journalier moyen annuel (DJMA) des ponts reliant la rive nord à Montréal s'élevait à 670 000 véhicules en 2004. Depuis 1981, ce DJMA a progressé de plus de 67 % (+ 270 000 véhicules). En 1981, la population de la rive nord comptait pour 19,9 % de la population métropolitaine et celle de l'île de Montréal pour 60,3 %; en 2001 ces pourcentages respectifs étaient de 24,7 % et 52,9 %.</p> <p>Cette évolution s'explique à la fois par la faiblesse de la croissance démographique de l'île de Montréal et par la force de la croissance sur la rive nord.</p>	<p>Il est paradoxal de constater qu'ADM répète que l'aéroport de Mirabel est trop loin de ses usagers qu'elle situe au centre-ville de Montréal, alors qu'en réalité la population de Montréal migre à grande vitesse vers sa couronne et plus fortement sa couronne Nord. Un constat similaire de l'émigration nette de Montréal vers sa banlieue sera soulevé par André Pratte de La Presse, dans sa livraison du 20 janvier 2007.</p>
249	2005-06-17	Fin des audiences de la Commission Gomery sur le scandale des commandites.	
250	2005-08-	<p>Selon un rapport de la DSP publié en août 2005, 1 540 mont-réalaïs sont décédés prématurément à cause de la pollution de l'air engendrée par le transport.</p>	<p>L'état des recherches ne permet pas pour l'instant d'établir le nombre qui serait relié aux activités aéroportuaires et à l'importance du transport routier (camions et auto) qu'engendre et engendrera l'aéroport Trudeau, avec l'expansion importante en cours.</p>
251	2005-10-15	<p>Un observateur local dévoile sur un forum destiné surtout aux pilotes d'avion www.yulaviation.com que « ADM est justement en train de l'achever (Mirabel) en fermant une des 2 pistes pour de bon (piste 11/29) et en fermant plus du 3/4 des voies de circulation.....et j'en passe. Si tout le monde savait ce qui se passe ici en ce moment et ce qui s'est passé dans le passé, on pourrait faire certainement un 2e scandale des commandites! »</p>	<p>À moins d'un mois de la campagne électorale en vue des élections fédérales, on constate qu'ADM s'empresse de multiplier en catimini les actions pour donner le coup de grâce à l'aéroport international de Montréal-Mirabel. Selon certains observateurs discrets, Transports Canada a donné instructions à ADM de fermer une piste longue de 3 650 mètres (11 975 pieds) conçue pour permettre des mouvements aériens sécuritaires lors des vents de travers. Les dirigeants libéraux veulent être certains que Mirabel continuera à perdre son statut d'aéroport majeur, même si les conservateurs prennent le pouvoir.</p>
252	2005-11-01	Dépôt du premier rapport de la Commission Gomery sur le scandale des commandites.	Dévastateur pour le parti libéral du Canada!

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
253	2005-11-04	Le Devoir publie: « Pollution par le bruit - La Cour suprême donne raison à Montréal contre Le Château du sexe ». «L'objectif de la répression de la pollution par le bruit est urgent et réel», écrivent les juges Beverley McLachlin et Marie Deschamps dans le jugement principal. « Les représentants élus doivent bénéficier d'une certaine latitude, particulièrement dans le domaine de l'environnement, où les avis divergent, les intérêts s'opposent et la précision est inatteignable.»	Pourquoi le gouvernement fédéral ne demande-t-il pas l'avis de la Cour Suprême sur la réalité et l'urgence de réprimer la pollution sonore à proximité de l'aéroport PET, quand on sait qu'il existe déjà un aéroport international à Mirabel qui a été conçu pour ne pas déranger les citoyens. Par la même occasion, il pourrait obtenir un avis sur l'injustice causée par le ministre des Transport du Canada, qui impose directement ou indirectement et de façon unilatérale et sans consultation, des dommages à la santé de quelques dizaines ou centaines de milliers de citoyens, à leur qualité de vie et à leur valeur patrimoniale. La Cour pourrait aussi se prononcer sur le droit du ministre de faire supporter par les seuls riverains d'un aéroport les dommages causés par un équipement collectif, sans frais pour cette même collectivité.
254	2005-12-10	Le ministre fédéral de l'Environnement, Stéphane Dion, a obtenu la conclusion d'une entente internationale visant à prolonger la mise en œuvre du Protocole de Kyoto au-delà de 2012 lors de la Conférence sur les changements climatiques, qui s'est tenue à Montréal.	Ce succès unanimement reconnu dans les médias, en dépit de la très piètre performance environnementale du Canada gouverné par le parti libéral, a lancé l'honorable Stéphane Dion sur la sellette du parti.
255	2005-12-31	L'aéroport de Dorval a reçu 10 892 778 passagers au cours de l'année, ce qui a engendré 231 982 mouvements aériens (636 par jour). Le plan stratégique 2006-2010 d'ADM prévoit un achalandage de 12,7 millions de passagers en 2010 à l'aéroport Montréal Trudeau et 172 tonnes métriques de fret vs 141 tonnes à Mirabel.	
256	2006-01-23	Le parti conservateur de Steven Harper gagne les élections avec 124 députés sur 308 et dirige un gouvernement minoritaire. Il est notable que le nouveau gouvernement n'a aucun représentant dans la région de Montréal.	Les libéraux ne remportent que 103 sièges, dont seulement 13 sièges sur 75 au Québec. Le scandale des commandites et le fiasco des libéraux dans le dossier constitutionnel a été déterminant dans la débandade de ce parti. L'absence totale d'élus gouvernementaux dans l'ensemble de la région de Montréal fait en sorte que les décideurs fédéraux n'ont aucune connaissance ni sensibilité à l'égard du dossier aéroportuaire. Seule la rétrocession des 11 000 acres promise durant la campagne électorale a des possibilités de se matérialiser.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
257	2006-01-28	ADM retient les services de Jacques Girard comme rédacteur en chef invité pour rédiger le contenu d'un cahier publicitaire encarté dans le Journal de Montréal, Le Devoir et The Gazette. Ce cahier de qualité très prestigieux distribué à travers le Québec fait les louanges de l'aéroport Trudeau et rend hommage aux dirigeants d'ADM.	Les experts en relations publiques d'ADM démontrent encore une fois leur sens du "timing", au moment où il y a un changement de gouvernement à Ottawa. Ils veulent préparer l'opinion publique et celle des nouveaux politiciens à accepter que l'aéroport Trudeau est là pour rester, tout en évitant soigneusement de parler des dizaines ou centaines de milliers de citoyens dont la vie sera gâchée pour les 35 prochaines années. Monsieur Girard comme rédacteur en chef est un choix stratégique pour s'assurer qu'il n'osera plus répéter sa critique contre Air Canada diffusée le 2 février 2004 sur les ondes de Radio-Canada: déplorant la désolante évolution du dossier aéroportuaire à Montréal, il accusait l'entreprise d'avoir berné le milieu des affaires depuis 1996, avec la conséquence que Toronto a toujours été favorisée au détriment de Montréal. Certains observateurs notent qu'ADM a su ramener monsieur Girard dans de meilleures dispositions, en lui confiant la direction d'une publication prestigieuse surtout au Québec.
258	2006-02-01	Le second rapport Gomery est livré à l'ex-premier ministre Paul Martin, quelques jours après la défaite de son parti. Le rapport contient des recommandations sur la façon de restructurer le gouvernement afin de prévenir l'utilisation malveillante de fonds publics.	Le premier ministre Paul Martin qui est à l'origine de la Commission d'enquête ne sera plus là pour donner suite aux recommandations du commissaire.
259	2006-02-22	L'aéroport de Mirabel refait surface à la radio de Radio-Canada lors de l'émission MAISONNEUVE À L'ÉCOUTE, à la suite de l'annonce du projet d'ADM de convertir l'aérogare de Mirabel en un immense parc d'attractions intérieur appelé Rêveport qui comprendrait un aquarium gigantesque. Les invités de la tribune: Gilles Assouline, président, cofondateur de I Parks Creative Industries; Hubert Meilleur, maire de Mirabel; Michel Archambault, professeur titulaire à la Chaire de tourisme à l'École des sciences de gestion de l'UQAM; Rita Lafond, ancienne porte-parole des expropriés de Mirabel.	Il ne fait aucun doute, selon les interventions des invités et des auditeurs, que le projet Rêveport est extrêmement mal perçu par une majorité de citoyens.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
260	2006-03-13	Le rapport du BAPE sur les impacts de la reconfiguration de l'échangeur Dorval, rendu public le 13 mars 2006, est favorable au projet dans le contexte où ADM a décidé de continuer à développer Montréal-Trudeau en dépit des objections des citoyens. Le BAPE n'avait pas à se prononcer sur le bien-fondé de poursuivre le développement de Montréal-Trudeau plutôt que Mirabel, puisqu'il était pris pour acquis dès le départ, qu'il fallait continuer à développer l'aéroport Montréal-Trudeau. Aucune étude n'a donc été faite pour comparer la congestion routière résultant de l'expansion de l'aéroport Trudeau et celle qui prévaudra lorsque les vols réguliers devront retourner à Mirabel. Ce projet estimé par ADM à 36 millions de dollars en 1998 et à 160 M\$ en 2004 ne semble pas avoir fait l'objet d'un avant-projet détaillé qui tienne compte des mesures de mitigations recommandées dans le présent rapport par le BAPE.	Il y a lieu de douter de la précision des estimations faites par ADM, si l'on en juge par le coût annoncé en 1996 pour le transfert des vols internationaux à Dorval: celui-ci devait s'élever à 185 M\$, et, selon ADM, était beaucoup moins cher que de tout concentrer à Mirabel. Si l'on ajoute le montant de 716 M\$ déjà dépensés à Montréal-Trudeau et si l'on actualise les 160 M\$ (\$ 2001) en dollars 2007, on obtient facilement 900 M\$, sans compter les coûts du projet de Navette express aéroport – centre-ville, desserte intercity et amélioration des services de train de banlieue, dont les coûts ne sont pas encore divulgués. Le transfert à Dorval aura-t-il coûté un autre 1,4 milliards de dollars aux contribuables au lieu des 185 millions annoncés par ADM en 1996?
261	2006-04-13	Entrée en vigueur d'une nouvelle assignation des pistes préférentielles (CAP6 - Partie 3) autorisant le survol à basse altitude d'un territoire situé au nord de l'aéroport entre l'autoroute 13 et le quartier Bordeaux. Le territoire principalement affecté comprend le secteur nord-ouest de Saint-Laurent, Saraguay, Cartierville et les quartiers Chomedey et Sainte-Dorothée de la ville de Laval.	Au moment de cette décision par ADM, madame Sénécal, qui aurait pu théoriquement s'objecter comme représentante des citoyens de Saraguay-Cartierville au CCGCS, était absente, parce qu'elle avait remis sa démission, et le maire de Montréal n'avait pas jugé important de la remplacer. Ce manque total d'intérêt de la part des dirigeants de Montréal sera corrigé un an plus tard, à la demande expresse du Regroupement Saraguay-Cartierville.
262	2006-05-16	Le tribunal d'appel des Transports du Canada maintient la décision du ministre des Transports prononcée le 22 décembre 2000 ainsi que l'amende de 25 000 \$ imposée pour le vol 630 d'Air Canada qui a violé le couvre-feu en atterrissant à 2h40 la nuit à Dorval. Ladite amende, payable à l'ordre du receveur général du Canada, doit parvenir au Tribunal d'appel des transports du Canada dans les quinze jours suivant la signification de la présente décision.	Le contrôleur aérien a expliqué au tribunal qu'il avait refusé l'utilisation de Dorval en raison des règlements existants, établissant qu'à l'intérieur des heures de couvre feu, l'aéroport désigné pour les déroutements était l'aéroport de Mirabel. Les critères avaient été resserrés et étaient devenus plus sévères qu'en 1999, ce qui a eu pour conséquences d'accepter moins d'exemptions, a-t-il ajouté. Effectivement à compter de l'an 2000, le comité d'environnement d'ADM a changé la politique et a élargi les critères, plus particulièrement en ce qui concerne les bris mécaniques et les problèmes de retard. Paradoxalement, ADM a changé de nouveau la donne depuis 2004 pour permettre de faire décoller et atterrir de gros porteurs d'Air Transat et Sky Service et autoriser des vols de petits porteurs plus bruyants qu'un Boeing 747 à toutes heures de la nuit. De plus, ADM a fait disparaître le mot "couvre-feu" de son langage et sa documentation pour le remplacer par "heures restreintes". ADM s'est donc enfin accordé toute liberté pour abuser des vols de nuit selon son bon vouloir.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
263	2006-06-19	La province de Québec perd un projet d'usine d'entretien d'aéronefs de plus de 60 millions de dollars devant être construit à Mirabel, projet qui aurait pu créer entre 760 et 1500 emplois. Au lieu de cela, le promoteur du projet, Laurentian Aerospace MRO Services, de Montréal, a décidé de laisser tomber son premier choix, Mirabel, pour aller s'installer à Plattsburg. L'investissement a été annoncé le 19 juin 2006, mais personne n'a cru bon d'en faire mention de ce côté-ci de la frontière affirmera La Presse Affaires, le 28 septembre 2006. » Laurentian Aerospace MRO Services avait déjà subi deux refus de soutien de la part du Gouvernement du Québec en 2003 pour son projet d'entretien d'aéronefs gros porteurs civils.	C'est Investissement Québec qui a dans un premier temps refusé une garantie de prêt de trente millions de dollars estimant le plan d'affaires pas assez précis. Toujours en 2003, Laurentian Aerospace MRO Services n'est pas parvenue à avoir un crédit d'impôt relié à son implantation dans la Zone de commerce international de Mirabel car la demande avait été faite après le 13 juin, date d'abolition de la Zone par le gouvernement Charest. En mai 2006, des représentants américains ont eu vent des mésaventures de l'entreprise: lors d'une rencontre de l'industrie aérospatiale à Montréal-Tremblant, les représentants américains ont mis la machine de bienvenue en branle. Le président de la Chambre de commerce de Plattsburg rencontre le lendemain les dirigeants de l'entreprise montréalaise. En moins d'un mois le projet a reçu toute l'aide financière qu'ils désiraient. Voilà une nouvelle qui laisse perplexe les québécois et leurs médias sur l'importance qu'accordent les deux paliers de gouvernement au secteur de l'économie du Québec. Tout indique que l'absence totale de support d'ADM pour Mirabel depuis 2002, aura convaincu même le gouvernement du Québec de baisser les bras.
264	2006-09-25	Le Programme de contestation judiciaire du Canada créé en 1994 pour financer les actions en justice qui feront évoluer les droits à l'égalité et les droits linguistiques garantis par la Constitution canadienne, est aboli par le gouvernement Harper. L'article 15 de la Charte canadienne des droits et libertés prévoit entre autres ce que suit: « La loi ne fait acception de personne et s'applique également à tous, et tous ont droit à la même protection et au même bénéfice de la loi, indépendamment de toute discrimination,... ».	L'abolition de ce programme coupe l'herbe sous le pied de certains citoyens riverains de l'aéroport Montréal-Trudeau, lésés par les décisions D'ADM, qui auraient voulu y accéder pour contester la discrimination dont ils sont victimes en contravention de l'article 15 de la Charte canadienne. Même si les causes entendues en vertu de cet article ont généralement concerné la discrimination linguistique, raciale ou religieuse dans le passé, les agissements complices de Transports Canada, Environnement Canada et Santé Canada dans le dossier aéroportuaire, est un cas flagrant de discrimination selon eux. Les coûts exorbitants reliés à un tel recours, sans assistance financière, les ont forcé à reporter leur action. Ce coup de massue fédérale vient, à toutes fins pratiques, nier aux citoyens le droit de contester les abus de pouvoir de l'État; c'est un véritable retour à une démocratie primitive où la majorité stricte domine. La table est mise pour introduire une dictature.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
265	2006-09-28	ADM donne avis à la population affectée par les vols de nuit qu'elle a décidé d'apporter des changements pour les décollages entre 23h00 et 7h00. Le feuillet distribué par ADM est intitulé «Diminution significative des zones résidentielles survolées».	La population devrait normalement se réjouir de cette annonce, mais la réalité a vite rattrapé les résidents de Saraguay, Cartierville, le nord de Saint-Laurent, Chomedey et Sainte-Dorothée à Laval. Est-ce un hasard si cette mesure est annoncée au début d'octobre alors que les activités estivales ont cessé? Le réveil au printemps de ces activités fera prendre conscience des conséquences réelles de cette décision sur la qualité de vie des citoyens. Comme le démontre le «Bilan environnemental 2005 d'Aéroports de Montréal sur le climat sonore à Montréal-Dorval», la superficie de l'empreinte sonore se situe à 36,4 km ² . Rappelons que l'empreinte sonore désigne le territoire à l'intérieur duquel le bruit généré par le trafic aérien est perçu comme une nuisance (NEF>25). Le nombre de personnes résidant sous l'empreinte sonore et qui sont donc incommodées par le bruit était de 29 992 en 2005, toujours selon les prétentions d'ADM. Avec l'ajout de ce nouveau corridor, le nombre total de personnes incommodées s'est accru d'un nombre non encore divulgué. Il est notoire qu'aucune étude indépendante n'a été entreprise pour confirmer ou infirmer ces prétentions concernant l'impact sonore réel sur la population environnante. Le manque flagrant de transparence d'ADM et son manque total d'intérêt pour la qualité de vie de ses voisins résidentiels permet de douter de l'exactitude de leurs rapports.
266	2006-10-	Formation d'un regroupement de plus de 500 propriétaires de Saraguay, Cartierville et Saint-Laurent, sous la direction de Jean-François Girard, pour protester contre la décision récente d'ADM de modifier les couloirs aériens durant la nuit, avec la conséquence que de nouveaux citoyens sont incommodés par la pollution de l'air et la pollution sonore.	Ce regroupement dénonce les faux renseignements véhiculés par ADM dans le public, en laissant croire qu'il s'agit d'une bonne nouvelle, alors qu'en réalité, cette entreprise ne fait que disperser davantage le bruit et la pollution de l'air, au dessus de la tête de citoyens qui n'avaient pas encore été agressés auparavant. Il dénonce également le fait qu'ADM n'ait pas modifié à la hausse depuis la fin de 2005, la superficie de son empreinte sonore et son estimation du nombre de citoyens affectés par sa décision. C'est sans doute parce qu'elle finira par admettre que sa base décisionnelle depuis 1992, l'indice NEF, ne tenait aucun compte du bruit réel engendré par le trafic aérien.
267	2006-10-15	Audition par la cour d'appel de l'opposition du regroupement CQV au jugement de la Cour Supérieure du 14 décembre 2004.	Comment ne pas faire un parallèle inquisiteur avec les deux mois qui ont suffi à la Cour d'appel en 1997, pour non seulement entendre la demande d'appel d'ADM, mais même de prononcer un jugement négatif sur le banc. Dans la poursuite qui met en cause des dizaines de milliers de citoyens, il faudra encore attendre une autre année pour obtenir un jugement sur division. Voir le 26 septembre 2007.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
268	2006-10-29	Le Courrier Bordeaux Cartierville titre à la une: «Le bruit des avions fait de nouvelles victimes».	On fait référence aux citoyens de Saraguay, Cartierville et Laval qui subissent depuis récemment des décollages à toutes heures de la nuit, dont des vols réguliers de 05h30 à 07h00, suite à des exceptions accordées de façon permanente par ADM, en violation de l'esprit du Canada Air Pilot, qui doit régir les décisions d'ADM.
269	2006-10-29	Le journal Les Nouvelles de Saint-Laurent fait état du ras-le-bol des citoyens de Saint-Laurent dont le sommeil est perturbé par les vols de nuit tout comme les citoyens de Saraguay et Cartierville.	Les citoyens du Nord de Saint-Laurent et du Nouveau Saint-Laurent ne sont pas en reste et partagent maintenant avec les citoyens du projet Bois-Franc et de ceux résidant plus au sud, les joies du réveil à toutes heures de la nuit. Certains observateurs notent qu'il est plus difficile de mobiliser les citoyens de Saint-Laurent contre les agressions d'ADM, parce que la population affectée est constituée d'une grande majorité de nouveaux immigrants de plus de 70 nationalités différentes, qui n'ont pas eu le temps de tisser des liens très serrés entre eux et qui ne sont sans doute pas intéressés à faire des vagues. Cette timidité se manifeste surtout depuis la réprobation médiatique dont ils font l'objet avec le débat sur les accommodements raisonnables. Ce silence risque de les desservir, parce que cela encouragera ADM à augmenter la fréquence des agressions polluantes au-dessus de leurs têtes, pour réduire le nombre de plaintes en provenance des quartiers mieux structurés pour se défendre.
270	2006-11-14	Le journal La Presse titre «Un nouveau couloir aérien suscite la colère des citoyens».	Malgré l'indignation d'un journal à portée nationale, rien n'y fait. ADM persiste et signe.
271	2006-11-17	Le Journal de Montréal titre « Montréal-Trudeau - Trop de bruit »	Le maire de Laval, Gilles Vaillancourt, et la chef de l'opposition à Montréal, Noushig Eloyan demandent à ADM d'éliminer le nouveau corridor à l'aéroport Montréal-Trudeau, dans l'axe de l'autoroute 13. La colère gronde dans Ahuntsic-Cartierville à Montréal et dans les quartiers Chomedey et Sainte-Dorothée à Laval.
272	2006-12-02	Élection de l'honorable Stéphane Dion comme chef du Parti libéral du Canada.	Il a été élu sur la base des trois volets qui sont devenus sa plate-forme électorale: prospérité, justice sociale et viabilité environnementale.
273	2006-12-19	Dans un communiqué, Noushig Eloyan, chef de l'opposition officielle par intérim à la ville de Montréal, dénonce l'absence d'un représentant de Montréal sur le CCGCS, alors qu'ADM a introduit une nouvelle trajectoire au-dessus du territoire de Saraguay et Cartierville. Elle propose sa candidature, à titre de son rôle de conseillère de ce secteur, pour représenter les intérêts de ses concitoyens.	On verra plus loin (2007-03-21) qu'après de nombreuses tractations, le comité exécutif de la ville a accédé à la demande de madame Eloyan.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
274	2006-12-13	Du changement dans le ciel de Montréal, annonce Radio-Canada. ADM est en train de revoir ses pratiques d'autorisation des vols de nuit. Les procédures d'autorisation seraient simplifiées pour les gros porteurs, tandis que les avions plus petits et plus bruyants pourraient perdre le droit de voler dont ils disposaient. Le reporter Julien Bilodeau indique que lors d'une audience publique de la Commission de l'agglomération de Montréal sur le développement durable, le maire de Dorval, Edgar Rouleau, déclare avoir été informé par ADM que « les règles actuelles autorisant les appareils dont le poids est inférieur à 45 000 kg sont inadéquates. Elles seront changées pour des règles qui tiennent compte du bruit »: il donne l'exemple d'un Challenger de Bombardier qui est plus bruyant qu'un 747 et qui a le droit de partir à 03h00 le matin, alors qu'un 747 n'a pas le droit. « On s'en vient avec cette politique-là » ajoute-t-il.	La déclaration de ce représentant des citoyens est une véritable bombe, parce qu'elle dévoile enfin que l'indice NEF utilisé par ADM depuis 1992 pour établir le nombre de personnes agressées quotidiennement par les mouvements aériens n'était nullement basé sur le bruit réel engendré, mais sur des simulations théoriques. De plus, monsieur Rouleau dévoilait candidement la véritable intention d'ADM de permettre aux gros porteurs de décoller à toutes heures de la nuit. Visiblement embêté par cette sortie du maire Rouleau, Normand Boivin, vice-président Exploitation chez ADM, a tenu à bafouiller une intervention pour contredire son porte-parole improvisé comme suit: « Pas si vite! Le but n'est pas d'augmenter le nombre de vols de nuit, mais d'avoir une manière plus efficace pour les transporteurs de travailler (??). On n'a pas l'intention d'accorder l'autorisation de vols réguliers à l'intérieur des heures restreintes <u>présentement</u> . ». On croirait entendre l'ex-vice-président à l'environnement d'ADM, Youssef Sabeh, qui déclarait à l'automne 1997 que le transfert des vols internationaux n'ajouterait qu'une vingtaine de mouvements aériens par jour aux 544 existants et qu'aucun décollage ou atterrissage n'était 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.
275	2006-12-04	Réunion du conseil d'arrondissement de Ahuntsic-Cartierville où se sont réunies une centaine de personnes de Saraguay et de Cartierville pour protester contre la décision d'ADM de détourner les avions au-dessus de leur territoire.	La mairesse d'arrondissement madame Marie-André Beaudoin et la chef de l'opposition madame Noushig Eloyan ont toutes les deux donné un appui inconditionnel au regroupement de Saraguay et Cartierville qui demande de faire cesser tous les vols au-dessus de leur tête entre 23h00 et 7h00.
276	2006-12-15	Aéroports de Montréal est heureuse d'annoncer qu'elle a accueilli son onze millionième voyageur aujourd'hui et s'attend à recevoir un peu plus de 11,3 millions de passagers en 2006. C'est la première fois que le trafic passagers franchit le cap des 11 millions de passagers embarqués/débarqués à Montréal. Aéroports de Montréal a souligné l'événement en faisant tirer une variété de prix aux passagers du vol TSC 564 d'Air Transat, quittant Montréal pour Cayo Coco à Cuba.	Cet événement célébré par ADM est un triste rappel que le nombre de mouvements d'avions ne cesse de croître et que les conséquences environnementales néfastes qui en découlent, continueront de hanter la population riveraine de Montréal-Trudeau. Pour comble d'ironie, les vacanciers qui partent pour Cuba décollent à 6h00 du matin, réveillant ainsi quelques milliers de personnes au passage... Ces vacanciers qui se lèvent la nuit pour partir en vacances ne se déplacent en avion généralement qu'une fois par année: pour eux partir 45 minutes plus tôt pour se rendre à Mirabel ne constituerait pas réellement un gros inconvénient. Comment ADM peut-elle alors justifier moralement sa décision de déranger des dizaines de milliers de citoyens dans leur sommeil pour satisfaire des cohortes de vacanciers qui partent ainsi tous les jours?

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
277	2006-12-12	Le premier ministre conservateur Steven Harper annonce la rétrocession d'une deuxième tranche de 11 000 acres de terrain aux cultivateurs de Mirabel dont les terres avaient été inutilement expropriées en 1969 par le gouvernement libéral.	Il ne reste plus que les 6 000 acres présentement occupés par les installations existantes. Il semble n'y avoir eu aucune étude qui établisse la configuration requise à Mirabel pour satisfaire les besoins à long terme. Il serait nécessaire de mettre à jour le projet de Mirabel à la lumière des nouveaux développements, pour s'assurer que la porte n'est pas fermée pour un éventuel déménagement des activités aéroportuaires. Il est peut-être rassurant de savoir que l'aéroport Pearson dispose de seulement 4 200 acres; l'aéroport d'Ottawa, de 4 500; l'aéroport de Los Angeles a 3 500 acres, Montréal-Trudeau a 3 200 acres et l'aéroport Heathrow, un des plus achalandés au monde, n'a que 2 700 acres et que cela ne semble pas les empêcher d'offrir d'excellents services, mais est-ce à dire que le président d'ADM a menti en commission parlementaire de décembre 2004, lorsqu'il a affirmé qu'il était impossible d'agrandir l'aéroport de Mirabel pour les besoins futurs, si on rétrocède 11 000 acres aux expropriés? C'est très très inquiétant de constater que la rétrocession a eu lieu quand même en l'absence de ces études. Il reste à espérer que le gouvernement aura été assez clairvoyant pour inclure des servitudes sur les terrains rétrocédés, qui éviteraient de permettre un développement incompatible avec la présence d'un aéroport international ouvert 24 heures par jour.
278	2006-12-30	Aéroports de Montréal (ADM) et le Consortium européen I-Parks-Oger International concluent un protocole d'entente en vue du développement d'un parc thématique d'envergure internationale à l'aéroport de Mirabel, du nom de Rêveport/Aerodream. Le projet Rêveport vise la transformation de l'ancienne aérogare de Montréal-Mirabel en un lieu d'évasion en famille et/ou entre amis de plus de 100 000 m ² , axé sur les thèmes de l'eau et de l'espace. Dans les grandes lignes, ce centre récréotouristique doit comprendre un aquarium géant, une plage intérieure, des salles de cinéma, un centre de conditionnement physique -- avec sauna, spa et compagnie --, une galerie marchande, des restaurants, mais aussi un musée.	ADM annonce pour la première fois ses vraies couleurs en encourageant un projet qui éliminera à court terme la possibilité que Mirabel redevienne un aéroport pour les passagers. L'aérogare, le coeur d'un projet construit au coût de 1,4 milliards de dollars (en dollars 2007), sera complètement transformé pour devenir un aquarium géant, selon la description fournie par I-Parks-Oger. Il s'agit d'un septième jalon du scandale aéroportuaire qui mettrait fin à la possibilité qu'une partie de l'aérogare existante puisse servir à recevoir les passagers des vols de nuit. Mince consolation: quand les citoyens agressés quotidiennement par la pollution autour de Montréal-Trudeau réussissent à forcer un nouveau transfert des vols réguliers vers Mirabel, l'aérogare pourra être construit sur le côté sud des pistes, ce qui réduira la distance du centre-ville de Montréal à environ 45 km.
279	2006-12-31	L'aéroport de Dorval a reçu 11 408 000 passagers et 153 400 tonnes métriques de marchandises au cours de l'année, ce qui a engendré 213 468 mouvements aériens. L'aéroport de Mirabel n'a reçu que 121 200 tonnes de marchandises, ce qui n'a engendré que 21 925 mouvements d'avions.	Selon les plus récentes prévisions d'ADM, le nombre de passagers devrait atteindre 12 700 000 en 2010 et Montréal-Trudeau devrait atteindre sa capacité ultime de 15 000 000 à 20 000 000 entre 2020 et 2032.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
280	2007-01-16	Discours de l'honorable Stéphane Dion à l'Economic Club of Toronto et au Toronto Board of Trade	Stéphane Dion a répété les trois piliers qui sous-tendent son grand projet pour le Canada: la prospérité économique, la justice sociale et l'environnement durable . Il a réitéré qu'il gouvernerait en visant le long terme, pour le bien-être de nos enfants et petits enfants. Qu'a-t-il fait depuis 1996 pour empêcher que les citoyens de son propre comté soient victimes de façon croissante de la pollution engendrée par l'aéroport PET et qu'a-t-il fait quand il a été nommé ministre de l'Environnement et du développement durable en 2003, pour mettre un frein au pire développement non durable du siècle? Rien.
281	2007-01-20	André Pratte, éditorialiste du journal La Presse, rapporte que 100 000 résidents de la ville Montréal ont migré vers la banlieue de 2002 à 2006	Bien que les nuisances sonores causées par l'aéroport Pierre-Elliott Trudeau ne soient pas les seuls motifs de cette migration, il n'y a aucun doute qu'elles s'ajoutent aux raisons invoquées par les migrants.
282	2007-01-24	Le journal The Chronicle rapporte que le maire de Dorval, Edgar Rouleau, annonce qu'il écrira au premier ministre Steven Harper pour sauver Golf Dorval, un terrain de golf de 36 trous en opération depuis 25 ans. Cette annonce fait suite à la décision d'ADM, publiée en novembre 2006, de détruire le golf complètement au cours des 6 prochaines années, pour permettre d'agrandir la jetée internationale et pour y attirer des industries pour augmenter ses revenus.	La députée fédérale de Dorval, Marlene Jennings, rappelle qu'elle a reçu l'an dernier une pétition de 20 000 noms organisée par SOS Dorval, demandant de préserver cet espace vert, bien pourvu d'arbres et d'une flore matures et qui sert d'habitat à une importante faune ornithologique. Elle indique qu'elle suit le dossier de près et vérifiera le processus qui doit être suivi par ADM.
283	2007-01-26	ADM annonce son intention de construire à Dorval un édifice de 23 000 m ² pour les usages de fret aérien.	La ville de Dorval indique que le projet d'ADM n'est pas conforme au règlement de zonage et la Coalition Verte s'oppose au projet: elle réclame une étude d'impact environnemental. Étant donné le dossier de transparence peu reluisant d'ADM, de mensonges par omission et de ses promesses non tenues depuis sa formation par le gouvernement fédéral en 1992, il y a lieu d'être inquiet qu'il s'agisse encore une fois d'une manoeuvre pour fermer les dernières traces de vocation aérienne de Mirabel. Cela aurait pour conséquence d'accroître davantage le trafic routier par camions autour de Montréal-Trudeau.
284	2007-02-05	Le conseil d'arrondissement Ahuntsic-Cartierville a adopté une résolution pour appuyer les résidents du secteur du Boisé de Saraguay qui vivent des désagréments suite à la modification des corridors aériens utilisés par les avions de l'Aéroport Montréal-Trudeau. La résolution stipule que la décision d'ADM doit être renversée, étant donné l'impact sur les citoyens.	ADM répond par une lettre passe-partout à l'effet qu'elle fait tous les efforts pour atténuer les nuisances causées par le climat sonore et se vante d'avoir réduit de 100 000 à environ 30 000 le nombre de personnes incommodées par le bruit.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
285	2007-02-	Le Canal Historia, propriété du Groupe Astral Média, important membre du milieu des affaires de Montréal, diffuse un documentaire de très haute qualité intitulé « Zone de Turbulence » pour son émission CHANTIERS, dans laquelle l'animateur Pierre Lebeau dévoile des aspects inédits du dossier de l'aéroport de Mirabel.	Des témoignages des plus accablants obtenus en 2005 y sont recueillis de la part de personnalités qui ont été, depuis 40 ans, aux premières loges du dossier aéroportuaire, telles Jean-Paul Gourdeau, ingénieur et ex-président du Groupe SNC, l'architecte Guy Gérin-Lajoie, concepteur de l'aérogare, Jacques Roy, professeur de gestion aux Hautes Études Commerciales et spécialiste réputé internationalement en planification des transports, de même que le maire Hubert Meilleur qui a été très impliqué depuis 1988 dans cette saga inimaginable dans un pays qui se dit démocratique. Deux témoignages en particulier méritent d'être soulignés et sont particulièrement honteux pour le gouvernement fédéral : le premier vient de Jacques Roy qui réfléchit sur le legs fédéral aux québécois: « Il n'y a aucune autre ville au monde où on pourrait faire un truc semblable, ... d'avoir un aéroport international, de le fermer et de ramener ça dans un aéroport municipal. »; le second vient de l'architecte Guy Gérin-Lajoie, qui parlait de l'aérogare « Ce n'est sûrement pas envisageable de donner une autre fonction à ce bâtiment-ci... ». Un cynique spectateur de cette émission a fait la réflexion suivante: « Monsieur l'architecte, vous manquez d'imagination et c'est très mal connaître les visionnaires de Transports Canada et d'ADM; comment expliquer que n'avez même pas pensé à transformer cet aérogare en gigantesque aquarium pour y engloutir une espèce de poisson en voie de disparition: les québécois?... »
286	2007-02-28	La députée fédérale Marlene Jennings annonce à la Chambre des communes qu'elle déposera auprès du ministre des Transports une pétition signée par plus de 20 000 individus. Cette pétition affirme le désir de plusieurs citoyens du Québec de sauvegarder le terrain de golf de Dorval, menacé d'être détruit par l'expansion de l'aéroport Trudeau.	

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
287	2007-03-01	« Avion évacué et piste fermée à Trudeau » titre La Presse Canadienne. L'avion de la compagnie Continental Express qui a dû se poser d'urgence, jeudi matin, vers 6h00, à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, à Dorval, est toujours sous enquête. Les 50 passagers qui devaient s'envoler pour Cleveland depuis Montréal, en matinée, sont toujours retenus dans un terminal de l'aéroport. La direction du siège social de Continental à Houston, au Texas, a laissé entendre que du liquide antigivre aurait pu s'infiltrer dans le moteur, provoquant ainsi de la fumée qui aurait envahi la cabine, mais rien n'est confirmé pour l'instant. L'avion avait eu le temps de décoller mais a dû revenir à l'aéroport, sans heurt. Personne n'a été indisposé par l'événement.	Cet incident rappelle qu'il aurait pu y avoir écrasement dans un milieu densément construit. De plus, il y a lieu de se demander pourquoi ADM autorise une dérogation pour un vol commercial, à une heure où la population riveraine est censée dormir.
288	2007-03-07	La Presse canadienne dévoile que Aéroports de Montréal a enregistré un excédent de 19,2 millions \$ pendant l'exercice 2006, comparativement à une insuffisance de 14,2 millions \$ un an plus tôt, une amélioration qui serait en partie attribuable à la compensation obtenue par ADM relativement à l'expropriation de l'aéroport de Budapest-Ferihegy. Au début d'octobre 2006, le Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements a octroyé à ADM et à son partenaire, la société torontoise Airport Development Corporation (ADC), une somme de 97,7 millions \$ après que le gouvernement hongrois eut décidé de nationaliser sans préavis l'aéroport de Budapest, donnant la gestion des installations aéroportuaires, y compris les éléments d'actifs d'ADM et d'ADC, à une nouvelle société hongroise.	Quelle belle marque d'intégration à la vie économique du Québec, que d'investir en Hongrie avec un partenaire torontois. Et dire que les revenus anticipés de tels investissements devaient être sagement investis à l'aéroport PET, afin de continuer à asperger de plus belle les citoyens riverains de matières polluantes et d'agressions sonores.
289	2007-03-21	Dans un communiqué de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville, Madame Noushig Eloyan, la conseillère de Bordeaux-Cartierville et Chef de l'Opposition officielle a déclaré, après avoir appris sa nomination au Comité consultatif sur la gestion du climat sonore d'Aéroports de Montréal. « C'est avec énergie et détermination que je continuerai à défendre les intérêts des citoyens d'Ahuntsic-Cartierville »,	Ceci constitue une première victoire pour le RSC, qui dénonçait depuis octobre 2006, qu'ADM a non seulement introduit officiellement, pour la première fois, le survol de leurs résidences à toute heure du jour et de la nuit, sans même les consulter, mais elle l'a fait également en l'absence remarquée depuis un an d'un représentant élu de tous les citoyens de Montréal, à l'exception d'Alan DeSousa dont l'intérêt s'est manifestement limité à l'arrondissement de Saint-Laurent, dont il est le maire. L'arrivée de madame Eloyan au CCGCS marquera le début d'une plus grande transparence au sein de ce comité autrefois très secret.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
290	2007-03-24	André Dubuc du journal Les Affaires titre: « FedEx prend racine à Dorval ». Après Purolator, l'année précédente, c'est au tour de FedEx Ground de choisir l'aéroport Montréal-Trudeau à Dorval pour s'implanter dans la région montréalaise.	Il est étonnant de constater que Jean Teasdale, vice-président, Fret aérien et développement industriel, chez ADM fasse la promotion de Dorval au lieu de Mirabel, alors que cette entreprise se vante d'offrir une infrastructure de cargo de niveau international à Mirabel et s'était engagé depuis le début à faire de Mirabel le centre d'excellence pour le tout cargo. De plus, cette promotion va directement à l'encontre de tous les principes de développement durable, en détruisant des espaces verts, gravement déficients à Montréal, et favorisant la croissance du camionnage sur les autoroutes 20 et 40 qui souffrent déjà de congestion chronique. ADM s'en lave les mains puisque cela ne se passe pas sur son terrain. Curieusement, ni Environnement Canada, ni Environnement Québec, ni la ville de Montréal ne semblent se préoccuper de ces dommages collatéraux à l'environnement. Ce nouvel événement constitue le huitième jalon du scandale aéroportuaire.
291	2007-03-27	Le journal La Presse annonce que deux ans après l'adoption du premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise, Montréal et 76 partenaires économiques et sociaux, dont ADM, expliquent un certain nombre d'initiatives nouvelles en faveur d'une qualité de vie plus agréable sur l'île. Alan DeSousa, représentant de la Ville, préside à la présentation de la Phase 2007-2009 du plan stratégique, devant un imposant rassemblement du milieu écologique et des promoteurs du développement durable, au Marché Bonsecours. En conférence de presse, le reporter Éric Clément souligne la contradiction entre le plan stratégique annoncé et l'agrandissement de l'aéroport de Dorval, qui fera disparaître des espaces verts et contribuera à augmenter la fréquentation de l'aéroport, annulant ainsi une bonne partie des actions prises afin d'améliorer la qualité de vie des montréalais. Interpelé par le reporter, monsieur DeSousa a diplomatiquement évité de répondre à la question; il a plutôt choisi de louer les actions d'ADM qui avait investi beaucoup d'argent pour éliminer le glycol qui polluaient trois importants ruisseaux d'une valeur écologique incontestable.	Plusieurs observateurs présents à la conférence de presse ont noté le refus de monsieur DeSousa, de se prononcer sur des irritants environnementaux comme l'agrandissement de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau. Ils ont manifesté leur étonnement de constater que le porte-parole de l'administration Tremblay-Zampino ait si maladroitement esquivé la question du reporter de La Presse. On chuchottait que monsieur DeSousa s'était pourtant fait connaître du public en 1996, comme membre de la Coalition Verte en devenant le cofondateur de l'OSBL "Citoyens pour une Qualité de Vie" (CQV), dont une action marquante était justement de combattre le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval. On ajoutait même que son implication environnementale constante avait été pour monsieur DeSousa un excellent tremplin pour sa carrière en politique municipale, ce qui lui a permis de se joindre à l'administration Tremblay lors de la fusion de Saint-Laurent à la ville de Montréal. Il a été pendant plus d'un an le seul représentant des citoyens de la ville de Montréal au Comité Consultatif sur la Gestion du Climat Sonore (CCGCS), après que la seule autre représentante, Francine Sénécal, eut démissionné sans avoir été remplacée. Ces mêmes observateurs se demandent si la qualité de vie des citoyens riverains de l'aéroport Montréal-Trudeau est encore importante pour lui, si l'on en juge par son absence en mars 2003, lorsque le transfert des vols nolisés de Mirabel à Dorval a été décidé et son silence en mars 2006, lorsque le nouveau corridor au-dessus de Saraguay, Cartierville, la partie Nord de Saint-Laurent et Laval a été décidé. D'autres souhaitent plutôt lui accorder le bénéfice du doute, reconnaissant qu'il est muselé par ADM au CCGCS.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
292	2007-04-04	« Agrandissement de l'aéroport de Dorval - ADM veut faire fi de la loi du Québec » titre La Presse sous la plume d'Éric Clément. ADM n'a pas l'intention d'attendre que Dorval ait modifié son règlement de zonage ni que Québec ait donné son accord pour commencer ses travaux d'agrandissement de l'aéroport Pierre-Elliott Trudeau.	La responsable des communications d'ADM, Christiane Beaulieu, a dit à La Presse que c'est seulement « par politesse » qu'ADM a écrit à Dorval pour demander une modification au règlement de zonage. « Nous n'avons pas besoin d'attendre le changement de zonage car c'est notre plan d'utilisation des sols qui s'applique, a-t-elle dit. On peut commencer nos travaux côté pistes, même si ce n'est pas dézonné et je pense qu'on n'a pas besoin d'autorisation environnementale. Marlene Jennings, députée libérale fédérale de NDG-Lachine a remis au ministre des Transports, Lawrence Cannon, une pétition de 20 000 signatures de citoyens montréalais qui s'opposent à l'agrandissement de l'aéroport au détriment de Golf Dorval et à l'impact de l'expansion sur le bruit, la pollution et la disparition d'autres espaces verts.
293	2007-05-03	Sur les ondes de Radio-Canada, la direction d'Aéroports de Montréal espère convaincre les différents ordres de gouvernements de réduire son fardeau fiscal afin de faire face à la concurrence prochaine de l'aéroport international de Plattsburgh. M. Cherry souligne qu'ADM doit verser 34 millions de dollars par année en taxes municipales à la Ville de Montréal, en plus d'un loyer de 25 millions au fédéral. Il entend se tourner vers Québec pour obtenir un nouveau partage des fonds publics. ADM dévoilait par ailleurs ses résultats financiers du 1er trimestre 2007, qui témoignent d'un retour à la rentabilité.	La compétition inégale déplorée par ADM avec Plattsburgh est pathétique. Faut-il rappeler que les taxes municipales à Mirabel sont beaucoup plus basses que celles qui prévalent à Montréal. La solution d'ADM? Éliminer le loyer qu'elle doit payer à Transports Canada et les taxes qu'elle doit payer à la ville de Montréal, à la Commission scolaire, à Dorval et à Pointe-Claire. De cette manière, Transports Canada pourra prétendre ne pas injecter d'argent dans ADM et donc se soustraire au questionnement par la Vérificatrice générale du Canada. De cette manière également, ce sont tous les canadiens qui devront éponger le manque à gagner dû à l'élimination du loyer et tous les montréalais qui devront compenser pour la perte de taxes municipales. Et dire qu'ADM continue à prétendre que l'aéroport Trudeau contribue à l'essor économique de Montréal.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
294	2007-05-03	Assemblée annuelle d'ADM au siège social de l'OACI. On y apprend, dans une courte phrase du Rapport annuel 2006, que les courbes NEF seront progressivement remplacées par un nouvel indicateur de bruit appelé Leq; (...) le Leq est basé sur des données de bruit réelles recueillies par des stations de mesures de bruit installées dans les quartier avoisinants. La période de questions qu'ADM a tenté de limiter à 20 minutes s'est prolongée pendant 65 minutes, à cause de la vingtaine de personnes qui ont eu le courage de se présenter au micro et tenter d'obtenir des réponses à des questions qui sont toujours demeurées sans réponses. Notamment, des représentants de la Coalition Verte, de SOS Dorval et du Regroupement Saraguay-Cartierville et de CQV sont retournés bredouilles. Le PDG, James Cherry, plutôt que de prendre la défense d'ADM, a pris bien soin de se dissocier des actes d'ADM avant 2001, année de son couronnement par le gouvernement Chrétien.	<p>ADM admet, sans le dire explicitement, que la façon de mesurer la pollution sonore utilisée par elle depuis le début, ne tenait aucun compte des mesures réelles du bruit engendré par les avions. Cela détruit toutes ses prétentions antérieures quant à l'étendue annuelle des empreintes sonores qu'elle a publiées et, par conséquent, ses estimations du nombre de citoyens réellement affectés par cette même pollution sonore. Bien que ce changement dans la façon de mesurer la pollution sonore semble hautement souhaitable, il demeure qu'ADM a toujours été et est encore en conflit d'intérêt flagrant, lorsqu'elle dévoile le nombre de personnes affectées par le bruit, puisque les chiffres qu'elle dévoile peuvent être utilisés contre elle dans la poursuite entreprise par le regroupement CQV qui perdure devant les tribunaux depuis 2002. De plus, avec ce changement dans la méthode de mesure, il sera dorénavant impossible d'établir un lien entre les données historiques 1995-2005 et celles qui seront recueillies avec la nouvelle méthode. La courte histoire d'ADM fait craindre qu'elle saura encore une fois tirer partie de cette discontinuité dans les données historiques. Pourquoi ADM n'a-t-elle jamais publié les mesures de bruit réel Leq, Lmax et SEL à Dorval? Pourtant, à Vancouver, les citoyens sont informés depuis 1990 de ces trois valeurs, en plus du NEF. Serait-ce que la connaissance de la vérité aurait soulevé un tollé de la part des citoyens en 1996? Deux poids, deux mesures.</p> <p>Au cours de l'assemblée annuelle, lorsque des représentants de la Coalition Verte ont déploré le manque total de consultation depuis le début, James Cherry leur répond: « Ceci est votre consultation... » au grand dam des citoyens présents. Évidemment, aucun procès-verbal ne conserve de traces des interventions des citoyens, ni des réponses de monsieur Cherry. « Les paroles s'envolent, les écrits restent. » dit l'adage.</p>

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
295	2007-05-09	Le ministre des Transports, M. Lawrence Cannon, a annoncé aujourd'hui l'attribution d'un contrat à l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) pour effectuer l'étude d'évaluation des besoins qui avait été annoncée en vue de la possibilité de construire un aéroport à Pickering. Cette étude d'évaluation des besoins approfondira et mettra à jour les travaux déjà réalisés sur le rôle et la capacité des aéroports du Sud de l'Ontario de répondre aux besoins futurs des passagers, des entreprises et de l'aviation générale. La GTAA effectuera l'étude d'évaluation des besoins sur une période de six mois et présentera un compte rendu des résultats à Transports Canada. Ces résultats feront alors partie du contrôle diligent global de Transports Canada, qui constituera une vérification indépendante des hypothèses et des conclusions des études de planification connexes. Des personnes du public intéressées ainsi que des intervenants possédant une expertise technique seront invités à participer à cette étude. « Ces évaluations importantes nous aideront à prendre une décision éclairée à propos du bien fonds de Pickering », affirme le ministre Cannon. Aucune décision concernant la construction éventuelle d'un aéroport sur le bien fonds de Pickering ne sera prise avant au moins 2009.	Il importe de rappeler que Transports Canada a déjà commencé il y a dix ans ses démarches pour réintroduire le projet d'aéroport à Pickering, en prenant bien soin de faire des études complètes suivies de consultations publiques.
296	2007-05-09	Transports Canada finance des initiatives sur les espaces verts des biens fonciers fédéraux. « Ces initiatives contribueront à l'amélioration et à la préservation de cette importante partie de l'écosystème du Sud de l'Ontario, zone tampon naturelle qui atténuera les conséquences de la mise en service éventuelle d'un aéroport. Elles montrent également les efforts déployés par le gouvernement pour assurer la durabilité de l'environnement et sont cohérentes avec les lois sur la Ceinture de verdure du gouvernement de l'Ontario », ajoute t il.	Quelle incroyable ironie! Moins d'une semaine après que la Coalition Verte eut tenté d'intervenir à l'assemblée annuelle d'ADM pour faire cesser la destruction d'espaces verts déjà existants près de l'aéroport Trudeau et déplorer le manque total de consultation depuis le début, James Cherry leur répond: « Ceci est votre consultation... » au grand dam des citoyens présents. Évidemment, aucun procès-verbal ne conserve de traces des interventions des citoyens, ni des réponses de monsieur Cherry. « Les paroles s'envolent, les écrits restent. » dit l'adage. Pendant ce temps, Transports Canada finance à Toronto des initiatives sur les espaces verts des biens fonciers fédéraux, pour assurer la durabilité de l'environnement autour de l'aéroport Pickering, tout en autorisant ADM à détruire des espaces déjà acquis.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
297	2007-05-14	Le journal La Presse publie, sous la signature de Maxime Bergeron, que ADM se réjouit d'annoncer qu'une partie du tarmac de l'aéroport de Mirabel sera convertie en une piste pour courses automobile très sélectes; c'est la Société ICAR qui exploitera ce circuit permanent et ultra-moderne.	Comme à l'accoutumée, ADM n'a fait aucune consultation publique préalable: c'est un fait accompli. Silence complet également du côté de Transports Canada. On ne dit mot de l'impact qu'aura ce projet sur la vocation de Mirabel, en tant que plaque tournante du cargo aérien dans le Nord-Est américain, dont se vantait ADM en 1996 et 1997, pour aider à faire accepter le transfert des vols internationaux vers Montréal-Trudeau. Est-ce que cette construction sur le tarmac de l'aéroport de cette piste privée nuira au trafic aérien de l'aéroport pour le transport tout cargo? Est-ce que cela élimine la possibilité d'un retour éventuel des passagers à Mirabel? Transports Canada ne semble pas s'en inquiéter...
298	2007-06-29	La Coalition Verte soumet une pétition au Commissaire à l'environnement du bureau de la Vérificatrice générale du Canada, suite à l'annonce du projet d'expansion de l'aéroport Montréal-Trudeau au détriment d'espaces verts de grande qualité, avec comme conséquence la disparition partielle de Golf Dorval, qui était en opération depuis 25 ans.	Le massacre à Dorval par ADM des rares espaces verts et milieux humides sur le territoire de l'île de Montréal devrait être complété avant l'an 2013 selon James Cherry.
299	2007-08-	L'équipe de vérification de la vérificatrice générale du Canada s'adjoint un spécialiste de l'environnement pour analyser cet aspect de la gouvernance des ministères et des sociétés d'État.	Cette décision constitue une excellente initiative qui permettra à la vérificatrice générale de se pencher sur l'absence totale de préoccupations environnementales de Transports Canada/ADM, en dépit des obligations contraires contenues dans le bail d'ADM. Les dépenses de deniers publics déjà effectuées depuis le transfert des activités aéroportuaires de Mirabel à Dorval en 1996 et celles déjà annoncées jusqu'en 2020 sont le pire exemple de développement non durable que l'on puisse imaginer.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
301	2007-08-22	ADM dépose un mémoire auprès la Commission permanente du Conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures et à la Commission permanente du Conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif, pour presser les gouvernements supérieurs à investir plus de 800 millions de dollars pour désengorger le rond-point de Dorval, qui aboutira sur les autoroutes 20 et 40, déjà congestionnées et améliorer le lien ferroviaire avec le centre-ville. ADM y dévoile pour la première fois, entre autres, qu'elle a investi plus de 1 milliard de dollars (sic) entre 2000 et 2006 pour faire de Montréal-Trudeau un aéroport de classe résolument internationale et une porte d'entrée dont les Montréalais peuvent être fiers. ADM ajoute que plus de 700 M\$ de travaux additionnels sont prévus en 2007 et au cours des prochaines années, sans compter les investissements de ses partenaires et locataires industriels.	Ces dépenses de plus de 1,7 milliards de dollars s'ajoutent donc aux 346 millions dévoilés en avril 2000 devant le Comité permanent des Transports à Ottawa, pour un grand total de plus de 2,1 milliards de dollars. Ce montant est égal à ce que le gouvernement fédéral a commencé à dépenser pour un aéroport tout neuf à Pickering, situé à plus de 50 km du centre-ville de Toronto. Et dire qu'ADM a prétendu en 1996 qu'il n'en coûterait que 185 millions pour rafistoler le vieil aéroport de Dorval et en faire un véritable aéroport international. Du même souffle, ADM trouvait inconcevable d'investir 500 millions de dollars pour prolonger l'autoroute 13, construire le lien ferroviaire entre Mirabel et le centre-ville et ajouter une troisième piste. Ohé! Qu'est que ça prend pour que Transports Canada applique un frein immédiat à cette orgie de gaspillage pour le plus scandaleux exemple de projet de développement non-durable du siècle.
300	2007-08-31	Depuis 1994, 2650 unités d'habitation ont été achetées dans le projet Bois-Franc, auxquelles s'ajoutent les unités en location. Les phases 1 et 2 du développement Bois-Franc totalisent une superficie d'environ 5 350 000 pi ² . Comme il ne reste plus que 10% de cette superficie à développer, Bombardier Immobilier a déjà commencé à planifier la Phase 3 qui permettra d'ajouter 4300 unités d'habitations additionnelles. Cet ajout empiètera graduellement sur le golf Le Challenger dont la disparition est déjà prévue, à peine 5 ans après son inauguration.	La Phase 3 étant située à environ 800 mètres du prolongement de la piste 24R/06L, le promoteur Bombardier peut plus facilement prétendre que les mouvements aériens dérangent beaucoup moins les futurs résidents que ceux des phases 1 et 2. Cette prétention risque toutefois d'être mise à rude épreuve depuis qu'ADM a introduit un nombre croissant de décollages au-dessus de ce secteur. On se rappelle que les citoyens de Saraguay, Cartierville, le nord de Saint-Laurent et Laval ont protesté avec véhémence, après l'introduction il y a moins d'un an, sans aucune consultation, d'une nouvelle trajectoire aérienne au-dessus de leur territoire. Si l'on ajoute à cela le fait nouveau dévoilé par CQV, que le corridor de nuisances correspondant aux trajectoires aériennes, atteint au moins 1,6 km de part et d'autre du tracé théorique, particulièrement l'été en période nuageuse, le rythme de développement du reste du projet risque d'être tout aussi affecté que les deux premières phases.
302	2007-09-17	Dans un bulletin obscur et discret, ADM annonce, sous la signature de Jean Teasdale, vice-président Services immobiliers et Commerciaux, que les activités aériennes, y compris le fret aérien, ont été regroupées au sein de la vice-présidence Exploitation aéroportuaire dirigée par Normand Boivin, afin d'assurer un lien étroit entre les services offerts aux transporteurs et aux passagers et les opérations quotidiennes.	On reconnaît la sagacité des spécialistes en relations publiques d'ADM pour annoncer, sans tambours ni trompettes, qu'elle plante le dernier clou dans le cercueil de Mirabel. Il ne restait plus à Mirabel que le fret aérien et maintenant ADM prépare son transfert à Dorval: c'est encore une de ces stratégies pour calmer le jeu devant le tollé que pourrait soulever de nombreux citoyens, comme l'avouait candidement Denis Beaugard, vice-président d'ADM en mars 2000.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
303	2007-09-21	Un sondage Léger & Léger lancé dans la région métropolitaine sur les avantages d'habiter la banlieue, révèle que, de façon générale, le plus grand avantage d'habiter la banlieue est la tranquillité (35%). C'est le premier avantage perçu par les résidents de la banlieue et le second pour les Montréalais. Quant aux résidents de Montréal, le plus grand avantage d'habiter en banlieue fait référence aux maisons qui sont plus grandes, à l'accès à une cour arrière à l'abri du bruit, aux prix qui sont moins élevés, etc.	Le survol à basse altitude sans cesse croissant de la ville de Montréal par les avions, jour et nuit, contribue à chasser les résidents de la ville vers les banlieues. Ce motif de migration correspond au constat en janvier 2007 par le Journal La Presse d'une migration catastrophique de plus de 100 000 personnes vers la banlieue, phénomène qui s'accroît depuis 2002.
304	2007-09-26	Statuant sur l'appel du jugement du juge André Roy de la Cour supérieure qui a rejeté en 2004 la requête en autorisation d'exercer un recours collectif de l'appelante CQV contre ADM, les juges François Pelletier et Alan R. Hilton de la Cour d'appel ont rejeté l'appel. De son côté, la juge Louise Otis, dissidente, aurait accueilli l'appel, cassé le jugement de première instance, accueilli la requête en autorisation d'exercer un recours collectif et autorisé l'exercice du recours collectif contre l'intimée Aéroports de Montréal.	CQV est en train de considérer ses options: un recours en Cour Suprême n'est pas écarté. Comment expliquer qu'un tel jugement ait nécessité 5 ans et 8 mois après le dépôt de la requête de CQV, en dépit du fait que tous les juges aient reconnu les possibles abus de pouvoir d'ADM et que les citoyens étaient lésés par l'introduction des vols de nuit? Comment expliquer le silence de tous les ministres fédéraux qui se sont succédés à Transports Canada devant les sérieuses dénonciations de plusieurs juristes depuis 1996? Comment les citoyens peuvent-ils vraiment croire que le système judiciaire est là pour les protéger? « Justice delayed is justice denied » déclarait l'éminent premier ministre britannique, William E. Gladstone, à la fin du 19ième siècle. On croirait que de tels scandales ne peuvent se produire que dans les pays en voie de développement. À suivre...
305	2007-09-28	Une pétition de 1 125 signatures, recueillies par le Regroupement Saraguay-Cartierville (RSC), a été remise au conseil d'arrondissement D'Ahunsiac-Cartierville et au CCGSC d'ADM demandant l'abolition du nouveau trajet aérien décrété unilatéralement par ADM, un an jour pour jour auparavant.	Ce sera intéressant de voir si ADM considérera, dans son prochain rapport de gestion du climat sonore, chacune des signatures dans son calcul du nombre de plaintes. Il faut se rappeler que le nombre de plaintes est le seul critère utilisé et publié depuis 15 ans par ADM pour établir si les citoyens riverains de l'aéroport sont lésés ou non dans leur qualité de vie et dans la protection de leur patrimoine immobilier. Si son rapport de janvier 2008 en fait mention, il y a fort à parier que, lors de son rapport subséquent, ADM se réjouira de la réduction phénoménale du nombre de plaintes: un record. La réduction de 1 125 plaintes deviendra alors une indication indiscutable que les mesures prises par ADM, ont atteint leur objectif de cohabitation harmonieuse avec ses voisins. Avec une telle attitude, il est quand même étonnant que des citoyens se donnent encore la peine de se plaindre du bruit ou de la pollution, tout en sachant très bien que cela ne donne absolument rien.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
306	2007-09-29	À peine trois jours après que la Cour d'appel eut maintenu sur division le jugement de la Cour Supérieure, lequel rejetait la demande de recours collectif intentée en 2002 par CQV contre ADM et Air Canada, cette dernière débute une campagne de publicité sur une pleine page dans La Presse et The Gazette, où l'on peut voir une photo de chacun des 25 départs pour Toronto de 05h30 à 23h00.	Même si ADM continue à prétendre publiquement que les autorisations exceptionnelles qu'elle accorde ne couvrent que la période de 6h00 à 7h00 pour les décollages, il y a déjà plusieurs mois que des transporteurs aériens (dont Air Canada) sont autorisés à décoller à partir de 5h00 et même avant, sous prétexte qu'ils ne sont pas bruyants. Pourtant neuf mois plus tôt, ADM avait admis à son comité consultatif sur le climat sonore que la plupart des avions de 45 000 kg et moins étaient plus bruyants qu'un Boeing 747. Bien qu'Air Canada n'ait pas perdu de temps à étaler la victoire provisoire d'ADM contre CQV, ADM a plutôt choisi la discrétion, sur les conseils de ses experts en relations publiques, sachant qu'il n'était vraiment pas opportun de pavoiser, surtout que CQV a encore un recours possible devant la Cour Suprême.
307	2007-10-05	Le coordonnateur du Regroupement Saraguay-Cartierville (RSC), qui célèbre son premier anniversaire de formation, demande à madame Noushig Eloyan d'obtenir d'ADM le nombre de décibels (A) enregistrés par les 8 capteurs sonores dans la nuit du 27 au 28 septembre 2007. Le RSC a été formé dès le lendemain de l'annonce par ADM en septembre 2006 qu'elle avait modifié la trajectoire de certains avions pour leur permettre de survoler leurs résidences le jour comme la nuit. Les citoyens du RSC demande instamment depuis un an d'éliminer complètement le survol des avions au-dessus de leurs résidences planifié en catimini par ADM.	Il est utile de rappeler que madame Eloyan n'a été désignée formellement que depuis mars 2007 par le comité exécutif de la ville de Montréal, pour représenter les intérêts du RSC au Comité Consultatif sur la Gestion du Climat Sonore (CCGCS). Madame Eloyan a manifesté, à quelques reprises, qu'elle n'a pas l'intention de fermer les yeux sur d'autres stratégies qu'ADM pourrait utiliser pour disperser sur d'autres quartiers de Montréal les agressions sonores à l'insu des citoyens. C'est dans ce contexte qu'elle transmettra la demande du RSC le 16 octobre.
308	2007-10-11	Le journal Les Affaires annonce qu'ADM augmente les frais d'amélioration aéroportuaire de 33%, de 15 \$ à 20 \$. "Montréal et Toronto sont parmi les aéroports les plus chers du monde et cette augmentation ne fait qu'empirer la situation ", affirme Steven Lott, directeur des communications de l'Association du transport aérien international (IATA) pour l'Amérique du Nord. " À la longue, ces coûts nuisent à la compétitivité et à l'économie des villes concernées en les rendant moins attrayantes pour les affaires et le tourisme ", ajoute-t-il.	Ces frais ont quadruplé en dix ans. Au moment du transfert des vols internationaux à Dorval en 1997, les passagers ne devaient payer que 5 \$ en frais d'amélioration. La dette considérable qu'ADM doit maintenant supporter, par sa propre incompétence et incurie, constitue la principale raison de cette augmentation qui nuit à la compétitivité de Montréal. Ce qui est le plus incroyable, c'est que cette augmentation des frais est insuffisante et que, pour se renflouer, ADM fait une campagne des plus agressives pour convaincre Transports Canada de réduire le loyer qu'elle doit payer aux canadiens et les taxes foncières aux municipalités riveraines. Comment ne pas être scandalisé quand on songe qu'à Mirabel, les frais d'amélioration et les taxes municipales auraient été beaucoup moins élevés et la qualité de vie des citoyens riverains aurait été respectée.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
309	2007-10-24	L'International Club Académie Racing (ICAR) a tenu un point de presse mercredi à Mirabel pour dévoiler la maquette finale de son complexe de course automobile et pour révéler les progrès en cours dans la construction de ce circuit permanent et ultramoderne situé à l'aéroport Montréal-Mirabel. Devançant son lancement officiel qui aura lieu au printemps 2008, les dirigeants d'ICAR ont souligné leur mission de redéfinir le sport motorisé au Québec. Le travail entamé le printemps dernier se vaudra un prestigieux complexe privé de course automobile au Canada et comprendra une piste de course permanente de 3,8 kilomètres, dont une partie est déjà complétée.	
310	2007-10-30	« Les stratégies de développement durable, instaurées il y a une dizaine d'années pour encourager les ministères à tenir compte des enjeux environnementaux dans leurs décisions, ne répondent pas aux attentes du Parlement. » C'est ce qu'indique le commissaire à l'environnement et au développement durable, Ron Thompson, rattaché au bureau de la Vérificatrice générale du Canada, dans son rapport déposé aujourd'hui à la Chambre des communes. Il souligne que « <u>l'ambition et la détermination qui ont marqué le début de l'initiative se sont estompées et que les stratégies se sont avérées extrêmement décevantes.</u> »	La vérificatrice générale du Canada devrait, de toute urgence, faire enquête sur les agissements désastreux de Transports Canada à l'égard des actions inexplicables et inexplicables de son locataire Aéroports de Montréal depuis 1996, pour montrer en exemple le pire projet non durable que l'on pourrait imaginer. Cette société très particulière a toujours refusé de tenir compte des véritables enjeux environnementaux associés à ses décisions abondamment contestées et persite à nier la valeur des dommages causés aux populations riveraines, tant sur le plan de la santé, des nuisances sonores considérables qui leur sont imposées, de la sécurité des riverains qui ne sont pas à l'abri d'un écrasement catastrophique, des difficultés d'apprentissage qui affectent les élèves et des conséquences financières sur la valeur des résidences. Aucun des cinq tribunaux appelés à se prononcer sur ce dossier à ce jour, n'a été en mesure de donner raison à ADM qui aurait souhaité faire annuler la prétention que ses agissements constituaient une expropriation déguisée.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
311	2007-11-08	Normand Boivin, vice-président - Exploitation d'ADM, transmet à madame Eloyan une lettre dans laquelle il refuse de fournir les renseignements demandés concernant le bruit enregistré par les 8 capteurs sonores dans la nuit du 26 au 27 septembre 2007. Monsieur Boivin ajoute: « 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. »	C'est totalement incroyable. Une personne, démocratiquement élue par les citoyens de la ville de Montréal, qui, de surcroît, a été formellement désignée par le comité exécutif de la ville pour protéger leurs intérêts au CCGCS d'ADM, se voit refuser l'accès à des données fondamentales. Jamais, depuis 1992, ADM a consenti à fournir à qui que ce soit les données réelles sur les agressions sonores dont ont été et sont encore victimes entre 40 000 et 100 000 citoyens riverains de l'aéroport PET. Plusieurs y voient un aveu de tromperies délibérées envers le public; il y a matière à enquêter sur les motifs réels qui poussent ADM à cacher la vérité. À ce jour, elle s'est toujours contentée de ne publier que des valeurs théoriques moyennes annuelles appelée NEF, dont le seul objectif est d'aider les décideurs à planifier l'étendue des dommages possibles (appelée empreinte sonore) pour un nouvel aéroport ou pour une expansion, en l'absence de données réelles. À l'aéroport PET, ce moyen utilisé par ADM n'est pas approprié, puisqu'il y a à Dorval des données réelles de bruit relevées depuis les années 1960.
312	2007-11-09	Du 29 octobre au 9 novembre 2007, les ministres des Transports, de la Santé, de l'Environnement et des Pêches et Océans se sont appliqués à éviter de répondre aux questions très claires posées par la Coalition Verte, dans le cadre de la pétition no 212 soumise le 29 juin 2007 par l'intermédiaire du bureau du Commissaire à l'environnement rattaché au bureau de la Vérificatrice générale du Canada. Essentiellement, le gouvernement s'en remet entièrement à l'entreprise ADM à laquelle il aurait permis d'agir à sa guise, même en contravention de ses obligations contractuelles. Le gouvernement refuse d'intervenir.	L'expérience pénible vécue par la Coalition Verte avec sa pétition no 212 a convaincu CQV que cette façon d'interpeler le gouvernement sous l'égide du Commissaire à l'environnement fédéral était une perte de temps et d'énergie inutile. Cette expérience malheureuse a convaincu l'organisme de procéder par l'intermédiaire des deux paliers gouvernementaux provincial et municipaux.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
313	2007-11-21	Le Montréal Express rapporte que les Américains fourbissent leurs armes et veulent s'emparer de chaque part de marché. Plattsburgh et Burlington, situées respectivement à 110 et 160 kilomètres de Montréal, ont beaucoup d'appétit et font de l'œil aux 3,5 millions de Québécois vivant sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal. Chez Aéroport de Montréal (ADM), la vice-présidente aux affaires publiques, Christiane Beaulieu, admet que les billets sont moins élevés aux États-Unis. « La compétition est inégale, juge-t-elle. Plattsburgh a eu un aéroport gratuitement et ne charge rien pour le stationnement. Comment voulez-vous qu'on offre ça? En plus des taxes municipales de 30 M\$ par année, nous payons des intérêts de 60 M\$ par année sur l'emprunt de 1 milliard \$ qui sert à améliorer et à agrandir nos installations. Nous n'avions vraiment pas le choix, car il n'y avait pas eu de travaux à Dorval pendant longtemps. Il fallait remettre l'aéroport à niveau pour accueillir toutes les compagnies aériennes. »	Fut un temps pas si lointain où les détracteurs de Mirabel prétendaient que 50 km, c'était trop loin du centre-ville de Montréal. Aujourd'hui, le marché a parlé, semble-t-il, et tout indique que 110 ou 160 km du centre-ville n'est pas si loin. Même Toronto s'apprête à construire l'aéroport de Pickering sur un terrain de 18 000 acres à 50 km du centre-ville de Toronto. Affaire réglée - la distance n'est plus un problème. De plus, ADM n'est pas au bout de ses peines avec sa dette: les investissements qu'elle admet s'élever maintenant à plus de 2,1 milliards de dollars, relèveront le coût des intérêts à 126 millions de dollars par année. Si ADM n'avait pas prétendu en 1996 que 500 millions était trop cher pour conserver Mirabel, elle n'en serait pas rendu là.
314	2007-11-23	CQV présente une requête à la Cour Suprême du Canada pour demander l'autorisation de contester le jugement de la Cour d'appel, étant donné l'opinion exprimée par la juge dissidente, Louise Otis.	
315	2007-11-28	Le Regroupement des citoyens de Laval a remis à la députée fédérale, Raymonde Folco, une pétition de 1409 noms, pour demander à Transports Canada de forcer ADM à cesser le survol de leur territoire, décidé sans consultation aucune en septembre 2006. La pétition a été déposée à la Chambre des Communes par madame Folco.	Le même commentaire que celui du 28 septembre 2007 s'applique. C'est à relire absolument.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
316	2007-11-30	Le journal de l'ouest de l'île The Chronicle titre « Environnementalistes cry foul at airport », ce qui peut se traduire « Les environmentalistes traitent ADM d'ignobles ». On y rapporte plusieurs contradictions entre les prétentions du ministre fédéral des Transports, celles du ministre de l'environnement, du maire Rouleau de Dorval et des dirigeants d'ADM. Alors que la Coalition verte a démontré, plusieurs photos à l'appui, que le Golf Dorval servait d'habitat aux oiseaux migratoires depuis des années, madame Christiane Beaulieu, vice-présidente des affaires publiques a avoué qu'elle ignorait qu'il y avait des oiseaux migratoires sur les terrains du golf, mais elle continue à prétendre que les actions d'ADM sont légales et ont été proprement documentées lors de consultations publiques.	Aucun membre de la Coalition Verte, un organisme qui promeut depuis le début des années 1980 la création de réserves pour protéger les espaces verts dans l'ouest de l'île et la protection des terres humides, de la faune et de la flore, n'a été consulté selon les dires de ses dirigeants. Il est assez évident qu'ADM cache bien son processus de consultation, si consultation il y a eu. Seule une enquête indépendante par des experts permettra de connaître la vérité.
317	2007-12-03	Presque deux ans après l'annonce de la transformation de l'aérogare Mirabel en parc d'attractions aquatiques d'une valeur de 300 M\$, aucun travail n'a encore été fait, selon ce qu'a constaté le Journal de Montréal. Bien que les promoteurs soutenaient, en février 2006, que leur financement était attaché et que le projet n'avait pas besoin de subvention, le consortium I-Parks-Oger-International a changé de financiers au cours des derniers mois.	Ceci est une annonce encourageante pour les opposants aux vols de nuit qui perdurent à l'aéroport Montréal-Trudeau. Il n'est pas trop tard pour demander à Transports Canada un moratoire qui permettrait d'aménager un espace dans l'aérogare de Mirabel pour accommoder tous les passagers des vols décollant et atterrissant présentement entre 23h00 et 07h00 à Montréal-Trudeau.
318	2007-12-05	Le gouvernement du Québec émet un décret autorisant le projet d'échangeur près de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, après avoir procédé à des études d'impacts qui se sont étalées sur près de 10 ans. Le coût estimé pour remplacer le vieux rond-point de Dorval est maintenant rendu à 224 millions de dollars.	Le coût du projet qui ne devait s'élever qu'à 36 M\$ selon les études d'ADM en mars 1998, peu après le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval, est maintenant estimé à 224 M\$, soit près de 7 fois plus que l'estimation originale. L'expérience désastreuse des estimations dans le domaine public invite à la prudence: il y a lieu de craindre que le coût réel soit encore beaucoup plus élevé.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
319	2007-12-11	Pour la première fois depuis sa formation quinze ans plus tôt, ADM se prête à un processus consultatif, à l'hôtel Hilton Montréal Aéroport, qui se veut ouvert à la communauté et qui inclut certains organismes oeuvrant sur des enjeux métropolitains. Le projet à l'étude concerne la construction d'un lien ferroviaire entre le centre-ville de Montréal, l'aéroport Montréal-Trudeau et l'ouest de l'île. S'agit-il d'une véritable consultations? Aucun représentant de CQV n'a été invité, mais un de ses membres s'y est invité quand même pour constater ce qui suit: 1) Les quelque 90 participants aux ateliers n'ont eu droit à aucun document de travail ni autre document écrit pour les aider dans leur réflexion; 2) seul un diaporama d'une durée de 30 minutes présente le projet et le processus en termes généraux; 3) aucune donnée n'est fournie sur l'étude des besoins qui a été effectuée par ADM et l'AMT et l'animateur refuse de répondre aux questions sur ce sujet; 4) nulle part il est dit que le projet d'expansion de Montréal-Trudeau est contesté devant la vérificatrice générale par la Coalition Verte et devant les tribunaux par CQV; 5) nulle part est-il expliqué qu'un projet ferroviaire moderne et efficace vers l'ouest de l'île est réclamé par les citoyens depuis des décennies et qu'il est nécessaire, même en l'absence de l'aéroport; 6) nulle part il est indiqué que, n'eut été de l'expansion de Montréal-Trudeau, la congestion routière sur les autoroutes 20 et 40 aurait été beaucoup moins importante; 7) seulement 80 minutes sont allouées pour permettre à 8 participants par table de répondre à 4 questions vagues, soit 2½ minutes par participant par question.	La consultation (ou pseudo-consultation) a été confiée à l'agence Convercity par le chef de file du Consortium ADM. Unanimement, les organisateurs de la consultation ont été félicités pour avoir introduit ce processus pour la première fois dans le dossier aéroportuaire. Certains participants anglophones sont intervenus pour saluer la façon canadienne de démarrer un projet, qui permet au citoyen d'être consulté et d'intervenir, plutôt que la façon québécoise, qui nierait selon eux, ce droit d'être consulté pour protéger ses intérêts. De toute évidence, ADM a réussi à faire croire aux participants anglophones que le refus de se soumettre à une consultation publique originait du Québec, alors que la très grande majorité des francophones savent que la loi du silence a été imposée par tous les gouvernements fédéraux qui se sont succédés depuis 1994, malgré les protestations de tous les gouvernements québécois qui se sont succédés durant la même période. Ce premier exercice de consultation révèle que, sous des apparences d'ouverture, ADM et ses cinq partenaires continuent à commettre plusieurs erreurs fondamentales: Prochaine consultation au mois de septembre 2008. Celle-ci n'a jamais eu lieu. Le processus ne semble pas prévoir le dépôt d'études techniques et d'impact sur l'environnement faites par des professionnels indépendants du promoteur ADM, ni de consultations des citoyens devant un groupe indépendant comme le BAPE. Si cette première rencontre est représentative du type de consultation qui sera mise de l'avant, il y a lieu d'être très inquiet pour la protection des intérêts du citoyen.
320	2007-12-13	Dans un communiqué, Christiane Beaulieu, vice-présidente - Affaires publiques chez ADM, dévoile qu'au total, plus de 160 millions \$ de travaux ont été réalisés au cours de l'année 2007, ce qui porte à quelque 1,5 milliard \$ le total des investissements effectués à Montréal-Trudeau depuis 2000. Ce montant s'ajoute aux 346 000 \$ dépensés de 1996 à 2000, pour un total de 1 846 000 \$.	Donc depuis 1996, année à laquelle ADM annonçait que les travaux d'amélioration à l'aéroport PET ne coûteraient que 185 000 000 \$, madame Beaulieu annonce qu'ADM a dépensé dix fois plus, soit 1 846 000 000 \$. À ce rythme, ADM atteindra les 2,1 milliards de dollars dévoilés il y a à peine 4 mois dans un mémoire qu'elle a déposé. Que fait le gouvernement fédéral en place? Il laisse ADM détruire impunément des investissements d'une valeur en 2007 qui dépasse les 1,5 milliards de dollars, payés par tous les canadiens à Mirabel, pour les louer à long terme à des entreprises privées, dont la vocation est d'amuser le bon peuple québécois, comme le faisait le dictateur Jules César au temps de l'empire romain. N'y a-t-il pas matière à enquête?

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
321	2008-01-30	Le coordonnateur du Regroupement Saraguay-Cartierville (RSC), transmet une cinglante riposte à la lettre de refus du 8 novembre 2007 transmise par Normand Boivin, v.p. d'ADM à madame Eloyan, laquelle avait demandé les lectures instantanées exprimées en décibels pour la nuit du 26 au 27 septembre 2007.	Cette lettre contient des révélations inédites sur la façon dont ADM se comporte avec son comité consultatif sur la gestion du climat sonore, en comparaison avec ce qui se passe à Vancouver et à Toronto par exemple. Les écarts sont tellement flagrants qu'on croirait qu'ADM est dans un autre pays. Cette lettre est révélatrice au point où elle fait partie d'une requête de vérification qui sera soumise à la vérificatrice générale du Canada le 8 octobre 2008.
322	2008-02-12	Les chercheurs de l'Imperial College de Londres et d'autres institutions européennes, regroupés dans le consortium HYENA, ont dévoilé les résultats d'une vaste étude sur la santé de 140 volontaires résidant près de l'aéroport londonien d'Heathrow et de trois autres grands aéroports européens (Athènes, Milan, Stockholm). Les hypertendus (plus de 140/90, en millimètre de mercure ou mm Hg) ont un risque accru de maladies cardiaques, d'attaques cérébrales, de maladies des reins et de démence. Les auteurs ont constaté que la pression artérielle des volontaires s'élevait de façon notable lors de l'augmentation du niveau sonore dépassant 35 décibels, correspondant au passage d'un avion au dessus de leur tête, à un trafic de voitures à proximité ou encore au ronflement du partenaire.	Cette recherche confirme la corrélation indéniable entre le sommeil dans un climat sonore aéroportuaire et l'hypertension artérielle, elle-même source avérée de maladies très graves. Ces nouvelles découvertes ne sont pas sans rappeler l'époque où les compagnies de tabac ont nié pendant des décennies les nombreux effets néfastes de leur produit sur la santé des gens, avec l'accord tacite des gouvernements. Aujourd'hui, ceux-ci sont obligés de sévir à grands frais pour réparer les erreurs du passé. L'expansion de l'aéroport PET et la destruction de Mirabel sont beaucoup plus graves que la tolérance indue exercée envers les compagnies de tabac, puisque ces mêmes gouvernements avaient la possibilité de ne prendre aucun risque avec la santé des citoyens, en attendant la fin des études avant de tout concentrer à l'aéroport PET plutôt que Mirabel. La région de Montréal est en effet le seul endroit au monde où les gouvernements auraient pu éviter de nuire à la santé des citoyens, en exploitant au maximum Mirabel, un aéroport magnifique qui existait déjà à l'abri de toutes nuisances. Les gouvernements ont choisi exactement le contraire. Quel scandale!
323	2008-02-22	À la mi-février 2008, un groupe de citoyens de Lachine, ayant eu vent des intentions d'ADM de survoler leur territoire, ont rencontré des représentants de Saraguay-Cartierville, Laval et Saint-Laurent, afin d'en connaître davantage sur leur expérience avec le nouveau corridor introduit sans consultation par ADM en octobre 2006. Une semaine plus tard, le leader du groupe de citoyens et ancien maire de Lachine, Jean-Marc Héту, rencontre des représentants du conseil d'arrondissement, pour leur faire part de l'expérience désastreuse que doivent endurer les citoyens. Le «Regroupement Lachine pour une Qualité de Vie» (RLCQV) est né.	Le RLCQV se joint à trois autres regroupements déjà formés à Saraguay-Cartierville, à Laval et à Saint-Laurent, depuis un an et demi, et qui ont convenu d'unir leurs ressources en s'affiliant à la bannière de « Citoyens pour une Qualité de Vie ».

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
324	2008-03-05	L'Ordre des orthophonistes et audiologistes du Québec confirme l'avis exprimé par l'Organisation mondiale de la santé, à l'effet que les personnes qui habitent à proximité des axes de trafic aérien, ferroviaire ou automobile sont particulièrement à risque de souffrir de l'une ou plusieurs des affections suivantes à la santé: <ul style="list-style-type: none"> • Douleur et fatigue auditive; • Altération de l'ouïe incluant des acouphènes; • Interférences avec le comportement social (agressivité, crainte, manque de confiance en soi); • Interférence avec la communication verbale; • Troubles du sommeil; • Effets cardiovasculaires; • Augmentation du taux d'hormones de stress et leurs possibles conséquences sur le métabolisme humain et sur le système immunitaire; • Diminution de la performance à l'école et au travail. 	Ce rappel des autorités médicales locales et mondiales vient accentuer les résultats accablants des chercheurs britanniques dévoilés le 12 février 2008.
325	2008-03-10	Le conseil d'arrondissement de Lachine adopte une première résolution unanime pour appuyer le « Regroupement Lachine pour une Qualité de Vie » (RLCQV), suivie d'une seconde résolution selon laquelle le conseil s'oppose à l'unanimité à tout projet pilote qui viserait à faire l'essai ou à utiliser toute trajectoire aérienne au-dessus de son territoire. L'arrondissement de Lachine est le lieu de résidence de 44 000 personnes.	Cette date historique marque le début d'une nouvelle offensive sans précédents des citoyens qui fera reculer ADM trois mois plus tard.
326	2008-03-14	Dans un procès-verbal du CCCS, Normand Boivin déclare qu'ADM a fait des essais au-dessus de Lachine en octobre et décembre 2007.	Le lecteur est invité à lire ci-après ce qu'a affirmé monsieur Boivin aux éditorialistes du journal The Gazette, trois semaines plus tard.
327	2008-03-27	Le RLCQV de Lachine se joint aux autres groupes de la région montréalaise qui s'opposent aux nouvelles trajectoires et aux vols de nuit sans cesse croissants autour de l'aéroport PET, et qui se sont réunis récemment sous la bannière de « Citoyens pour une Qualité de Vie » (CQV).	Cette unification des opposants aux agressions d'ADM sans consultation marquera le début d'un changement majeur d'attitude de la part d'ADM et Transports Canada.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
328	2008-03-28	Marlene Jennings, députée fédérale de N-D-G-Lachine, affiche sur son site internet une pétition demandant un moratoire immédiat sur les vols de nuit à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, jusqu'à l'organisation de consultations publiques.	La députée affirme avoir recueilli des milliers de signatures.
329	2008-04-03	Le président d'ADM, James Cherry invite les membres du comité éditorial du journal The Gazette à une réunion pour réagir aux résolutions adoptées par le conseil de Lachine. Parlant du maire Dauphin de Lachine, James Cherry l'accuse d'être trop politique: « I'm sorry he chose to be so political about it. ». Pour ne pas être en reste, Normand Boivin, président du CCCS d'ADM, en rajoute: « We told them noise complaints will start before we fly an aircraft over it, and the first one who did it was Mr. Dauphin himself. He is complaining about something that doesn't exist. »	Le coordonnateur du RLCQV et ancien maire de Lachine, Jean-Marc Héту, déplore que les dirigeants d'ADM ne comprennent pas que le rôle des femmes et des hommes politiques est justement d'être politique. Il louange le courage et l'intégrité du maire Dauphin pour avoir eu l'audace de dire tout haut ce que la très grande majorité des maires et mairesses des secteurs voisins disent tout bas. Se portant à la défense de son maire, monsieur Héту dément complètement l'affirmation de Normand Boivin, selon qui le maire Dauphin se serait plaint des survols du territoire de Lachine; il affirme que ce ne sont pas les membres du conseil qui se sont plaints, mais des citoyens qui en ont été témoins dont lui-même. Monsieur Héту fustige monsieur Boivin pour avoir menti encore une fois au journal The Gazette, et donc à toute la population, en prétendant qu'il n'y avait eu encore aucun vol au-dessus de Lachine en 2007. Pourtant, lors de la réunion du CCCS du 14 mars, il était heureux d'annoncer aux maires DeSousa et McMurchie que le survol de Lachine suivrait son cours suite aux essais faits en octobre et décembre 2007. C'est ce qu'on appelle de la désinformation.
330	2008-04-09	Marlene Jennings, députée fédérale de N-D-G-Lachine, dépose au Parlement une motion demandant une suspension des vols de nuit à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, à la suite d'une étude récente publiée en Europe qui établit un lien entre les mouvements aériens nocturnes et l'hypertension artérielle.	La motion de madame Jennings s'ajoute aux plaintes grandissantes des citoyens riverains qui recevront d'ailleurs un appui remarquable de plusieurs conseils municipaux au cours des prochains mois.
331	2008-04-24	La Cour Suprême du Canada refuse d'entendre la requête de CQV pour contester le jugement de la Cour d'appel. Ceci met un terme à la demande d'autorisation pour effectuer un recours collectif.	Déjà CQV, qui avait prévu cette possibilité, est engagée dans une nouvelle orientation, basée sur les pressions politiques à tous les niveaux. Devant le fiasco juridique, CQV entreprend une restructuration complète, adopte trois objectifs bien précis et réoriente son action vers la recherche d'une collaboration politique au niveau municipal, le seul moyen démocratique encore disponible aux citoyens.
332	2008-05-05	Le conseil de la ville de Laval adopte une résolution à l'unanimité demandant à ADM de revoir sa décision et de corriger la situation à l'égard de l'introduction d'une nouvelle trajectoire aérienne au-dessus de son territoire. La ville de Laval est le lieu de résidence de 370 000 personnes.	La décision d'ADM n'a jamais fait l'objet d'une quelconque consultation auprès des élus de Laval et encore moins de sa population. Laval est la troisième ville après les arrondissements d'Ahuntsic-Cartierville et de Lachine à exprimer son opposition à l'introduction de nouvelles trajectoires aériennes.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
333	2008-05-08	Environ 200 personnes, mobilisées par CQV et ses regroupements affiliés, font une manifestation pacifique au centre-ville de Montréal, devant le siège social de l'OACI, une heure avant l'assemblée générale annuelle d'ADM qui s'y tient à chaque année. Quelques élus se sont joints au groupe en appui aux manifestants, dont Marlene Jennings, députée fédérale de Notre-Dame-de-Grâce-Lachine et Claude Dauphin, maire de Lachine.	ADM organise, une fois par année seulement, la seule réunion où les citoyens sont admis, à un endroit difficile d'accès situé au cœur du centre-ville de Montréal, loin du lieu où demeurent les citoyens affectés par les mouvements aériens, le jeudi matin à 10h00, alors que la grande majorité de la population active est au travail. Cette stratégie d'ADM, pour minimiser toute contestation, est en contravention flagrante du paragraphe 9.01.05 du bail intervenu en 1992. Ceci est une illustration de ce qu'ADM définit comme consultation des groupes concernés et une preuve de plus, on ne peut plus claire, de sa mauvaise foi.
334	2008-05-08	Les manifestants ont investi, à compter de 10h00 la salle de l'OACI où se tient l'assemblée générale annuelle d'ADM. À la période de questions, ils ont réussi à accaparer les deux micros à la disposition du public et à forcer James Cherry et Pierre Martin, respectivement président-chef de la direction et président du conseil d'ADM, à tenter de répondre pendant une heure et demi aux questions des citoyens.	ADM, ayant eu vent de la manifestation qui se préparait, a bien tenté d'accaparer les micros en y envoyant quelques intervenants manifestement pro-ADM, dont Bill McMurchie, maire de Pointe-Claire et un représentant d'handicapés dont ADM subventionne les activités, pour louer sa gestion. Ce monopole privé a même eu le culot de commander la présence de certaines personnes à son emploi direct et indirect, pour poser des questions dont les réponses avaient été préparées à l'avance, à l'aide de diapositives ad hoc. Est-ce ce qu'ADM définit comme de la bonne foi?
335	2008-05-22	Le Regroupement Lachine pour une Qualité de Vie et le conseil de l'arrondissement de Lachine invitent la population à une réunion d'information sur le dossier aéroportuaire. Le ministre fédéral des Transports, Lawrence Cannon, est invité à y prendre la parole, accompagné de James Cherry d'ADM et de John W. Crichton, président de NAV Canada. Le Dr Louis Drouin, Norman King, épidémiologiste et le Dr Stéphane Perron de la Direction de Santé Publique de Montréal (DSP), de même que les membres du comité exécutif de CQV sont également invités à faire une présentation.	Le ministre des Transports, le président d'ADM et le président de NAV Canada ont décliné l'invitation. Comment les citoyens peuvent-ils croire que ces dirigeants n'ont rien à cacher et qu'ils agissent en toute transparence? Qu'advient-il des règles de gouvernance dont se drape ostensiblement le président Cherry depuis 2002 et du respect de ses engagements pour mériter l'accréditation ISO 14001? «C'est simple, disent des environnementalistes consultés sous le couvert de l'anonymat, il suffit de mentir aux inspecteurs d'ISO et les enterrer de beaux documents louangeant les accomplissements d'ADM sur le plan environnemental, comme ils le font dans leur rapport annuel. »
336	2008-05-26	Sous la pression croissante de ses citoyens, le conseil de la Ville de Mont-Royal adopte une résolution à l'unanimité signalant à Aéroports de Montréal (ADM) l'opposition de la Ville à toute modification des corridors aériens susceptible d'affecter ses citoyens, et demandant à ADM que toute expérimentation sur les corridors aériens fasse dorénavant l'objet d'une consultation publique avant sa mise en place. La ville de Mont-Royal est le lieu de résidence de 20 000 personnes.	La grogne des citoyens prend de l'ampleur. La Ville de Mont-Royal est la troisième à adopter une résolution d'opposition à ADM en deux mois.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
337	2008-06-02	Edgar Rouleau, maire de Dorval, envoie un message à tous les résidents de sa ville les enjoignant à signer une pétition pour faire cesser les vols de nuit au-dessus de son territoire. Il invite également toutes les villes et arrondissements environnants à s'unir à ses efforts pour faire cesser les vols de nuit. La ville de Dorval est le lieu de résidence de 18 500 personnes.	Cette volte-face inattendue de la part du maire de Dorval surprend plusieurs observateurs au premier abord, parce qu'il s'était toujours plié aux dictats d'ADM sans manifester la moindre opposition. Ce fut le cas, par exemple, lorsqu'ADM a procédé en 2007, sans consulter les citoyens ni même le conseil de ville, à la destruction des importants espaces verts que constituait le Golf Dorval, situé sur un terrain loué à long terme. Aujourd'hui, force est de constater qu'il sent le vent politique tourner autour de l'aéroport et qu'il serait moins seul à contester les décisions inacceptables d'ADM. La cessation pure et simple des vols de nuit ne devrait toutefois pas être entreprise sans qu'une étude des conséquences économiques sur la région métropolitaine ne soit faite par des experts crédibles indépendants d'ADM. Il ne faut pas oublier qu'ADM vantait jusqu'à tout récemment les avantages économiques considérables pour Montréal d'avoir un aéroport comme Mirabel ouvert 24 heures par jour sans aucune contrainte.
338	2008-06-02	Le conseil d'arrondissement Ahuntsic-Cartierville adopte une résolution à l'unanimité pour s'opposer à l'introduction de la nouvelle trajectoire au-dessus du secteur de Saraguay et Cartierville, après avoir tenté vainement pendant plusieurs mois de faire des démarches auprès d'ADM et du ministre Lawrence Cannon en vue d'éliminer la nouvelle trajectoire. L'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville est le lieu de résidence de 135 000 personnes.	Cet arrondissement est le cinquième en moins de trois mois à s'opposer aux décisions unilatérales d'ADM, au détriment de la santé des citoyens, de leur sécurité, de leur qualité de vie et de la valeur de leur patrimoine immobilier.
339	2008-06-05	Au chapitre 3 de son rapport de mai 2008, la Vérificatrice générale du Canada, Sheila Fraser, déplore qu'en introduisant un Système de Gestion de la Sécurité (SGS) géré par les transporteurs aériens en 2005, Transports Canada n'ait pas évalué l'ensemble des coûts prévus. « De plus, il n'a pas fait une analyse en règle des risques associés à la mise en œuvre, notamment les répercussions du processus de transition sur les activités de surveillance. Le Ministère a transféré des ressources aux activités liées à la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité, mais il n'a pas mesuré l'incidence de ce transfert. Il n'a pas établi d'objectifs ni de seuil pour les rajustements à apporter à ses activités de surveillance classiques qui seront menées pendant la transition. Transports Canada ne peut donc pas nous prouver qu'il exercera un nombre suffisant d'inspections pendant la transition. »	

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
340	2008-06-13	ADM dévoile pour la première fois au CCCS les 4 conditions qu'elle s'est imposée pour introduire une nouvelle trajectoire aérienne. La plus importante des conditions est sans contredit le niveau sonore au sol fixé à un maximum de 70 dB(A). Selon ADM, le niveau moyen enregistré à Saraguay durant la nuit, au capteur sonore situé à 1,4 km à l'est de l'autoroute 13, a été enregistré à 73 dB(A). L'altitude mesurée est de 2 249 pieds en moyenne pour les avions dont la masse est supérieure à 45 000 kg et 2 462 pieds pour les avions de masse inférieure. La condition minimale auto-fixée par ADM était de 2 500 pieds.	La réglementation municipale en vigueur limite à 35 dB(A) le niveau de bruit constituant une nuisance, mesuré dans une chambre à coucher entre 21h00 et 07h00 sur semaine, et entre 21h00 et 09h00 les samedis, dimanches et jours fériés. Les 70 dB(A) considérés comme non nuisibles par ADM représentent une intensité sonore. Lors des mesures réglementaires, une fenêtre doit être à demi-ouverte entre le 1er mai et le 31 octobre, et fermée entre le 1er novembre et le 30 avril. Le niveau sonore permis par la réglementation est donc au moins 11 fois inférieur à ce qu'ADM s'est fixé comme objectif maximal. Entre 07h00 et 21h00, la norme municipale est légèrement plus tolérante en autorisant un niveau maximal à 40 dB(A). Pour respecter les normes municipales en période d'hiver, les municipalités doivent donc s'assurer en émettant un permis de construction, que l'isolement acoustique des bâtiments résidentiels sous l'empreinte sonore, soit conçu pour réduire le niveau sonore extérieur de l'ordre de 40 à 45 dB(A), à défaut de quoi elles devraient interdire les survols de nuit. Il va sans dire que les municipalités devraient interdire tous mouvements aériens entre le 1er mai et le 31 octobre, si un aéronef génère un bruit au sol supérieur à 35 dB(A), instantanément. Il est notable que les règlements municipaux sont parfaitement compatibles avec les études récentes entreprises par le consortium HYENA en Europe, concernant l'impact des mouvements aériens sur la santé des citoyens riverains et avec le Guide publié par l'Organisation Mondiale de la Santé.
341	2008-06-23	Le conseil de la ville de Montréal-Ouest adopte une résolution à l'unanimité pour s'opposer aux mouvements aériens de nuit autorisés par ADM entre 23h00 et 07h00. La ville de Montréal-Ouest est le lieu de résidence de 5 500 personnes.	Cette ville est la cinquième à s'opposer aux décisions unilatérales d'ADM concernant les vols de nuit. Le mouvement de protestation prend de l'ampleur.
342	2008-06-25	Les journaux dévoilent qu'ADM annoncera le 3 juillet l'abandon, pour environ un an, des nouvelles trajectoires aériennes introduites sans consultation en septembre 2006.	Dès cette annonce, certains observateurs avertis ont fait valoir que ce premier recul d'ADM depuis 16 ans, semble plutôt stratégique, à l'image de leur attitude depuis 1996, envers les citoyens riverains qu'ils méprisent. L'un d'entre eux, qui connaît bien le milieu, a affirmé qu'à l'approche des élections fédérales, provinciales et municipales jusqu'en novembre 2009, ADM s'est probablement fait conseiller par ses spécialistes en relations publiques de calmer le jeu des opposants, en éliminant les nouvelles trajectoires, quitte à revenir à la charge après novembre 2009. Cette stratégie avait très bien fonctionné de 1996 à 1998, après que les tribunaux eurent permis le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval. Le lecteur est invité à relire l'événement du 2000-03-16 et les événements incroyables qui ont suivi..

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
343	2008-07-03	ADM émet un communiqué confirmant l'annonce faite par les journaux une semaine plus tôt. On peut y lire: «... La décision d'aujourd'hui implique le retour au système historique de pistes préférentielles qui était en vigueur avant septembre 2006 et qui favorise les pistes 24 (vers le Lac St-Louis) entre 0 h et 7 h pour les décollages et pour les atterrissages. Les pistes 24 sont utilisées environ 56 % du temps en vertu du système actuel et elles le seront environ 70 % du temps à l'avenir comme c'était le cas avant septembre 2006. Rappelons que, à l'instar des autres aéroports canadiens, l'aéroport Montréal-Trudeau est ouvert 24 heures par jour. Toutefois, des restrictions s'appliquent entre minuit et 7 h pour les décollages et entre 1 h et 7 h pour les atterrissages. »	Dès le lendemain, CQV faisait paraître un éditorial sur son site internet www.c-q-v.org intitulé: «ADM: Victoire partielle des Citoyens.». L'organisme met les citoyens du sud-ouest de l'île (Lachine, Lasalle, Côte-Saint-Luc et Montréal-Ouest) en garde contre la duperie d'ADM qui devrait revenir à la charge après les élections municipales de 2009.
344	2008-07-07	Le conseil de l'arrondissement LaSalle adopte à l'unanimité une résolution par laquelle il signifie à ADM son opposition catégorique aux nouvelles trajectoires aériennes. L'arrondissement de LaSalle est le lieu de résidence de 75 000 personnes.	Cet arrondissement est le sixième à s'opposer au survol de son territoire.
345	2008-07-14	Suite à une recrudescence des plaintes de ses citoyens, le conseil municipal de la ville de Beaconsfield adopte une résolution pour protester contre le non respect par ADM des mesures d'atténuation pour les avions qui décollent des pistes 24R et 28. Le conseil demande qu'aucun virage à droite ne soit exécuté avant que les avions n'atteignent une altitude de 4 000 pieds. De plus, il demande à ADM que son maire soit nommé membre du comité consultatif sur le climat sonore. Beaconsfield est le lieu de résidence d'environ 22 000 personnes.	Malgré la distance de 7 km qui sépare le bout des pistes 24R ou 28 de Beaconsfield, il est à noter que ses citoyens sont très incommodés par le bruit. CQV a même reçu des témoignages en provenance de Baie d'Urfé et de l'Île Perrot, pourtant situés à 13 km de l'extrémité des pistes, selon lesquels les décollages incommode sérieusement les résidents, particulièrement lors d'un couvert nuageux. Il n'est pas difficile de comprendre ce que le bruit peut provoquer chez les personnes qui demeurent à 1 km, (Dorval), 1,6 km (Pointe-Claire), 2,2 km (Nouveau Saint-Laurent), 2,7 km (Saint-Laurent Sud), 2,7 km (Île-Dorval), 3 km (Bois-Franc à Saint-Laurent), 4 km (Saraguay), 4,7 km (Côte-Saint-Luc), 5 km (Île Paton-Laval) et 5,2 km (Mont-Royal). Il est à noter que sur les 9 territoires plus fragiles, énumérés précédemment, seules Côte-Saint-Luc et Pointe-Claire ont vu une réduction importante des mouvements aériens au-dessus de leur territoire depuis 1995 et sont maintenant épargnées par les vols de nuit. Cela explique sûrement le refus de ces deux villes de se joindre au mouvement de protestation de leurs voisins. Selon des renseignements dignes de foi, ADM planifie une fermeture complète et discrète dans peu d'années de la piste 10/28 qui passe au-dessus de ces deux villes et, par ricochet épargnerait Hampstead, NDG, Beaconsfield et Dollard-des-Ormeaux.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
346	2008-07-21	La Direction de Santé Publique de Montréal (DSP) convoque à son bureau le comité exécutif de CQV, pour passer en revue le dossier aéroportuaire en relation avec la santé des citoyens. Pour l'aider à procéder à l'étude des impacts, elle demande à CQV de lui transmettre les documents jugés pertinents.	La décision de la DSP de s'impliquer dans une étude des impacts des mouvements aériens sur la santé est reçue par les dirigeants de CQV comme un jalon important dans la bataille qu'ils livrent à Transports Canada et ADM, depuis tant d'années. Ils offrent leur entière collaboration à la DSP avec enthousiasme.
347	2008-08-05	Le conseil de l'arrondissement Saint-Laurent adopte à l'unanimité une résolution par laquelle il signifie à ADM son opposition catégorique aux vols de nuit, à l'exception de ceux effectués dans des circonstances exceptionnelles. L'arrondissement de Saint-Laurent est le lieu de résidence de 85000 personnes	Cet arrondissement est le septième à s'opposer aux décisions unilatérales d'ADM. La direction de CQV craint toutefois que le cumul des oppositions aux vols de nuit incite ADM à simplement interdire ceux-ci, plutôt que de rediriger rapidement tout ce trafic nocturne vers Mirabel. Rien ne l'empêcherait, en effet, de procéder sans délai, puisque l'aérogare de Mirabel est toujours intact, en dépit des annonces qu'ADM se plaît à répéter depuis deux ans, laissant croire que la destruction de l'aérogare et sa gare ferroviaire souterraine est commencée. Le fameux projet récréatif Réveport n'est encore qu'une série de croquis difficilement réalisables pour le moment. Certains observateurs, qui ont de la suite dans les idées, font remarquer que la cessation des vols de nuit à Montréal-Trudeau et Mirabel serait le coup de grâce, le neuvième et dernier jalon du scandale aéroportuaire , qui mettrait fin définitivement à la concurrence qu'aurait pu constituer Mirabel, par rapport à l'éclosion imminente de l'aéroport Pickering, près de Toronto. Une telle décision irréfléchie aurait certainement des répercussions catastrophiques pour l'économie de la région métropolitaine. C'est pourquoi CQV insiste pour qu'en parallèle avec le transfert provisoire des vols de nuit, une étude d'impacts complète et indépendante de Transports Canada et ADM soit entreprise.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
348	2008-08-11	Joël Gauthier, président de l'Agence Métropolitaine de Transport, explique au journal La Presse que « le lien entre les deux aéroports ne serait pas compliqué ni dispendieux à établir. Il y a déjà une gare dans l'aéroport de Mirabel prête à accueillir un train, dit-il. De plus, la ligne Montréal-Deux-Montagnes pourrait être prolongée jusqu'à Mirabel.» En entrevue avec le reporter Éric Clément, Christiane Beaulieu, vice-présidente d'ADM déclare «Pour nous, il n'est pas du tout question de retourner à Mirabel, dit toutefois avec fermeté Christiane Beaulieu, vice-présidente aux affaires publiques d'ADM. Quand on a choisi Dorval plutôt que Mirabel, c'était avec une perspective à long terme. On vient de dépenser 1,5 milliard à Trudeau. On est capable d'aller jusqu'en 2040. À Mirabel, avec 12 millions de passagers, il faudrait refaire les pistes, et les coûts seraient de 5 milliards.»	ADM continue impunément sa campagne de désinformation et ment effrontément. Comment madame Beaulieu peut-elle prétendre qu'il en coûterait 5 milliards de dollars pour mettre à jour l'aéroport de Mirabel, quand on sait qu'un nouvel aéroport comme Pickering, en banlieue de Toronto, où le coût de la vie est de beaucoup supérieur à celui de Montréal, sera construit à partir de zéro pour un montant de 2,1 milliards de dollars par le GTAA? Mirabel possède déjà deux pistes, un aérogare moderne et une station ferroviaire sous l'aérogare.
349	2008-08-13	L'Association médicale canadienne (AMC) publie un rapport bouleversant intitulé "L'air qu'on respire: Coût national des maladies attribuables à la pollution atmosphérique". On y apprend qu'au moins 212 000 canadiens décéderont des suites d'effets graves de la pollution atmosphérique. En 2008, plus de 620 000 visites chez le médecin seront attribuables à la pollution atmosphérique.	Ce constat désastreux se passe de commentaires.
350	2008-08-23	Dr Stéphane Perron, M.D., PhD (Cand) FRCP, de la DSP, fait une importante présentation devant des écologistes et spécialistes de l'environnement sur les impacts positifs considérables des espaces verts sur la santé publique. Les amis de Meadowbrook tentent de convaincre les municipalités riveraines et le gouvernement du Québec de sauvegarder ce grand espace vert montréalais. Marlene Jennings, députée fédérale de Lachine appuie le projet.	Pendant que les environnementalistes et les responsables de la santé publique s'activent pour préserver des espaces verts, ADM s'active pour détruire un important espace vert mature (Golf Dorval) développé à grand frais au cours des 25 dernières années afin de faire de la spéculation foncière. De l'aveu même du président d'ADM, James Cherry, ces espaces ne sont même pas requis pour le développement aéroportuaire. Le gouvernement du Canada assiste sans broncher à cette destruction.
351	2008-09-05	Le gouvernement Harper demande à la gouverneure générale du Canada de dissoudre le parlement et décrète des élections générales pour le 14 octobre 2008, un an avant la date fixe prévue par la loi.	Les partis d'opposition dénoncent la duperie du gouvernement qui prétend ne pas pouvoir gouverner parce qu'il est minoritaire. Comme il n'accepte pas le verdict de la population qui a choisi un gouvernement minoritaire en janvier 2006, il n'hésite pas à bafouer sa propre loi sans vergogne.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
352	2008-09-05	Luc Marion, coordonnateur du Regroupement Saint-Laurent pour une Qualité de Vie, transmet une lettre au conseil d'arrondissement de Saint-Laurent, déplorant la faiblesse de la résolution adoptée le 5 août et dénonçant les agissements illégaux d'ADM qui prétend consulter les représentant élus alors que ceux-ci n'en ont pas le mandat du conseil. Monsieur Marion sollicite une rencontre de son comité exécutif avec les membres du conseil.	
353	2008-09-08	Le conseil municipal de Kirkland adopte une résolution demandant à ADM de respecter les mesures d'atténuation de bruit qu'elle a annoncées et se rallie à la ville de Beaconsfield en demandant que le maire de cette dernière fasse partie du comité consultatif sur le climat sonore. Kirkland est le lieu de résidence de 22 000 personnes.	Comme pour la ville de Beaconsfield, les citoyens de Kirkland située à 7,5 km du bout des pistes, se plaignent du bruit inacceptable autorisé par ADM. Sa résolution constitue un vote de non-confiance dans les mesures prises par ADM et son comité consultatif sur le climat sonore.
354	2008-09-20	Un total de 94 communes proches des aéroports de Roissy Charles de-Gaulle et du Bourget ont tenu samedi matin place du Trocadéro à Paris un conseil municipal géant pour un vote solennel contre les vols de nuit. "Avec cette manifestation d'un nouveau genre, c'est un signal fort que nous souhaitons faire passer aux pouvoirs publics afin qu'ils nous aident à réduire les nuisances sonores dans un premier temps et pour arriver à plus long terme à un arrêt total des vols de nuit", a expliqué à l'AFP Alain Péri, porte-parole de l'Association de défense contre les nuisances aériennes (Advocnar). L'ensemble des 94 communes a voté symboliquement une délibération pour l'arrêt des vols de nuit. "Chaque conseil municipal votera cette délibération lors de sa prochaine séance", a ajouté M. Péri.	À Paris comme à Montréal, les élus municipaux se mobilisent pour éliminer les vols de nuits de manière à assurer un minimum de 8 heures de sommeil continu, tel qu'établi par l'Organisation Mondiale de la Santé.
355	2008-10-07	CQV dépose une requête, accompagnée d'une volumineuse documentation, auprès de la vérificatrice générale du Canada, Sheila Fraser. Selon cette requête, une vérification exhaustive des activités de Transports Canada (TC) est nécessaire de façon urgente, pour l'empêcher de continuer à autoriser la destruction de l'aéroport de Mirabel et l'expansion de Montréal-Trudeau. TC a sciemment et avec la complicité d'Environnement Canada et Santé Canada, autorisé ADM à désinformer les tribunaux en 1996 pour justifier une décision totalement inexplicable.	

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
356	2008-10-27	Le journal Le Devoir rapporte que l'ex-ministre libéral de Deux-Montagnes (1970-1976) et ex-maire de la Capitale nationale (1989-2005), Jean-Paul L'Allier, a prononcé une conférence devant le Forum immobilier et urbain de la Chaire SITQ d'immobilier ESG UQAM. Il y a déclaré que « l'échec monumental de l'aéroport Mirabel lui a servi de leçon pour la réussite exceptionnelle de la renaissance de la basse-ville de Québec. » Ayant été mêlé de très près aux deux dossiers, il répète que « Mirabel a été le plus grand échec d'infrastructure au Québec depuis cent ans. » Il déplore qu'après deux milliards de nouveaux investissements, le train liant le centre-ville à l'aéroport de Mirabel n'ait jamais vu le jour et que même la navette ferroviaire entre l'aéroport PET et le centre-ville n'en fasse pas partie.	L'ancien ministre s'est servi du fiasco de Mirabel comme modèle à éviter, pour assurer le développement urbain harmonieux de sa ville d'adoption, au cours des seize ans qu'il l'a dirigée.
357	2008-10-28	La porte-parole de la Direction de Santé Publique de Montréal (DSP) Marie Pinard annonce dans le journal The Gazette qu'elle a entrepris une vaste étude de santé publique, une première à Montréal, dont le but est de vérifier si le bruit engendré par les mouvements aériens autour de l'aéroport Trudeau affecte la santé des citoyens riverains. Les premiers résultats seront divulgués au mois d'avril 2009. Madame Pinard indique que l'équipe de recherche a déjà obtenu d'ADM les données sur le niveau de bruit mesuré sous l'empreinte sonore. Elle a également mis les Centres de Santé et de Services Sociaux à contribution pour lui fournir des données sur les patients affectés.	Il est notable qu'au 26 mars 2010, soit un an après la date de divulgation promise, la DSP n'ait pas encore été en mesure de publier le nombre de décibels engendrés par les mouvements aériens au-dessus de la tête de centaines de milliers de citoyens le jour comme la nuit. Cela pourrait permettre de comparer ces données avec le nombre de décibels permis par la réglementation municipale, de même qu'avec les limites recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé. La DSP n'a pas non plus divulgué s'il est possible d'établir une corrélation entre certains médicaments et produits sanitaires achetés dans les pharmacies sous l'empreinte sonore et ceux achetés hors empreinte sonore. On sait que les milieux scientifiques mondiaux soupçonnent le bruit et la pollution atmosphérique engendrés par les mouvements aériens, d'être à l'origine de plusieurs maladies pulmonaires, cardiaques et même de cancers. La DSP serait-elle soumise à d'énormes pressions de la part d'ADM pour ne pas divulguer ces données? CQV sait de source très bien informée qu'ADM a exercé des pressions considérables auprès de plusieurs élus municipaux pour qu'ils ne collaborent pas à la mise en place de réunions d'information des citoyens.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
358	2008-11-07	Lors d'une conférence téléphonique du CCCS d'ADM, convoquée par Normand Boivin, à laquelle Alan DeSousa et Bill McMurchie ont été les deux seuls élus à participer, ceux-ci ont appris avec stupéfaction que les transporteurs avaient vu leurs exemptions pour des départs matinaux transférées en exemptions pour des arrivées tardives. B. McMurchie souligne son indignation face à cette décision sans consultation et soutient que le virage à gauche n'aurait jamais dû être suspendu. A. DeSousa juge inacceptable d'apprendre qu'une décision soit déjà prise. Cela va à l'encontre du processus établi. Avec cette modification, Montréal-Trudeau est maintenant ouvert la nuit. A. DeSousa insiste sur le principe que les vols de nuit devraient être des exceptions, et non une pratique régulière.	Il n'en faut pas plus pour démontrer avec quelle désinvolture ADM considère la pseudo consultation de la seule et unique instance mise en place par cette entreprise.
359	2008-11-07	La chaîne de télévision RDI annonce que Transports Québec a publié, le 3 novembre, un appel d'offres pour étudier, entre autres, la possibilité de prolonger l'autoroute 13 par un tronçon qui relierait les autoroutes 640 et 50 sur le territoire de Mirabel. C'est la première fois depuis 1983 que l'État étudie un tel scénario. Le député adéquiste sortant propose de prolonger la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes jusqu'à Mirabel. M. Desrochers évalue ce projet à 10 millions de dollars, comparativement à 80 millions pour l'autoroute 13. À l'origine, l'autoroute 13 devait se prolonger jusqu'à l'aéroport de Mirabel, comme en témoigne un viaduc à Boisbriand, inutilisé depuis sa construction, en 1975.	S'il est vrai que le prolongement de l'autoroute 13 ne coûterait que 80 millions de dollars, comment le gouvernement libéral du Québec peut-il justifier de dépenser 224 millions de dollars pour améliorer le rond-point de Dorval qui n'a de raison d'être qu'à cause de l'expansion récente de l'aéroport à Dorval? S'il est vrai que le prolongement du train de banlieue de Deux-Montagnes à Mirabel ne coûterait que 10 millions de dollars, comment ADM peut-elle promouvoir la construction d'une navette ferroviaire entre l'aéroport Trudeau et le centre-ville, au coût très préliminaire de 750 millions de dollars? Si ADM retournerait à Mirabel, le service ferroviaire actuel vers l'Ouest et l'Île nécessiterait qu'une amélioration semblable à celle entreprise par l'AMT sur la ligne Deux-Montagnes, pour servir adéquatement les citoyens de l'Ouest de l'Île. Il est inconcevable que ce genre de questions n'ait jamais été débattu lors des audiences du BAPE, à l'automne 2005.
360	2008-11-20	NAV CANADA annonce la fermeture de la Tour de contrôle et du Bureau météorologique à contrat (CWO) de l'Aéroport de Montréal (Mirabel) et remplace ces deux services par une FSS exploitée 24 heures sur 24 à partir du même aménagement.	Cette décision constitue une étape de plus vers la fermeture de Mirabel en tant qu'aéroport international. Cette décision s'est prise en douce comme à l'accoutumée, pour éviter un autre débat public.
361	2008-11-28	Marlene Jennings, après avoir remis le 20 novembre une pétition de 1 400 noms, prend la parole au Parlement demandant instamment au ministre des Transports, Lawrence Cannon, d'intervenir pour mettre fin aux vols de nuit. La députée déplore, dans un compte-rendu, n'avoir eu que des "platitudes" de la part du ministre comme réponse.	

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
362	2008-12-14	Le journal La Presse rapporte que, selon une étude de l'Association du Camionnage du Québec (ACQ), qui regroupe les plus importantes entreprises de transport routier de la province, les retards causés par les embouteillages et la congestion générale des routes et des rues de Montréal font perdre jusqu'à 275 millions de dollars par année à l'industrie en salaires et en carburant consommé en pure perte. Une moyenne d'environ 750 000\$ par jour. Le ministère des Transports du Québec (MTQ) avait déjà établi à 779 millions l'ensemble des pertes socio-économiques encourues au cours de l'année 1998 par la seule congestion. Aucune mise à jour n'a encore été publiée par le MTQ depuis 10 ans.	Aussi incroyable que cela puisse paraître, ADM prétendait baser sa décision de transférer les vols internationaux de Mirabel à Dorval en 1996, sur de solides études économiques secrètes. Nous savons maintenant qu'elle n'a jamais pris en compte les coûts socio-économiques de la congestion routière occasionnée par la présence de l'aéroport dans un milieu qui croule déjà sous les embouteillages (autoroutes A20, A40 et A13). De plus, ADM a délibérément fait abstraction de la perte imposée aux dizaines de milliers de résidants riverains, dont la propriété subit une baisse de valeur importante, après que cette entreprise eut graduellement et complètement changé la donne quant à l'avenir de l'aéroport de Dorval. Certains économistes discrets établissent à plus de 2 milliards de dollars (\$ 2008) annuellement, le coût qu'il faudrait ajouter aux prétendues études économiques d'ADM en 1996. Seule une nouvelle étude économique complète par des économistes indépendants du gouvernement fédéral permettrait de connaître la VÉRITÉ.
363	2009-01-15	Un Airbus A320 avec 155 personnes à bord de l'avion, s'est abîmé dans l'Hudson River, au large de Manhattan, New York les passagers ont tous été évacués avant que la carlingue soit engloutie. L'avion venait de quitter l'aéroport new yorkais de La Guardia à destination de Charlotte, en Caroline du Nord. Mais quelques instants après le décollage, le pilote a averti les passagers qu'un grand nombre d'oiseaux s'étaient pris dans un réacteur et qu'il devait faire un amerrissage d'urgence.	L'enquête qui a suivi a confirmé l'explication fournie par le pilot: il s'agissait bien d'un voilier de bernaches qui survolait les environs de l'aéroport newyorkais.
364	2009-02-02	L'autorité aéroportuaire de Vancouver YVR remet pour approbation au ministre des Transports John Baird son nouveau plan 2009-2013 de gestion du bruit autour de l'aéroport.	Le lecteur est invité à relire les engagements de Transports Canada le 24 juin 1992, date à laquelle il rejetait les recommandations
365	2009-02-02	Norman King de la DSP informait par téléphone deux membres du comité exécutif de CQV, Paul Wilkinson et Roger Trottier, de leur décision de former un comité consultatif de 21 membres constitués d'ADM, de Transports Canada, de représentants des CSSS et des municipalités sous l'empreinte sonore et comprenant un représentant de CQV. Il ajoutait également avoir une excellente collaboration de la part d'ADM	

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
366	2009-02-05	<p>Selon l'Institut de la Statistique du Québec, le nombre d'habitants quittant Montréal dépasse le nombre d'entrées par plus de 20 000 pour une sixième année consécutive. Amorcé lentement en 1998, le mouvement d'exode s'est accentué trois ans plus tard; en effet, depuis 2001, 150 158 personnes de plus que celles qui viennent s'y établir ont choisi de désertir la ville au profit des banlieues nord, est et ouest principalement.</p>	<p>Ce constat désolant ne peut être entièrement attribué aux mouvements aériens sur le territoire, puisqu'il touche également certains secteurs qui ne sont pas sous l'empreinte sonore. Mais il tombe sous le sens que le bruit et la pollution engendrés par les activités aéroportuaires contribuent de façon non négligeable. Seule une évaluation environnementale complète et indépendante pourra en déterminer l'importance.</p>
367	2009-02-11	<p>Norman King de la DSP confirme au président de CQV, Luc Marion, la formation du comité consultatif. Il s'est excusé du délai à revenir à la charge sur ce dossier, tout en acceptant l'entière responsabilité à cause d'une surcharge de travail de l'équipe de la DSP. Il a répété par ailleurs avoir une excellente collaboration de la part d'ADM et laissait entendre pouvoir obtenir les renseignements demandés pour la fin du mois, selon un rapport de conversation téléphonique.</p>	
368	2009-02-09	<p>ADM annonce que les vols de nuit au-dessus de Saraguay, de Cartierville, du nord de Saint-Laurent et de Laval, sont suspendus.</p>	<p>Il est important de souligner que l'annonce omet d'indiquer que les vols de jour se poursuivront au-dessus de ces territoires et omet de répéter ce qui avait été annoncé en juillet 2008, que l'entreprise a l'intention de revenir à la charge après avoir fait d'autres essais et (sous-entendu) après les élections municipales qui auront lieu en novembre 2009.</p>
369	2009-02-12	<p>Un avion de la Continental Airlines en provenance de l'aéroport new-yorkais de Newark, s'est écrasé sur une maison dans la ville de Clarence Center, se transformant aussitôt en boule de feu, cinq minutes environ avant son atterrissage prévu à Buffalo, dans le nord de l'Etat de New York. L'écrasement a fait 50 morts, dont un au sol. Le crash aurait été causé par l'accumulation de glace sur les ailes.</p>	

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
370	2009-02-16	Au réseau de télévision CTV, le président d'ADM, James Cherry, déclare à la reporter Anne Lewis, qu'il ne croit pas que le bruit ou la pollution engendrés par le survol des résidants, puissent avoir des impacts négatifs sur leur santé. "A lot of that research has been brought up in many other places and it has never been proved to be credible," a-t-il déclaré. The organization (ADM) says there are between 10 and 20 flights nightly, and they are well below Transport Canada's noise regulations.	En rejetant les études sérieuses et très crédibles effectuées à travers le monde sur les impacts du bruit et de la pollution de l'air sur la santé, Monsieur Cherry prend bien soin de ne citer aucune source à l'appui de ses affirmations. Une autorité mondiale incontestable dans le domaine de l'hypertension artérielle, le Consortium HYENA, a pourtant publié le 12 février 2008 dans le prestigieux European Heart Journal, les résultats d'une recherche exhaustive qui établit hors de tout doute la corrélation entre le bruit nocturne au-dessus de 35 dBA, causé par les vols de nuit et l'hypertension artérielle et autres maladies cardiovasculaires, pouvant causer la mort. De plus, le président d'ADM prétend qu'il n'y a que 10 à 20 vols de nuit, alors que CQV a découvert que ce nombre varie entre 55 et 75, en consultant des sources américaines indépendantes. ADM fait toujours abstraction des avions dont la masse est inférieure à 45 000 kg, même si ceux-ci sont très souvent plus bruyants que les appareils de plus grande masse, de leur propre aveu. (Voir déclaration du maire Rouleau, membre du Comité consultatif d'ADM sur le climat sonore en décembre 2006).
371	2009-02-16	La DSP annonce officiellement la formation d'un comité consultatif de 21 personnes où sont représentés ADM, Transports Canada, les CSSS sous l'empreinte sonore définie par ADM, des représentants de 4 principales municipalités affectées et de CQV.	
372	2009-02-16	M. Christian Paradis, ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux du Canada et ministre responsable du Québec, Mme Julie Boulet, ministre des Transports du Québec et ministre responsable de la région de la Mauricie, M. André Lavallée, vice-président du comité exécutif et responsable du Plan de transport, de l'aménagement urbain, du patrimoine et du design de la Ville de Montréal, M. James C. Cherry, président-directeur général d'Aéroports de Montréal, et M. Edgar Rouleau, maire de Dorval, ont annoncé, le 16 février 2009, un investissement de 224 millions de dollars pour la réalisation du projet de réaménagement de l'échangeur Dorval, comprenant le rond-point Dorval et l'échangeur des autoroutes 20 et 520. En vertu d'une entente Canada-Québec, le coût de cette infrastructure sera réparti comme suit: Transports Québec 89 M\$, le gouvernement du Canada 55 M\$, l'agglomération de Montréal 40 M\$, Fiducie 2008 du Canada 20 M\$ et ADM 20 M\$.	Transports Québec affirme que les problèmes de congestion récurrents auxquels font face quotidiennement les usagers des réseaux routiers de la zone aéroportuaire doivent être résolus. L'échangeur Dorval revêt un caractère stratégique pour l'économie de la métropole. Les travaux de réaménagement de l'échangeur Dorval se dérouleront en cinq phases. Le ministère des Transports du Québec entreprendra prochainement la reconstruction de huit ponts d'étagement, dont ceux qui formeront les liens directs entre l'aéroport et l'autoroute 20 en provenance et en direction du centre-ville. Les travaux se poursuivront jusqu'en 2013, date à laquelle la construction du nouvel échangeur devrait être terminée. Quelle belle façon d'enterrer le fait que ce projet dont ADM se fait l'ardent promoteur depuis 1998 n'est construit que pour améliorer les accès à l'aéroport Trudeau aux frais des contribuables. Les ingénieurs d'ADM avaient alors estimé ce projet à 36 M\$. L'estimation dévoilée aujourd'hui représente une augmentation de plus de 600% par rapport à l'estimation originale d'ADM. Plusieurs observateurs avertis craignent que le coût final en 2013 soit dépassé de façon démesurée, si l'on se fie à la triste performance d'ADM à cet égard.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
373	2009-02-18	CQV émet le Communiqué numéro 5 intitulé "ADM - Les mensonges doivent cesser". L'organisme sans but lucratif dénonce les mensonges véhiculés publiquement par le président d'ADM, à l'effet que les chercheurs établissant un lien entre le bruit des mouvements aériens et l'hypertension artérielle, qui est elle-même cause de plusieurs autres maladies graves, ne sont pas crédibles. Quant à la prétention à l'effet que seulement 10 à 20 vols par nuit sont autorisés, CQV indique qu'il s'agit plutôt de 55 à 75 vols, selon des sources des États-Unis.	Les observateurs remarquent que, fidèle à ses habitudes, ADM ne divulgue pas les études appuyant ses prétentions.
374	2009-02-23	Marlene Jennings, députée fédérale de N-D-G-Lachine, dépose au Parlement la motion M-320 demandant que toutes les autorités aéroportuaires du pays, dont les aéroports sont situés dans des zones urbaines, soient tenues d'organiser des consultations publiques, avant de modifier la trajectoire des vols de nuit et la fréquence des départs et arrivées entre 23h et 7h.	
375	2009-02-27	Le président de CQV, Luc Marion, demande par écrit à la DSP d'avoir deux représentants sur le comité consultatif au lieu d'un seul, tel qu'indiqué dans son annonce d'16 février.	La DSP refuse sans motiver la raison.
376	2009-03-07	L'arrondissement de Saint-Laurent organise son premier Salon de la Sécurité. CQV déplore le fait que l'industrie la plus susceptible de mettre en danger la sécurité des citoyens, l'aéroport Montréal-Trudeau, soit complètement absente de ce salon. Alors que les autres industries participantes, prises individuellement, n'affectent que la sécurité de leurs voisins immédiats, ne représentant qu'une infime portion des 85 000 citoyens de Saint-Laurent, l'aéroport Trudeau est la seule industrie qui menace en permanence et pour plusieurs années, la sécurité de tous les citoyens sans exception, 365 jours par année et 24 heures sur 24.	Après les écrasements d'avions des récentes semaines à New-York, Buffalo et Amsterdam, à quand le tour de Montréal-Trudeau? Selon le Bureau d'Archives des Accidents Aéronautiques à Gevève, 72% des écrasements dans le monde ont eu lieu à l'atterrissage et au décollage depuis 1918. La probabilité que des citoyens, soient victimes d'une tragédie aérienne sur les centaines de milliers de résidents voisins de Montréal-Trudeau, est considérablement plus élevé qu'à Mirabel, dont l'aéroport a été conçu et construit très loin des quartiers résidentiels. ADM n'a jamais fait d'étude d'impact de sa décision de transférer les vols commerciaux à l'aéroport Trudeau, sur la sécurité des citoyens riverains.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
377	2009-03-25	Un avion cargo FedEx s'est écrasé à l'atterrissage sur l'aéroport de Tokyo à cause de grosses rafales de vents, causant la mort des 2 pilotes.	Troisième écrasement en deux mois. Ces accidents récents illustrent de façon éloquente et tragique le danger qui plane constamment au-dessus des dizaines de milliers de résidences situées à faible distance de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau. Comment un gouvernement responsable a-t-il pu justifier de détruire un aéroport international comme celui de Mirabel construit loin des résidences, pour en transférer les activités dans un aéroport vétuste et enclavé par des centaines de milliers de citoyens? Comme on sait maintenant que le risque d'écrasements sera multiplié par trois avant qu'ADM ne songe à retourner les vols réguliers à Mirabel, il est urgent de faire une pause avant de laisser cette entreprise continuer à agir sans étude d'impact ni consultation des citoyens affectés, en violation des termes du bail signé avec Transports Canada.
378	2009-03-26	Le journal Les Affaires annonce qu'ADM tourne la page sur la démolition de l'aérogare de Mirabel pour en faire un centre récréotouristique appelé "Rêveport". Jean Teasdale, vice-président d'ADM attribue l'abandon de ce projet en attente depuis trois ans au contexte économique défavorable.	Il est clair que la crise économique qui prévaut sur la planète a contribué à mettre un clou dans le cercueil de ce projet farfelu. On peut dire que c'est une excuse commode pour ne pas faire passer les dirigeants d'ADM pour des deux de pique. Mais bien avant cette crise, le projet battait de l'aile, et il est certain, selon certains observateurs discrets, que la vive opposition des citoyens pour un retour des vols de nuit à Mirabel a contribué à rendre les bailleurs de fonds plus frileux.
379	2009-03-26	Devant l'augmentation de la population de gros oiseaux grégaires et la croissance escomptée, Transports Canada reconnaît que des flottes d'aéronefs pouvant décoller à haute vitesse engendreront un risque accru pour la sécurité aérienne. Une modification est donc adoptée au règlement de l'aviation canadien qui interdit : a) d'utiliser un aéronef à une vitesse indiquée de plus de 250 nœuds lorsque celui-ci se trouve à une altitude inférieure à 10 000 pieds ASL; b) d'utiliser un aéronef à une vitesse indiquée de plus de 200 nœuds lorsque celui-ci se trouve à une altitude inférieure à 3 000 pieds AGL et à une distance de 10 milles marins ou moins d'un aérodrome contrôlé, à moins d'y être autorisé par une autorisation du contrôle de la circulation aérienne.	

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
380	2009-03-30	CQV transmet à la vérificatrice générale du Canada, madame Sheila Fraser, une mise à jour du Tableau chronologique constituant la pièce maîtresse de la requête de vérification soumise le 7 octobre 2008.	L'essentiel de la mise à jour a pour but de prouver qu'ADM ne soit jamais intervenue entre 1992 et 2003 pour empêcher qu'un projet majeur de développement résidentiel dans l'arrondissement de Saint-Laurent dans le prolongement et à courte distance de la piste principale de Dorval, dans un secteur qu'elle avoue maintenant être incompatible avec un développement résidentiel. La mise à jour inclut également un tableau dressant la liste des municipalités et arrondissements qui protestent contre la gestion du climat sonore par ADM.
381	2009-04-14	Madame Francine Labrecque du CSSS de Dorval-Lachine-LaSalle, présidente du nouveau comité consultatif de la DSP, transmet un ordre du jour très succinct aux 21 membres en vue de sa première réunion.	
382	2009-04-15	CQV fait connaître sa position à l'éditeur du journal The Gazette concernant le débat qui a cours dans le journal, en rapport avec le trajet que devrait emprunter la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Trudeau. L'organisme explique que le débat est prématuré, tant qu'une véritable évaluation environnementale complète n'aura pas été complétée sur l'avenir des aéroports de Mirabel et Trudeau.	Le nombre de passagers susceptibles d'emprunter la navette ferroviaire suppose pour le moment qu'il n'y aura pas de retour des vols réguliers à Mirabel avant 2040. Tant qu'il n'aura pas été statué si le projet "Mirabel 2015 - Un projet de développement durable" est plus avantageux que le projet non durable d'ADM "Mirabel 2040", le débat repose sur des fondations fragiles, selon CQV.
383	2009-04-15	La Presse Affaires publie un article intitulé "Congestion: pire que pire". Le MTQ vient tout juste de publier une mise à jour de son étude sur les impacts socio-économiques de la congestion routière pour l'année 2003. Le chroniqueur Claude Piché y souligne que « ... Un des aspects les plus paniquants du document concerne le rythme absolument fou d'expansion des pertes socioéconomiques dues à la congestion. Exprimée en dollars constants, la congestion des routes dans la région de Montréal a englouti 841 millions en 1998, contre près de 1,3 milliard en 2003, un bond de 50% en termes réels. ». Le chroniqueur ajoute: « la spectaculaire croissance démographique de la banlieue depuis cinq ans permet d'affirmer, sans l'ombre d'un doute, que la situation actuelle est encore pire que l'enfer décrit par mon collègue Bruno Bisson. Même si nous ne connaissons pas encore les chiffres, on peut certainement avancer, de façon très prudente, que les pertes dues à la congestion routière à Montréal frisent actuellement les 2 milliards. »	Alors que les routes A20 et A40 sont déjà sursaturées par la circulation, ADM a réussi à convaincre le gouvernement du Québec et la ville de Dorval de dépenser 224 millions de dollars pour refaire le rond-point de Dorval, dont l'unique fonction est de permettre une circulation accrue et plus fluide vers l'aéroport Trudeau, dont ADM veut augmenter la capacité à coûts de milliards de dollars pour les 30 prochaines années. Conséquences: les autos et les camions additionnels viendront s'engouffrer en plus grand nombre sur l'A20 et l'A40, ce qui, à n'en pas douter, ne feront qu'empirer une situation que tous décrivent comme intolérable depuis la fin des années 1990. C'est la version ADM du développement durable, disent les cyniques désabusés.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
384	2009-04-17	Une première réunion d'un comité consultatif de 21 membres est organisée par la Direction de Santé Publique où siègent des représentants de la DSP, des trois Centres de Santé et Services Sociaux (CSSS) sous l'empreinte sonore, de représentants de 4 des municipalités affectées ou menacées d'être affectées par le bruit et la pollution des mouvements aériens, en plus de représentants d'ADM, de Transports Canada et de CQV. Un document a été distribué par la DSP que personne n'a eu le loisir de lire, parce qu'il fallait écouter les intervention de chacun.	Ce comité s'apparente beaucoup plus à un comité observateur que consultatif. Il a essentiellement consisté en une présentation par le Dr Drouin et Norman King du processus de recherche qui sera suivi par étapes. Le représentant de Transports Canada ne s'est pas présenté. Les deux représentants d'ADM, Normand Boivin et Christiane Beaulieu ont, dès le départ, demandé que les délibérations soient tenues confidentielles. Dr Drouin a signalé que des rapports d'étapes seront rendus publics sur le site internet de la DSP, en vertu des règles de transparence imposées par la loi qui régit la DSP. CQV souhaite que ce comité réussisse à forcer ADM à dévoiler les renseignements qu'ils ont toujours refusé de divulguer. Le représentant de CQV sur le comité est étonné d'apprendre qu'il n'y aura aucun rapport avant le lendemain des élections municipales.
385	2009-04-29	En prévision de l'assemblée générale annuelle d'ADM du 7 mai 2009, CQV transmet à James Cherry une lettre accompagnée de fichiers joints, dans laquelle il est demandé de ne répondre qu'à une seule question relative à l'absence de consultation des citoyens affectés. CQV transmet également un document intitulé «CQV dévoile la VÉRITÉ» qu'ADM est invitée à commenter et corriger s'il y a lieu.	Le texte de la lettre est particulièrement critique envers le manque total de consultation dont ADM a fait preuve au cours des deux précédentes assemblées générales.
386	2009-05-04	Lors de l'assemblée générale annuelle de l'Association des Propriétaires de Bois-Franc (APBF), Fred Corriveau, président de Bombardier Immobilier, annonce que son entreprise se retirera de la gestion du projet Bois-Franc à la fin de l'année. Cette tâche sera dorénavant confiée aux trois entrepreneurs Sotramont, Montclair et Rodimax auxquels les terrains qui restent à développer ont été vendus. L'APBF, qui était supportée financièrement par Bombardier depuis sa formation, sera dorénavant à la charge des propriétaires de la Phase 3 avec une contribution obligatoire initiale de 50 \$ par année. Monsieur Corriveau encourage fortement les propriétaires des Phases 1 et 2 de joindre bénévolement leur contribution, pour promouvoir le respect de la servitude architecturale.	Citoyens pour une Qualité de Vie voit ce changement de direction comme une excellente nouvelle, parce que l'APBF pourra enfin entreprendre des démarches auprès d'ADM et de l'arrondissement de Saint-Laurent, pour forcer un moratoire sur l'expansion de l'aéroport Trudeau, tant et aussi longtemps qu'une véritable étude d'impacts n'aura pas été entreprise et que les citoyens, affectés par les mouvements aériens en croissance constante, n'auront pas été consultés, comme le contrat d'ADM l'y oblige. Sous l'administration de Bombardier, l'APBF refusait de s'impliquer dans un tel débat pour ne pas nuire à sa branche aéronautique dont le succès dépend des aviateurs qui sont contre une étude d'impacts, de crainte qu'ADM soit forcée de cesser les vols de nuit et de retourner à Mirabel avant 2040.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
387	2009-05-07	Assemblée générale annuelle d'ADM au cours de laquelle, une période de 45 minutes a été allouée pour les questions des personnes présentes. ADM a complètement ignoré la lettre transmise par le président de CQV une semaine auparavant.	Le président James Cherry a lamentablement failli à dire la VÉRITÉ sur plusieurs questions posées par les personnes présentes. CQV est plus déterminée que jamais à poursuivre sa démarche de promouvoir la formation d'une coalition des municipalités et arrondissements sous l'empreinte sonore qui prene à sa charge le lancement d'une véritable évaluation environnementale pour connaître les impacts des mouvements aériens sur la santé, la sécurité, la qualité de vie et la valeur du patrimoine immobilier. Par la suite, une véritable consultation publique des citoyens affectés devra être enclenchée.
388	2009-05-13	Marlene Jennings demande à la chambre des communes une réponse écrite de la part du gouvernement à une série de 14 questions regroupées sous le no Q-235, concernant un grand nombre de sujets destinés à mieux cerner l'envergure des agressions nocturnes dont sont victimes les citoyens qui résident sous l'empreinte sonore des aéroports canadiens.	Le ministre des Transports ne répond qu'à 4 des 14 questions et demande à madame Jennings de s'adresser à ADM pour les autres questions. Les réponses aux 4 questions indiquent qu'il y a 13 aéroports au Canada qui sont soumis à des restrictions sur les vols de nuit et/ou possèdent des procédures d'atténuation de bruit. Mirabel n'en fait pas partie puisqu'il n'y a aucune restriction. De plus, le ministre indique qu'il n'existe aucune obligation légale ou réglementation exigeant de prendre en compte la santé publique au moment de créer ou modifier une trajectoire de vol ou d'augmenter le nombre de vols de nuit.
389	2009-05-13	Une réunion d'information a été organisée par la ville de Mont-Royal à l'intention de ses citoyens. ADM, Transports Canada, la DSP et CQV ont été invités à prendre la parole. Malheureusement, ADM et Transports Canada ont décliné l'invitation.	C'est la deuxième fois qu'une municipalité invite ADM et Transports Canada à fournir de l'information aux citoyens en présence de CQV, mais les dirigeants refusent. Il devient évident qu'ils ont des choses à cacher. Cela accreditte maintenant la thèse selon laquelle ces personnes ont peur d'être forcées à dévoiler la VÉRITÉ publiquement.
390	2009-05-16	Pour poursuivre l'action du Trocadéro de septembre 2008 contre l'extension sans fin de l'aéroport de Roissy et pour l'arrêt des vols de nuit, un Flash-mob (mobilisation éclair) était organisé aujourd'hui (jour de l'Eurovision) par la Plate-forme de convergence associative dont les Amis de la Terre Val d'Oise font partie aux cotés de l'Advocnar (Association de défense contre les nuisances aériennes). Il s'agissait d'une manifestation internationale (AMSTERDAM, BRUXELLES, FRANCFORT, LONDRES, PARIS CDG), courte et ludique destinée à attirer l'attention médiatique sur les nuisances du transport aérien.	L'organisme international Les Amis de la Terre se joignent aux groupes de citoyens qui s'opposent aux vols de nuit à l'aéroport Charles-de-Gaule. Déjà, les vols de nuit ont été bannis à l'aéroport d'Orly depuis 1994. Le mouvement de protestation va toujours grandissant.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
391	2009-05-22	CQV transmet à 11 conseils municipaux sous l'empreinte sonore copie de la documentation envoyée au président d'ADM le 29 avril 2009, de même que quelques documents pertinents pour les inciter à organiser des réunions d'information sur le dossier aéroportuaire avec leurs concitoyens.	Le dossier aéroportuaire n'a pas la cote auprès de la classe politique. L'invitation formulée par CQV au niveau municipal tarde à porter fruit: la majorité des femmes et hommes politiques, à tous les niveaux, font tout pour se tenir éloignés de ce dossier scandaleux. En l'absence d'information appropriée auprès du public, la table est mise pour laisser toute la place à la désinformation continue d'ADM.
392	2009-06-09	CQV manifeste des inquiétudes sur l'attitude de la DSP. Luc Marion, président de CQV et Roger Trottier, représentant CQV au comité consultatif rencontrent Norman King et Francine Labrecque (CSSS de Lachine). Luc Marion réitère la demande qu'un deuxième représentant de CQV accompagne monsieur Trottier sur le comité, à cause de ses problèmes de santé qui ont surgi au cours de la dernière année. La demande est refusée. Monsieur King croit que la présence de Jean-Marc Héту devrait suffire amplement. Luc Marion indique que monsieur Héту a été nommé par l'arrondissement de Lachine pour représenter leurs intérêts. Bien que ceux-ci coïncident en général avec ceux de CQV, ils pourraient être différents. CQV déplore que la DSP ait décidé de ne pas inclure d'étude sur la pollution de l'air; la DSP invoque l'absence de données discriminantes permettant de distinguer la pollution des avions et celle des camions et autres véhicules automobiles. CQV explique, en donnant plusieurs exemples, que son organisme ne fait nullement confiance à ADM pour dévoiler des données pertinentes sur le bruit réel engendré par les avions qu'ils autorisent au-dessus des zones résidentielles. C'est pour cette raison que l'organisme a annoncé la mise sur pieds des « Sentinelles de l'Air de Montréal » (SAM) avec le concours du professeur Tony Leroux, audiologiste de l'Université de Montréal. Monsieur King insiste pour que CQV sursoie à la mise en place des SAM pour éviter qu'il y ait contestation des valeurs qu'elle dévoilera. Il dit que la DSP travaille déjà avec la participation du professeur Leroux.	Les appréhensions de CQV à l'égard de la prétendue collaboration d'ADM et de l'attitude de la DSP seront confirmées le 26 mars 2010. Voir la suite des événements à partir du 2 novembre 2009.
393	2009-06-11	Le nouveau conseil d'administration de L'APBF, contrôlé par les entrepreneurs Sotramont et Montclair signifie son refus de former un comité qui pourrait intervenir auprès d'ADM et du conseil d'arrondissement, pour entreprendre une véritable étude d'impacts.	CQV ne désespère pas de trouver un terrain d'entente avec l'APBF.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
394	2009-08-04	Le Regroupement Lachine pour une Qualité de Vie transmet au président d'ADM, James Cherry, une mise en demeure de cesser toute tentative d'introduire une nouvelle trajectoire aérienne au-dessus du territoire de l'arrondissement, sans avoir été assujettie d'abord à une véritable évaluation environnementale complète et indépendante, suivie d'une réelle consultation des citoyens affectés.	CQV appuie sans réserves l'action du Regroupement Lachine, parce qu'une éventuelle action devant les tribunaux pourrait s'appliquer intégralement aux citoyens de Saraguay, Cartierville, le nord de Saint-Laurent et d'Ahuntsic, de même que de Laval. De plus, comme il est maintenant facile de prouver qu'ADM a sciemment, constamment et unilatéralement changé la donne de 1998 à 2009 par rapport à ses allégations de 1996 et 1997, les jugements antérieurs pourraient être annulés pour ce motif. Les citoyens des autres secteurs riverains de l'aéroport Trudeau (Saint-Laurent, Dorval, Pointe-Claire et autres municipalités de l'Ouest de l'Île) pourraient donc se prévaloir de cette même action pour obtenir justice.
395	2009-08-13	Le Regroupement Lachine pour une Qualité de Vie (RLCQV), par la voix de son coordonnateur Jean-Marc Héту, soumet au conseil d'arrondissement une série de dix questions de nature juridique concernant le droit d'ADM d'introduire de nouvelles trajectoires aériennes au-dessus de son territoire sans aucune consultation des citoyens affectés et en l'absence de toutes études d'impacts complètes et indépendantes. Le regroupement sollicite l'aide d'un conseiller juridique.	
396	2009-08-19	Le journal La Presse rapporte que l'opposition libérale accuse le gouvernement conservateur d'avoir manqué de transparence dans l'attribution à l'entreprise Royal LePage d'un contrat visant les déménagements des employés fédéraux. Le ministère des Travaux publics a annoncé en catimini, hier, sur son site, qu'un «nouveau contrat» avait été attribué à Brookfield Global Relocation Services, nouveau nom des Services de relogement Royal LePage, pour une durée de cinq ans, dans le cadre du Programme de réinstallation intégré. Royal LePage détient le contrat depuis une décennie, c'est-à-dire depuis 1999.	Le chat est finalement sorti du sac après 10 ans. Le gouvernement fédéral (tous partis confondus) entretient d'excellentes relations avec Royal LePage, l'entreprise qui a accepté de produire pour ADM en 1999 un rapport de complaisance non publié sur l'impact des mouvements aériens sur la valeur des résidences voisines de l'aéroport de Dorval. Quelle crédibilité peut-on accorder à un rapport produit par une entreprise qui s'attend à un retour d'ascenseur? Cette approche répandue dans l'organisation politique fédérale n'est pas sans rappeler le pseudo-rapport conçu par Lavalin Environnement en mars 1996, sur les impacts du transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval. Ce rapport produit à la hâte en quelques semaines avait conclu que le transfert n'avait pas d'impacts environnementaux significatifs, sans même se donner la peine d'aller au-delà de 1997.
397	2009-08-20	La députée fédérale Marlene Jennings envoie une lettre au ministre des Transports du Canada lui transmettant une autre pétition demandant la cessation des vols entre 23h00 et 07h00 à l'aéroport Trudeau.	Voir la réponse le 5 octobre 2009.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
398	2009-08-22	Lors d'une entrevue au journal La Presse, James Cherry, président d'ADM déclare à la journaliste Marie Tison que le rond-point de Dorval coûte 100 millions de dollars et qu'il en coûterait 5 à 6 milliards de dollars pour retourner à Mirabel.	La campagne de désinformation d'ADM suit son cours. Monsieur Cherry tente de minimiser le coût du rond-point de Dorval, présentement en construction au coût de 224 millions de dollars aux frais des contribuables et non pas 100 millions comme il le prétend. Ce projet est nécessité exclusivement pour satisfaire aux besoins croissants de l'aéroport Trudeau, et n'apporte absolument aucun soulagement à la congestion qui prévaut depuis des années sur les autoroutes 20, 40 et 13, bien au contraire. Ce coût n'inclut pas non plus la navette ferroviaire Trudeau-centre-ville que d'aucuns estiment à près d'un milliard de dollars. Par contre, lorsqu'il s'agit du coût des travaux requis pour retourner à Mirabel, il prétend qu'il en coûtera 5 à 6 milliards de dollars, même s'il y a déjà 2 pistes en opération, un aérogare, une gare ferroviaire, un hôtel, des hangars et des voies d'accès, alors que l'autorité aéroportuaire de Toronto (GTAA) estime construire un aéroport tout neuf à Pickering, où rien n'existe, pour 2,1 milliards de dollars, soit presque trois fois moins cher. Qui dit vrai? Cette entrevue est conçue par les experts en relation publique d'ADM pour minimiser l'impact que pourrait avoir la publication de la mise en demeure transmise récemment par le Regroupement Lachine pour une Qualité de Vie.
399	2009-08-23	De nouvelles règles sur la sécurité aérienne sème la controverse rapporte le journal La Presse. Depuis près de 10 ans, la sécurité sur rail au Canada est la responsabilité d'un Système de Gestion de la Sécurité (SGS). Les compagnies sont elles-mêmes responsables des mesures de sécurité, qui doivent correspondre à des normes obligatoires, et ce sont elles qui doivent assurer leur application au jour le jour. Or durant cette période, de nombreux accidents sont survenus et on a fait porter le blâme sur ce système déficient. C'est comme mettre un renard en charge du poulailler, déplorait Virgil Moshansky le 10 mars 2009, un juge à la retraite dont l'enquête sur un accident d'un avion d'Air Ontario survenu en 1989 à Dryden, en Ontario, a mené à des changements majeurs dans l'industrie aérienne au pays.	Le juge Moshansky dénonce le fait que Transports Canada, ou le gouvernement, ou encore les deux, aient besoin d'une catastrophe majeure avant de passer à l'action. Pour le moment, un programme fédéral visant à vérifier les procédures de sécurité des compagnies aériennes a été annulé et Transports Canada prévoit diminuer la fréquence de ses inspections. Aussi, Transports Canada n'imposera pas de règlements de sécurité aux compagnies qui ont leur propre programme. Plusieurs observateurs avertis qui ont suivi la saga d'ADM depuis 1996 ne peuvent pas croire que le gouvernement fédéral abandonne ainsi ses obligations de surveillance de la sécurité publique à des entreprises privées dont les intérêts sont clairement divergents.
400	2009-08-31	Le ministre des Transports fédéral, John Baird, approuve formellement le nouveau plan 2009-2013 de gestion du bruit autour de l'aéroport de Vancouver, soumis par YVR le 2 février 2009. Ce plan avait été à l'étude par le comité consultatif sur la gestion du climat sonore, sur lequel siègent des citoyens riverains de l'aéroport depuis le 11 juin 2008.	

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
401	2009-09-28	Le conseil d'arrondissement de Lachine a convoqué des représentants d'ADM pour leur soumettre les questions d'ordre juridique reçues du RLCQV le 13 août précédent.	À cause des élections municipales prévues au 1er novembre, partout au Québec, et des bouleversements qui s'ensuivent forcément, il est peu probable que l'arrondissement obtienne une réaction d'ADM avant le début de 2010.
402	2009-09-28	Marlene Jennings demande à la chambre des communes une réponse écrite de la part du gouvernement à 2 questions regroupées sous le no Q-437 concernant les études faites depuis 1997 sur la possibilité de rouvrir l'aéroport de Mirabel aux vols passagers commerciaux réguliers. Le ministre des Transports John Baird a affirmé que le ministère n'a jamais commandé de telles études.	Madame Jennings réagissait à l'entrevue accordée le 22 août 2009 au journal La Presse par le président d'ADM, James Cherry, selon lequel il en coûterait de 5 à 6 milliards de dollars pour retourner à Mirabel.
403	2009-10-05	Le ministre des Transports répond à la lettre de Marlene Jennings datée du 20 août. Il indique que Santé Canada prétend qu'il n'y a pas d'évidence consistante que le bruit des avions affecte directement la santé d'une personne. Il ajoute que tous les avions dont la masse est inférieure à 34 000 kg et ceux de Chapitre III dont la masse est entre 34 000 kg et 45 000 kg peuvent voler toute la nuit sans restriction. Quant aux avions de chapitre III de masse supérieure à 45 000 kg (Boeing et Airbus), ils sont pas autorisés entre 01h00 et 07h00.	La publication de Santé Canada n'a jamais été mise à jour depuis 2002. Ce ministère reconnaissait à l'époque que plus d'études étaient nécessaires et indiquaient qu'une mise à jour serait faite dans 5 ans: ce qui n'a jamais été fait. Il est à noter qu'il n'y qu'à Montréal où le seuil de restriction dépasse 34 000 kg; ce n'est pas le cas ailleurs au Canada. De plus, comment expliquer que des restrictions s'appliquent (au gré arbitraire du contrôleur aérien) entre 01h00 et 07h00 à cause des nuisances, alors qu'elles ne s'appliquent pas entre 23h00 et 01h00? Le ministre permet donc les nuisances avouées au cours des deux heures les plus importantes pour le sommeil.
404	2009-10-08	Le bureau de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) pour l'Europe vient de publier « Night noise guidelines for Europe ». Cet ouvrage fournit les preuves éclatantes des dommages sanitaires potentiels provoqués par une exposition au bruit pendant la nuit. L'OMS demande aux États de l'Union Euro-péenne d'adopter une unité de mesure uniforme appelée « Lnight, outside ». La nouvelle limite recommandée par l'OMS est une exposition nocturne annuelle moyenne (sur 8 heures) ne dépassant pas les 40 décibels (A) (dBA). Le bruit nocturne émis par des avions peut faire augmenter la tension artérielle, même s'il ne réveille pas la personne. Le bruit risque d'être plus nocif lorsque la personne essaie de s'endormir ou de se réveiller. Des études récentes montrent que c'est le bruit des avions aux premières heures du matin qui est le plus nocif pour l'augmentation du rythme cardiaque.	L'étude de l'OMS démontre clairement que l'industrie aéronautique n'a jamais soumis de preuve significative démontrant hors de tout doute raisonnable que les mouvements aériens nocturnes n'affectent pas dangereusement la santé des citoyens auxquels elle impose de telles agressions. On se serait attendu qu'en l'absence de telles preuves, ADM et le gouvernement canadien auraient reporté leur décision de fermer un aéroport international déjà construit à grands frais à Mirabel, loin des résidences, pour agrandir un aéroport (Trudeau) désuet et enclavé au coeur d'une population de centaines de milliers de citoyens.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
405	2009-11-02	La Direction de Santé Publique (DSP) qui devait remettre aujourd'hui son premier rapport de recension des données sur le bruit des mouvements aériens autour de l'aéroport Trudeau, aux membres de son comité consultatif en vue d'une réunion planifiée pour le 26 novembre 2009, reporte de quelques semaines la remise du rapport. La réunion du comité est déplacée au 25 janvier 2010.	Ce rapport qui avait été délibérément planifié pour le lendemain des élections municipales, il y a 7 mois sera finalement reporté de nouveau au 26 mars 2010, comme on le verra plus loin, soit un report de 12 mois par rapport au plan déposé en avril 2009. Certaines sources fiables y voient une stratégie commandée par ADM pour gagner du temps et pour lui laisser le champ libre afin de poursuivre l'expansion de l'aéroport Trudeau. Elle craindrait qu'une injonction la force à suspendre cette expansion jusqu'à ce qu'une véritable consultation publique soit ordonnée.
406	2009-11-03	Non satisfaite de la réponse du ministre John Baird le 5 octobre, la députée Marlene Jennings écrit cette fois au ministre des Transports et à la ministre de la Santé, Leona Aglukkaq, en faisant remarquer que l'avis de Santé Canada n'a jamais été mis à jour depuis 2003 et que plusieurs études sérieuses ont été produites depuis 7 ans.	
407	2009-11-23	À la suite de plaintes sans cesse croissantes des citoyens de la ville de Longueuil, enregistrées à l'hôtel de ville au cours de l'été 2009, le conseil a mandaté la firme Dessau pour effectuer sommairement des mesures du bruit et de pollution de l'air engendrés par les mouvements aériens autour de l'aéroport de Saint-Hubert. Le rapport qu'elle vient de déposer identifie des secteurs gravement affectés par le bruit durant le jour, c'est-à-dire entre 07h00 et 23h00 du lundi au vendredi et entre 07h00 et 18h00 les samedis et dimanches. Le rapport sur la pollution de l'air sera déposé le 10 décembre 2009.	Il est notable que les vols de nuits entre 23h00 et 07h00 ne sont pas autorisés à Saint-Hubert, même si l'aéroport est ouvert en principe 24h/24. De plus, les avions qui empruntent cet aéroport sont presque exclusivement des avions de faible masse, lesquels selon ADM ne causent pas de nuisances. Malgré la nature succincte de l'étude, la firme dévoile une statistique « N70 » jamais dévoilée par ADM à l'aéroport Trudeau: il s'agit de la fréquence de dépassement du Leq (2h). Une donnée importante qui ne semble pas avoir été mesurée est le L(A) max exprimée sous forme d'histogramme de la fréquence de dépassement en fonction de différents seuils qui se situent entre 50 dB(A) et 85 dB(A). À l'instar des études mises à la disposition du public par ADM autour de l'aéroport Trudeau, l'étude Dessau fait référence au NEF qui est une donnée inappropriée qui est abandonnée par ADM depuis 2006 et elle se limite à un constat actuel, sans extrapoler au-delà de la date du rapport. L'étude devrait être poursuivie pour tenir compte des plans d'expansion projetés à Saint-Hubert à plus long terme (minimum 30 ans), pour éviter le camouflage auquel s'est prêtée ADM depuis 1996.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
408	2009-11-30	La Presse canadienne rapporte que l'Association des pilotes fédéraux du Canada passera devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, aux Communes, pour mettre en lumière des lacunes importantes en matière de sécurité aérienne. La voix de ces spécialistes s'ajoute à celle de l'Association Internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'Aérospatiale (AIMTA) qui remet sérieusement en question le SGS mis en place par Transports Canada en 2005.	Cette intervention au Parlement va dans le même sens que le rapport de la Vérificatrice générale du Canada en mai 2008 et la dénonciation virulente du juge à la retraite Virgil Moshansky en mars 2009. L'abandon par le ministère de ses obligations d'assurer la sécurité aérienne, dénoncé partout, en les confiant à des entreprises privées en conflit d'intérêts rappelle tragiquement l'abandon total de ses mêmes obligations à assurer la gestion des aéroports dans le respect de la vie des citoyens affectés, en les confiant à des autorités aéroportuaires comme ADM qui sont délibérément placées en conflits d'intérêts.
409	2009-12-03	La députée fédérale Marlene Jennings soumet une demande écrite au président d'ADM, demandant de lui faire parvenir copie des études ou rapports commandés par eux au sujet de la réouverture de l'aéroport de Mirabel aux vols de passagers commerciaux réguliers.	Le ministre des Transports ayant affirmé au Parlement n'avoir jamais commandé de telles études, en réponse à la question du 28 septembre posée par madame Jennings, celle-ci revient à la charge directement auprès d'ADM. Cette demande fait suite à l'annonce faite par monsieur Cherry au journal La Presse à l'effet qu'il en coûterait 5 à 6 milliards de dollars pour retourner les vols réguliers de passagers à Mirabel. Comment ADM peut-elle faire des affirmations d'une importance aussi cruciale sans avoir fait de véritables études...
410	2009-12-10	La firme DESSAU remet à la ville deux rapports sur la pollution de l'air qui prévalait en août et septembre 2009 autour de l'aéroport de Saint-Hubert. Ce rapport très succinct fournit un aperçu des principaux polluants susceptibles d'être engendrés par la combustion du kérosène. La conclusion de ces deux rapports est qu'aucune différence détectable n'a pu être décelée entre la pollution près de l'aéroport et celle mesurée plus loin de l'aéroport.	Le même commentaire s'applique que pour l'étude sur le bruit: il faudrait que la firme puisse se prononcer sur ce qui est susceptible de se produire à la suite des projets d'expansion de l'aéroport de Saint-Hubert, à court, moyen et long terme. Cette analyse pourrait profiter des découvertes dévoilées en 2003 par le Northeast States for Coordinated Air Use Management (NESCAUM) et le Center for Clean Air Policy (CCAP) dans trois aéroports de la Nouvelle-Angleterre aux États-Unis. Le fait qu'il n'y ait aucune différence significative entre les deux endroits échantillonnés veut simplement dire que la pollution de l'air engendrée par les avions se répand rapidement partout autour de l'aéroport et se confond avec les autres sources de pollution comme le transport routier. Le rapport n'indique nullement si cette pollution est nuisible pour la santé, ou si elle le deviendra au cours des 30 prochaines années avec la croissante inévitable du trafic aérien.
411	2009-12-11	La Direction de Santé Publique (DSP) transmet aux membres de son comité consultatif un document de travail confidentiel intitulé « Recension des écrits sur l'impact du bruit engendré par le trafic aérien sur la tension artérielle et le sommeil ». Ce document doit être discuté lors de la réunion du comité consultatif prévu le 25 janvier 2010.	

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
412	2009-12-16	Le président d'ADM, James Cherry répond à la demande que lui a transmise la députée Marlene Jennings le 3 décembre concernant les études ou rapports à l'appui des estimations publiées par lui advenant un retour des vols réguliers à Mirabel. Monsieur Cherry admet qu'ADM n'a jamais fait d'études, mais que «...selon [leur] expérience, [ils] peuvent affirmer que le coût d'un retour des vols passagers à Mirabel se chiffrerait à plusieurs milliards...».	Le 11 août 2008, Christiane Beaulieu, v.-p. d'ADM affirmait avec assurance que le coût requis pour retourner à Mirabel serait de 5 milliards de dollars. Elle voulait faire taire le président de l'Agence métropolitaine de Transports, Joël Gauthier, qui avait déclaré le jour même que « le lien entre les deux aéroports ne serait pas compliqué ni dispendieux à établir. Il y a déjà une gare dans l'aéroport de Mirabel prête à accueillir un train, disait-il. De plus, la ligne Montréal-Deux-Montagnes pourrait être prolongée jusqu'à Mirabel.» Un an plus tard, le 22 août 2009, le président d'ADM en remet, prétendant qu'il en coûterait 5 à 6 milliards de dollars pour retourner à Mirabel. Lorsque confronté avec ses affirmations par la députée Marlene Jennings, monsieur Cherry se fait plus prudent en indiquant plusieurs milliards. Il dit se fier à leur expérience pour établir un tel coût. Monsieur Cherry vient de sonner le glas de la crédibilité d'ADM. En février 1996, pour éviter la contestation des citoyens et de la classe politique et pour aider sa cause devant les tribunaux, ADM affirmait, sans avoir fait une seule étude, qu'il en coûterait 500 millions de dollars pour retourner à Mirabel. Cette même entreprise affirme maintenant, sans avoir fait d'étude additionnelle, que le coût aurait augmenté de 1200 % en 13 ans. C'est cette même entreprise qui prétendait en février 1996 qu'il n'en coûterait que 185 millions de dollars pour transférer les vols internationaux de Mirabel à Dorval; aujourd'hui, le montant admis par ADM est rendu à 3,2 milliards de dollars, soit 1700 % en 13 ans. Et ce n'est pas fini, puisque les travaux de réfection du rond-point Dorval, estimés à 224 millions de dollars ne font que commencer; de plus, ADM est sur le point de dévoiler l'estimation du Groupe DESSAU pour la nouvelle navette ferroviaire reliant le centre-ville et l'aéroport. ADM a déjà annoncé en novembre 2008 une estimation de 750 millions de dollars pour cette navette. C'est à suivre.
413	2009-12-17	Le conseil de la ville de Surrey en Colombie Britannique adopte une résolution endossant la motion déposée au Parlement canadien par la députée Marlene Jennings le 23 février 2009. Cette même résolution appuie sans réserve les demandes exprimées par le regroupement de citoyens SATF, en réaction au nouveau plan 2009-2013 de gestion du bruit présenté le 2 février 2009 par l'autorité aéroportuaire de Vancouver YVR.	La grogne municipale prend forme à travers le pays. À l'instar des 10 municipalités voisines de l'aéroport Trudeau, qui ont désavoué formellement par résolution les mesures prises par ADM concernant le climat sonore, la ville de Surrey dénonce l'absence d'études d'impacts et de consultation des citoyens concernés, avant d'introduire de nouvelles trajectoires aériennes et d'augmenter les vols de nuits.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
414	2009-12-25	CQV transmet à la Vérificatrice générale du Canada, madame Sheila Fraser, une deuxième mise à jour du Tableau chronologique constituant la pièce maîtresse de la requête de vérification soumise le 7 octobre 2008. Une première mise à jour a déjà été transmise le 30 mars 2009.	Au total, 63 nouveaux événements sont venus s'ajouter au Tableau original du 7 octobre 2008.
415	2010-01-18	ADM fait parvenir à la DSP une demande de reporter de nouveau la réunion de son comité consultatif prévue pour le 25 janvier, pour le motif qu'elle veut demander l'avis de ses experts sur le rapport préliminaire de recension des données préparé par elle. ADM invoque également que de toutes façons, son personnel doit participer à une réunion d'urgence suite au séisme survenu à Haïti récemment. La DSP tentera de fixer la date de la prochaine réunion dès que possible.	La DSP a lancé son étude d'impacts des mouvements aériens sur la santé le 21 juillet 2008 et CQV a offert à celle-ci une collaboration illimitée et enthousiaste. Depuis ce temps (après 20 mois), ADM multiplie les excuses pour éviter de dévoiler le bruit réel mesuré par elle autour de l'aéroport Trudeau. Selon des sources bien informées, ADM essaierait de gagner du temps pour permettre que soit déposée l'étude commandée par elle au groupe DESSAU concernant la navette ferroviaire devant relier le centre-ville et l'aéroport Trudeau. Ce sera une raison de plus pour tenter de remplacer le débat sur le bruit par celui sur le transport en commun ferroviaire.
416	2010-01-28	Le rédacteur-en-chef du magazine Jobboom, Éric Grenier, rapporte qu'une étude d'ADM affirme que l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau atteindra sa pleine capacité de trafic aérien vers 2040. Après, il faudra penser à déménager une partie ou l'ensemble des activités. Alors, où ADM compte-t-elle jeter son dévolu? La réponse, obtenue par le Magazine Jobboom laisse pantois: «Il est possible que nous nous tournions plutôt vers Toronto [pour les vols internationaux], si Dorval ne répond plus à la demande en 2040», dit Christiane Beaulieu d'ADM.	Le chroniqueur d'ajouter: «J'espère que le maire Tremblay en a pris bonne note... Et voyez la belle ironie: alors que la distance entre Mirabel et Dorval avait été un élément déclencheur de la fin du partage des vols entre les deux aéroports, on nous propose la même chose maintenant, mais entre Dorval et Pearson. C'est logique. Et plein d'ambition pour le Québec... »
417	2010-02-08	La DSP convoque de nouveau son comité consultatif pour le 26 mars 2010, après entente avec ADM. CQV annonce que son représentant sera présent et qu'il transmettra le 11 mars un mémoire à tous les membres du comité en réaction à son document de travail sur la recension des écrits.	
418	2010-03-09	La députée Marlene Jennings communique avec les maires et mairesses des 18 municipalités et 14 arrondissements situés sous l'empreinte sonore de l'aéroport Trudeau pour vérifier leur disponibilité en vue d'une Table Ronde à huis clos au mois d'avril.	

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
419	2010-03-12	CQV reporte à plus tard le dépôt d'un mémoire qu'il voulait transmettre aux 21 membres du comité consultatif de la DSP, un mémoire confidentiel très étoffé qui remet en question l'orientation que semble prendre la DSP dans son étude d'impacts du bruit sur la santé. Le mémoire déplore également que la DSP n'ait pas encore décidé de prendre position sur l'impact des mouvements aériens sur la pollution de l'air.	La DSP avait demandé aux membres de son comité de transmettre le ou avant le 12 mars tout document en réaction à son document de travail sur la recension des écrits. Comme ADM n'a rien remis, en dépit qu'ils aient déjà exprimé leur intention de remettre un rapport de contre-expertise en vue de la réunion du comité du 26 mars, CQV a jugé prudent d'attendre de voir le rapport d'expertise d'ADM.
420	2010-03-26	La DSP préside à la deuxième réunion de son comité consultatif sur les impacts du bruit engendré par les mouvements aériens sur la santé, 22 mois après avoir été interpellée par Citoyens pour une Qualité de Vie. Comme lors de première réunion en avril 2009, le représentant de Transports Canada brille par son absence. Normand Boivin d'ADM dépose une lettre, inspirée par leurs conseillers juridiques, Lavery, De Billy, dans laquelle elle conteste juridiquement la démarche de la DSP, tout en prétendant maintenir une collaboration. Il dépose également un rapport de contre-expertise de 31 pages commandé par Lavery, De Billy à la psychiatre Diane B. Boivin. Étonnamment, le seul représentant de CQV sur le comité, s'est vu empêcher par la DSP de faire lecture de ses commentaires sur la recension des écrits, parce que celui-ci était précédé d'une mise en situation préalable, d'une durée d'environ 15 minutes. Devant une telle attitude, Me Jean-François Cloutier, représentant de l'arrondissement de Lachine, a décidé de s'abstenir de remettre ses commentaires.	Devant un tel refus de la part de la DSP, Roger Trottier, le représentant de CQV, a voulu quitter l'assemblée, mais Dr Drouin et Norman King ont insisté pour qu'il reste. La seule intervention de Roger Trottier s'est alors limitée à déplorer à la fin de la réunion qu'en 20 mois de collaboration avec ADM, la DSP n'ait pas encore révélé les données sur le bruit exprimées en décibels, alors que cela constituait la demande principale de CQV. Prenant la défense d'ADM, Monsieur King a indiqué qu'elle ne les a pas fournies parce que la DSP ne les avait pas demandées. Monsieur Trottier a exprimé son étonnement, alors que la porte-parole de la DSP avait déjà indiqué au journal The Suburban en octobre 2008 que les données seraient disponibles vers le mois d'avril 2009. De plus, Monsieur King a répété par téléphone à deux représentants de CQV en février 2009, qu'ils avaient une excellente collaboration de la part d'ADM. Il semble que cette collaboration se soit limitée à convaincre la DSP de procéder d'abord à une recension des écrits et d'en reporter la diffusion de 9 mois, pour gagner encore du temps.

Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique Aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel - Un scandale qui n'est pas prêt d'être oublié.

Dans le tableau qui suit, les zones ombragées en jaune correspondent à des événements politiques indépendants du dossier des aéroports mais qui ont sûrement influencé les décisions.

Lorsque le texte est en rouge, les libéraux fédéraux sont au pouvoir; lorsque le texte est en bleu, les conservateurs sont au pouvoir.

Item	Date	Description de l'événement	Commentaires
421	2010-03-27	ADM revient à la charge avec un cahier publicitaire encarté dans le Journal de Montréal, Le Devoir et The Gazette très semblable à celui distribué à travers le Québec le 28 janvier 2006. Cette publication couleur de 28 pages de haute qualité répète essentiellement les mêmes louanges de l'aéroport Trudeau et rend les mêmes hommages aux dirigeants d'ADM. Jacques Girard est encore le rédacteur en chef invité. On peut noter sur une pleine page le témoignage élogieux du réputé pianiste Alain Lefèvre, qui déclare sa fierté d'être montréalais. Il ajoute: « ...nous avons de bonnes raisons de nous enorgueillir. Montréal-Trudeau en est une de plus. ». La célèbre médaillée olympique Chantal Petitclerc, à laquelle une page a également été consacrée, déclare quant à elle « ...je dirais que Montréal-Trudeau c'est la convivialité. Je suis fière de "mon" aéroport qui n'a rien à envier à bien d'autres qui auraient intérêt à s'en inspirer. ». Parmi les commanditaires de cette publicité, Air Canada loge en première place.C180	Il est évident que le message (subliminal?) se raffine un peu plus en utilisant des témoignages de deux vedettes renommées dans le monde artistique et le monde des sports. Il est quand même paradoxal qu'un monopole privé comme ADM, qui se plaint des contributions publiques qui lui sont imposées en taxes et en loyer, puisse justifier une telle dépense en publicité, alors qu'aucune entreprise privée normale, soumise aux lois du marché et de la concurrence, pourrait justifier un tel gaspillage. Pourquoi ce battage publicitaire alors qu'ADM a un marché captif sans aucune concurrence? À qui s'adressent ces messages? C'est un secret de polichinelle qu'ADM craint de devoir faire face aux citoyens affectés par les mouvements aériens au cours d'une étude d'impacts et une consultation publique. Elle sent que les gains obtenus par CQV depuis 2 ans risquent de faire boule de neige. C'est ce qui amène ADM à faire dévier le débat public sur de belles images de ce qu'ils ont accompli et veulent continuer à accomplir à coups de milliards de dollars, sans même se soucier une seule fois des dommages à la santé, la sécurité, la qualité de vie et la valeur du patrimoine immobilier des citoyens affectés. Ce dernier élément combiné au coût faramineux de la congestion routière résultant de l'expansion de l'aéroport Trudeau fera sans contredit pencher la balance vers la seule solution durable digne de ce nom: Mirabel. S'il devait en être autrement, ADM cessera de s'opposer à être soumise à la Loi canadienne d'évaluation environnementale et à une véritable consultation publique.
422		À SUIVRE ...	