

Les citoyens critiquent l'aéroport de Dorval

La Presse Éric Clément Le vendredi 04 mai 2007

Année après année, l'assemblée annuelle d'Aéroports de Montréal est l'occasion pour des citoyens montréalais de pourfendre ADM : cette année encore, la quinzaine de personnes qui ont posé des questions ont toutes critiqué le bruit des avions, les décollages nocturnes ou trop matinaux, la disparition d'une importante partie du golf Dorval ou le fait qu'ADM ne fasse pas de profits malgré l'augmentation du nombre de passagers.

Personne parmi les gens d'affaires présents n'est venu au micro féliciter l'entreprise pour son record de passagers (11,4 millions en 2006), l'augmentation de son trafic (585 décollages et atterrissages par jour en moyenne en 2006), sa création d'emplois ou ses ambitieux projets reliés à une gare routière ou à un hôtel prestigieux de 275 chambres.

Par contre, des citoyens des quartiers de Saraguay et de Cartierville s'étaient déplacés pour se plaindre du bruit provoqué par les atterrissages et décollages et les conséquences à la fois personnelles et financières qui en découlent : impact sur la santé des résidants, sur leur travail, sur leur vie de famille mais aussi sur la valeur de leur maison ou les dépenses que cela leur occasionne (insonorisation, changement de fenestration, etc.). Ces citoyens ont réclamé la réouverture de Mirabel. Mais le président-directeur général d'ADM, James Cherry, ne leur a guère laissé d'espoir à ce sujet.

Il a dit qu'il faisait de gros efforts pour atténuer le bruit, notamment en essayant de modifier l'angle au décollage. «Mais tous les avions ne sont pas équipés pour prendre des virages rapides et suivre un corridor précis», a-t-il dit, ajoutant que le bruit a diminué de 56 % depuis 1995.

Pour l'importance des vols de nuit (entre 1h30 et 7h), il a plaidé que cela concerne surtout des petits avions (Dash 8, Regional Jet, avions à pistons) et que seulement quelques gros avions décollent tôt le matin mais pas plus que quatre.

Un comptable, Gordy Hoffman, a demandé comment ADM pouvait fonctionner en ne faisant pas de profits. Il a expliqué que la perte par passager correspondait à 1,54 \$ en 2006 et qu'elle augmente chaque année (1,17 \$ en 2005 et 73 cents en 2004). ADM a aussi une dette de 1 milliard actuellement.

M. Cherry a répondu que l'objectif d'ADM n'était pas de faire des profits. Il a aussi dit avoir demandé à Ottawa d'être exempté de loyer (21,8 millions par an) et aux municipalités (Dorval et Montréal) qu'elles diminuent leurs taxes (34,1 millions en 2006).

Quant à la disparition des espaces verts du golf, une chargeuse-pelleteuse était déjà sur les lieux, hier, marquant le début des travaux d'agrandissement de l'aéroport. Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs avait pourtant exigé il y a quelques semaines qu'ADM attende d'avoir reçu un certificat d'autorisation environnemental avant d'entreprendre ces travaux. Le ministre fédéral des Transports, Lawrence Cannon, avait même fait savoir par son attachée de presse qu'ADM respecterait les règlements et lois du Québec.

Mais hier, M. Cherry a dit qu'ADM irait de l'avant car, selon lui, son plan d'utilisation des sols lui permet de commencer ces travaux sans autorisation de Québec ou de Dorval. Ce n'est pourtant pas ce qu'écrivait un cadre d'ADM dans une lettre envoyée cet hiver à Dorval et dans laquelle ADM disait avoir bien compris qu'elle avait besoin d'un changement de zonage municipal pour commencer ses travaux.

Quoi qu'il en soit, le ministère québécois semble avoir jeté l'éponge dans ce dossier : ni le ministère à Québec ni la direction régionale du ministère n'ont répondu aux demandes d'explications de La Presse, cette semaine.