



Citoyens pour une Qualité de Vie

La VÉRITÉ au service des citoyens

C.P. 99546, Succ. Cartierville, Montréal, QC H4J 2R7

www.c-q-v.org

**MÉMOIRE DÉPOSÉ DEVANT LA COMMISSION D'ENQUÊTE
DU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT**
CONCERNANT
LE PROJET DE RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN DE TRANSPORT COLLECTIF (REM)
PROMU PAR
LA CAISSE DE DÉPÔT ET DE PLACEMENT DU QUÉBEC (CDPQ)
21 septembre 2016, révisé le 7 octobre 2016

Président : Pierre Baril

Vice-président : Louis-Gilles Francoeur

Membres : Denis Bergeron
Michel Germain
Gisèle Grandbois
Anne-Marie Parent

Commissaires : Denis Bergeron, président
Corinne Gendron, commissaire
Linda Ghanimé, commissaire

CITOYENS POUR UNE QUALITÉ DE VIE (CQV) A 20 ANS

Je m'adresse au Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement (BAPE) à titre de recherchiste et conseiller technique de CQV de 2006 à 2011, puis à titre de président par intérim et porte-parole de 2011-2016.

J'ai un unique message à livrer dans le présent mémoire.

J'ai lu attentivement la demande contenue dans le mémoire présenté par la ville de Mirabel sous la signature du Maire Jean Bouchard à la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) le 16 septembre 2016. Les avantages évidents du prolongement du projet REM vers Mirabel y sont clairement démontrés, non seulement pour toute la couronne nord de Montréal mais aussi pour la rentabilité financière à court et long terme de la CDPQ. Pour CQV, le mémoire de Mirabel souligne timidement les avantages considérables que la desserte de l'aéroport de Mirabel pourrait signifier pour les centaines de milliers de citoyens riverains de l'aéroport Trudeau, quand ADM sera forcée de réduire pour la première fois en 20 ans les agressions dont ils sont victimes la nuit, qui affectent gravement leur santé, leur sécurité, leur qualité de vie et la valeur de leur patrimoine immobilier. Pour ces raisons, je tiens à féliciter et remercier les élus de la ville de Mirabel.

Roger Trottier, ing., M.Sc. (génie de l'environnement)

P.S. – Pour en savoir plus, lire les pages 2 à 7.

POURQUOI L'ORGANISME CQV APPUIE-T-IL LE MÉMOIRE DE MIRABEL ?

Le 21 octobre 2014, Citoyens pour une Qualité de Vie a déposé un important mémoire concernant le scandale aéroportuaire devant la Commission permanente sur le développement économique et urbain et l'habitation de la ville et l'agglomération de Montréal. Le temps, qui est imparti aux citoyens pour faire connaître leur point de vue, étant extrêmement limité pour le projet du REM, il est impossible de répondre à la question qui précède dans le présent mémoire. Toutefois, notre mémoire du 21 octobre 2014 contient déjà toutes les réponses. Pour connaître les sujets qui y ont été traités, il suffit de lire la table de matières qui suit. Si l'un ou l'autre des sujets intéresse le lecteur, il suffit de cliquer sur l'hyperlien mis à la disposition du public par l'administration du maire Denis Coderre que l'on retrouve au bas de cette page.

TABLE DES MATIÈRES DU MÉMOIRE DU 21 OCTOBRE 2014

1. Qui est CQV ?
2. Tourner la page sur les erreurs du passé
3. La vérité fait-elle peur à ADM ? (en encadré)
4. C'est à Toronto que se décide ce qui est bon pour Montréal
5. La consultation par la Commission – Un jalon important
6. Note sur les attributs uniques de Mirabel
7. Note sur le couvre-feu à Montréal-Trudeau

ANNEXES

- a. Les personnages derrière CQV
- b. Une alliance municipale devenue incontournable
- c. La rogne contre ADM s'étend aux gens d'affaires et à la classe politique
- d. MIRABEL 2017 – Un projet de développement rassembleur et durable
Bref historique du monorail inversé bidirectionnel
- e. Communiqué du 1^{er} octobre 2014 (voir l'introduction du communiqué dans l'encadré suivant.)

ADM veut faire croire que son récent projet d'éliminer Mirabel et de concentrer toutes les activités aéroportuaires à l'aéroport Trudeau jusqu'en 2072, est la meilleure solution à long terme pour l'avenir de la métropole et de ses citoyens. Son projet n'a fait l'objet d'aucune Évaluation Environnementale et Socio-économique (ÉES) en 20 ans, qui dévoilerait les impacts des mouvements aériens sur la santé, la sécurité, la qualité de vie et la valeur du patrimoine immobilier des citoyens affectés ou menacés de l'être. Qui plus est, ADM refuse toujours de considérer les impacts économiques sur le système public de santé dû à l'aggravation du bruit et des gaz toxiques répandus dans l'air résultant de cette expansion et sur la congestion routière accrue dénoncée depuis des années par le ministère québécois des Transports (MTQ) autour de cet aéroport enclavé.

Devant la fragilité juridique et démocratique maintenant avérée d'ADM et l'absence d'ÉES, comment les élus peuvent-ils débattre du bien-fondé de la destruction de l'aéroport de Mirabel et en finir avec un débat qui perdure depuis plus de 40 ans ? Pourquoi ADM refuse-t-elle de collaborer avec une éventuelle alliance municipale qui entreprendrait une véritable ÉES par des experts renommés et indépendants? Une telle ÉES pourrait dorénavant porter sur six variantes qui demeurent toujours d'actualité et sont toujours plausibles; elles devraient être comparées entre elles à court, moyen et long terme comme il se doit. S'il est vrai que le projet d'ADM demeure toujours le meilleur à l'issue de l'ÉES, cela devrait clore le débat une fois pour toutes. Le refus persistant d'ADM d'y collaborer suscite toutefois de très sérieux doutes sur sa bonne foi.

Pour lire le mémoire de CQV daté du 21 octobre 2014, cliquez sur l'hyperlien qui suit :

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/MEM21_CQV1_20141021.PDF

Si ça ne fonctionne pas, faites une demande par courriel à l'adresse info@c-q-v.org.

DOIT-ON METTRE UN FREIN À L'EXPANSION DE L'AÉROPORT TRUDEAU ?

CQV possède dans ses archives protégées un document intitulé « Tableau chronologique du dossier aéroportuaire dans son contexte politique ». Ce dossier, prêt à être diffusé à grande échelle, est le fruit de recherches effectuées depuis 2006 par des collaborateurs discrets de haut niveau. Ce dossier contient présentement une description commentée de 832 événements appuyés par des documents authentiques, dont plusieurs obtenus confidentiellement. Ce dossier ne cesse de croître au fur et à mesure qu'ADM et leurs complices poursuivent leurs manœuvres qu'un enquêteur sérieux et intègre ne craignant pas l'intimidation, pourrait facilement mettre en lumière, à l'aide des événements qui s'accumulent dans ce tableau. À titre d'illustration, je relève dans les paragraphes qui suivent des extraits du tableau particulièrement incriminants.

ADM - Une entreprise privée ?

Lorsque CQV s'est adressé à la vérificatrice générale du Canada, madame Sheila Fraser, le 7 octobre 2008, pour qu'elle vérifie les activités hautement suspectes d'ADM et certains de leurs complices, le tableau contenait déjà **303 événements incriminants**. Malheureusement, madame Fraser a refusé d'enquêter prétextant qu'ADM était une entreprise privée et que le mandat que le gouvernement canadien lui a confié l'empêchait de vérifier les entreprises privées. Les recherches se sont poursuivies plus intensément, de sorte que le 17 avril 2010, le tableau chronologique contenait déjà **421 événements incriminants**. On peut voir le contenu de ce tableau en visitant le site internet de CQV http://www.c-q-v.org/requete_vgc_fr.htm ou en cliquant sur la photo de madame Fraser sur la page d'accueil www.c-q-v.org.

ADM - Une entreprise fédérale ?

Paradoxalement, lorsque Roger Trottier a formellement demandé à la Commission Charbonneau d'enquêter sur les malversations d'ADM en juin 2012, le tableau chronologique contenait déjà **plus de 675 événements encore plus incriminants**, puisque les noms de complices ont été ajoutés et un outil de recoupements a été ajouté. Quatre juristes de la Commission ont pu scruter la mise à jour de juin 2012, mais ils ont refusé de pousser leur enquête plus loin, prétextant qu'ADM était de juridiction fédérale et que le mandat confié par le premier ministre Jean Charest ne leur permettait pas d'enquêter sur une entreprise opérant sous juridiction fédérale. Aujourd'hui, avec **832 événements de plus en plus incriminants**, il sera impossible pour ADM de continuer à refuser de rendre des comptes aux élus et de se cacher derrière un paravent artificiel qui les met à l'abri de toutes les lois et règlements susceptibles de dévoiler la VÉRITÉ et de les faire appliquer.

ADM et ses manœuvres d'intimidation

Plus récemment le jeudi 2 mai 2013, en pleine assemblée générale annuelle d'ADM à l'OACI, Roger Trottier a demandé au président du conseil, Réal Raymond, au nom des dirigeants de CQV, si son entreprise consentirait à organiser une rencontre des dirigeants de CQV avec les membres du conseil d'ADM. Il a expliqué que la rencontre sollicitée avait pour seul but d'explorer la possibilité d'une collaboration, pour la mise sur pieds d'une alliance municipale qui prendrait en charge une véritable Évaluation Environnementale et Socio-économique par des experts indépendants de Transports Canada et ADM.

Présument qu'ADM était déjà au courant que monsieur Trottier collaborait depuis plus d'un an avec des enquêteurs de la Commission Charbonneau (CEIC) sur des pistes de collusion pouvant impliquer son entreprise, il a tenu à rassurer monsieur Raymond en lui offrant de surseoir provisoirement à cette collaboration pendant la durée des échanges. Celui-ci a immédiatement répliqué « ...qu'ADM a toujours eu une attitude ouverte et qu'elle était tout à fait disposée à rencontrer les dirigeants de CQV ». Quelques heures plus tard, un huissier venait livrer chez Roger Trottier une mise en demeure signée par les avocats Lavery de Billy, le sommant de cesser de répandre des propos diffamatoires sous peine de poursuites judiciaires sans autre avis. Le plus cocasse, c'est qu'ADM a déclaré n'avoir nullement l'intention de réfuter ses prétendues allégations sans fondements. Cet affront fait en catimini par le PDG d'ADM, James Cherry, à son supérieur Réal Raymond dès le lendemain de sa manifestation d'ouverture, est sans doute ce qui a provoqué la démission de celui-ci à la tête du conseil.

La poursuite de l'expansion de Montréal-Trudeau jusqu'en 2072

Le 29 mai 2012, prenant la parole devant la Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain (CCMM), le président d'ADM, James Cherry, fait l'éloge de la réalisation des projets en Partenariat Public-Privé (PPP). Il affirme qu'ADM a investi environ 1,5 milliards de dollars pour moderniser l'aérogare Trudeau et en doubler la capacité. Monsieur Cherry fait bien attention de passer sous silence le fait que cette modernisation ne devait coûter que 185 millions de dollars en octobre 1996, lorsqu'il fallait convaincre les tribunaux de ne pas assujettir le transfert des vols internationaux à Dorval à l'approbation de l'Agence Canadienne d'Évaluation Environnementale (ACÉE). Il met la table pour la réalisation en PPP du train de l'ouest sous sa gouverne, passant sous silence le fiasco de son précédent projet d'Aérottrain honni par des experts sérieux. Il fait la promotion d'un train léger en site propre (indépendant du CN et du CP) comme celui construit récemment par SNC-Lavalin à Vancouver, passant sous silence que cette technologie ne sera pas d'abord comparée à d'autres ni soumise à la concurrence. Enfin, il déclare pour la première fois : « Nous n'avons pas besoin de deux grands aéroports à Montréal: à lui seul, Montréal-Trudeau est en mesure d'absorber la croissance du trafic jusqu'en 2072 (soit dit en passant, 2072 correspond à la fin de notre bail!) ».

Cette déclaration en apparence anodine qui laisse entendre que l'aéroport actuel sera en mesure d'absorber le trafic aérien pour les 60 prochaines années, cache plusieurs éléments catastrophiques: 1) ADM fait complètement abstraction des nuisances et dommages que cette croissance infligera aux citoyens sous l'empreinte sonore de l'aéroport Trudeau; 2) ADM fait complètement abstraction que pour accommoder la croissance du trafic aérien, des milliards de dollars devront être dépensés pour augmenter entre autres le nombre d'aérogares comme la BAA à Heathrow a dû le faire depuis 15 ans ; 3) ADM ne pourra jamais financer cette croissance auprès des institutions financières si elle ne peut pas garantir sa rentabilité sur une période aussi longue; 4) dans un tel nouveau contexte, comment expliquer qu'ADM persiste à éviter de rendre des comptes aux élus de la région métropolitaine et aux citoyens qu'elle agresse de façon croissante, pouvant prendre la forme d'une véritable Évaluation Environnementale et Socio-économique, confiée à des experts indépendants. La même question se pose depuis maintenant plus de quinze ans: Qu'est-ce qu'ADM a à cacher?

James Cherry soigne sa réputation avant de quitter son poste

Le journal La Presse annonce le 29 juillet 2016 qu'après plus de 15 ans à la barre d'Aéroports de Montréal (ADM), James Cherry prendra sa retraite en décembre. « Grâce à sa vision et à une saine gestion, ADM a connu une croissance continue : son trafic de passagers a doublé, sa desserte aérienne, notamment à l'international, s'est grandement enrichie, et ses infrastructures ont été agrandies et modernisées. Le tout accompagné de résultats financiers solides », a déclaré le président du conseil, Normand Legault.

Le lundi soir 26 septembre 2016, le président-directeur général démissionnaire d'ADM, James Cherry, accorde une entrevue à Patrice Roy au téléjournal de Radio-Canada. Lors de l'entrevue, il a tenté publiquement, pour la première fois, de réécrire l'histoire avant de jeter son éponge pas très propre le 31 décembre prochain. Il a d'abord commencé par rejeter tout le blâme sur l'Agence des Services frontaliers du Canada pour les délais d'attentes allant jusqu'à 3 heures, déplorées depuis deux ans à l'arrivée des voyageurs à l'aéroport Trudeau. Il prétend qu'il y a de la place pour doubler le nombre de guérites occupées par des douaniers, alors que les dirigeants de l'agence prétendent que les interminables files d'attentes sont uniquement causés par la mauvaise configuration de la salle d'attente conçue par ADM qui rend inutile d'ajouter plus de douaniers.

De plus, il a déclaré péremptoirement et pour la première fois publiquement, que Mirabel ne redeviendra jamais l'aéroport international de Montréal et qu'ADM a obtenu l'autorisation de Transports Canada pour poursuivre l'expansion de l'aéroport Trudeau jusqu'en 2072 en ajoutant d'autres aérogares. Veut-il justifier la précipitation avec laquelle ce monopole a entrepris la démolition de l'aérogare de Mirabel l'an dernier et la destruction des espaces verts et milieux humides déplorée par la Coalition Verte et autres groupes environnementaux autour de l'aéroport Trudeau depuis 2005 ?

L'assurance et l'arrogance avec laquelle James Cherry fait de telles affirmations cachent une réalité beaucoup plus grave. ADM est la seule autorité aéroportuaire au monde à avoir procédé pendant 20 ans à la destruction lente d'un aéroport moderne et apprécié comme celui de Mirabel, conçu expressément pour éliminer de façon durable tous dommages aux citoyens riverains et qui, de plus, permettait aux transporteurs aériens de bénéficier de décollages et d'atterrissages sans aucune contrainte 24 heures sur 24.

Pourquoi avoir caché cette décision pendant près de trois ans, après avoir dévoilé d'abord son intention devant un petit groupe d'hommes d'affaires triés sur le volet, honorés d'applaudir un tel homme de décision ? Pourquoi ne pas avoir fourni une Évaluation Environnementale et Socio-économique (ÉES) par des experts renommés et indépendants démontrant qu'il n'y aura pas d'impact significatif sur les citoyens riverains de l'aéroport Trudeau, au cours des 60 prochaines années ? Qui se souvient que les représentants de l'Agence Canadienne d'Évaluation Environnementale (ACÉE) avaient déclaré en octobre 1996 devant le juge Marc Noël que 4% d'augmentation par rapport à 1995 n'aurait pas d'impact significatif. Selon les rapports discrets d'ADM, l'augmentation globale des mouvements aériens quotidiens moyens en 2014 sont passés de 516 à 635, une augmentation de 23% par rapport à 1995, l'année de base utilisée par ADM dans toutes ses comparaisons. Est-ce que le juge Marc Noël aurait accepté de mettre ADM à l'abri des lois et règlements en 1996 si on lui avait dit que l'augmentation de 4% ne représentait que le nombre de mouvements aériens n'était prévu qu'en 1997 ? Pourquoi ADM n'a-t-il pas dit que l'augmentation après 20 ans serait de plus de 23% globalement ? Poser la question, c'est y répondre.

Comment cacher la VÉRITÉ ?

C'est bien connu qu'ADM a toujours refusé depuis 1996 de se soumettre à une véritable ÉES indépendante (alors appelée étude d'impacts) avant de modifier constamment la vocation des deux aéroports de Montréal par la suite. Ces changements ont toujours été apportés au compte-goutte pour minimiser le choc. Ce monopole a toujours refusé de publier les études et analyses sur lesquelles il s'appuyait pour procéder à d'aussi importantes modifications. Pourquoi ? Le camouflage est une chose, mais le mensonge a atteint des sommets avec ADM qui s'évertue à ne dévoiler que des demi-vérités ou des quarts de vérités. Les institutions qui ont été intimidées comme, entre autres, la Direction de Santé Publiques (DSP) en savent quelque chose. La DSP avait promis en 2008 de publier un avis de santé publique sur l'impact du bruit en 2009 et plus tard sur la pollution de l'air. La tribune qui est offerte par le BAPE pour le projet REM n'est pas le meilleur endroit pour élaborer sur ce sujet. Ce sujet pourra être traité sur un autre tribunal prochainement.

Le stratagème du nombre de mouvements aériens

Revenons à la question posée en tête de cette section. Comment cacher la VÉRITÉ ? C'est simple : on ne dévoile que ce qui, en apparence, justifie une décision autrement inacceptable. Par exemple, on nie avoir décidé de faire disparaître la piste 10-28, comme Heathrow l'a fait en 2002, pour éviter de dire ce qui adviendra des mouvements aériens qui l'utilisaient. À titre d'exemple, en 1995, cette piste était utilisée pour 141 arrivées et départs sur un total de 516 vols quotidiens à l'aéroport de Dorval, ce qui représentait plus de 27% ; ce nombre a été réduit en 2014 à 22 sur un total de 635, ce qui ne représente plus qu'un mince 3,4% du total. La tendance est claire en faveur de la destruction de la piste 10-28, mais James Cherry le nie. Pendant ce temps, la piste 24R, celle qui transige tous les mouvements aériens au-dessus du projet Bois-Franc à Saint-Laurent et Ahuntsic Nord, a vu le nombre d'arrivées et départs passer de 84 en 1995 à 231 en 2014, une augmentation de 168% plutôt que le 23% diffusé partout par ADM ; c'est donc une majoration de 7 fois supérieur à ce qui est publié. Ce que cache soigneusement ADM, c'est le nombre passé, actuel et futur des mouvements aériens par piste.

Ce qui est encore pire, c'est le refus d'ADM de dévoiler le nombre de mouvements aériens par piste en 2024, 2034, ..., 2072. Selon les pronostics de tous les experts de l'aéronautique, la croissance du nombre de passagers croîtra d'au moins 3% annuellement au cours des prochaines années. Cela signifie qu'en 2024, les mouvements aériens au-dessus du projet Bois-Franc et Ahuntsic Nord auront passé de 84 en 1995, à 91 en 1997 (8% de +), à 231 en 2014 (168% de +), à 310 en 2024 (269% de +) et 417 en 2034 (396% de +). Le juge Marc Noël et l'ACÉE auraient-ils mis ADM à l'abri des lois et règlements en octobre 1996, si ce monopole privatisé avait dévoilé son intention d'autoriser une augmentation de 396% dans 40 ans au lieu des 4% prétendus ?

Le stratagème de cacher le territoire réellement protégé juridiquement

Depuis que le gouvernement canadien avait exproprié en 1969 des terrains d'une superficie de 39 250 hectares et qu'il avait dû en rétrocéder environ 32 000 en 1985, parce que le gouvernement a dû admettre que 82% du terrain exproprié ne l'avait pas été pour des besoins aéroportuaires. En 2006, le gouvernement a jugé bon de limiter sa propriété à 2 428 hectares à Mirabel pour le moment et à imposer des servitudes extrêmement contraignantes en périphérie, limitant ainsi toute possibilité de développement résidentiel, de manière à pouvoir exproprier jusqu'à 8 500 hectares additionnels de nouveau à peu de frais, lorsque la croissance du transport aérien le justifiera. En conséquence, selon le tableau suivant, l'aéroport de Mirabel dispose d'au moins huit (8) fois plus de territoire protégé contre les réclamations éventuelles des citoyens affectés que l'aéroport Trudeau.

	Superficiés protégées contre les dommages aux citoyens (en hectares)		
	Propriété fédérale	Servitudes en périphérie *	Total
Aéroport Montréal-Trudeau	1 331	0	1 331
Aéroport Montréal-Mirabel	2 428	8 500 minimum	10 928 minimum

* À être précisé par une recherche sur le site du Registre foncier du Québec : <https://www.registrefoncier.gouv.qc.ca/Sirf/>.

Le gouvernement est donc en beaucoup meilleure posture juridique pour donner de l'expansion à Mirabel qu'il ne l'est à Dorval, Saint-Laurent et Pointe-Claire. En périphérie de l'aéroport Trudeau, le gouvernement a toujours évité de négocier des servitudes avec les propriétaires riverains à cause des coûts exorbitants que cela aurait engendré. Il cherche plutôt depuis cette année à mettre les citoyens affectés devant un fait accompli en imposant unilatéralement un nouveau plan de zonage impossible à déchiffrer. C'est pourquoi, le gouvernement impose à ADM de refuser d'assujettir ADM à la Loi canadienne d'évaluation environnementale et à une ÉES depuis 20 ans, ce qui le place dans une position très fragile juridiquement à très court terme.

La VÉRITÉ a rattrapé ADM

En tant que chercheur et conseiller technique de CQV, je n'ai jamais cessé de diffuser la VÉRITÉ, en dépit de la menace dont j'ai été l'objet par ADM il y a 3 ans et je déclare ne pas avoir l'intention de cesser de sonner l'alarme. Pourtant, ADM ne m'a pas encore poursuivi pour libelle diffamatoire comme il en exprimait l'intention dans sa mise en demeure, sans doute parce que ses dirigeants ont réalisé qu'en me poursuivant, ils seraient obligés de dresser la liste des allégations encore mensongères et de dévoiler eux-mêmes la VÉRITÉ. De plus, des informateurs discrets ont su qu'ADM craignait d'être passible de poursuites par le ministre de la Justice en vertu de la loi visant à empêcher les poursuites-baillons adoptés le 2 juin 2009 par le gouvernement du Québec.

Enfin, selon des juristes consultés, le coup le plus musclé auquel fera face ADM au cours des prochains mois, sera soit un recours collectif ou une poursuite devant la Cour suprême du Canada, pour annuler les jugements qui ont permis à ADM depuis 1996 de s'en tirer sans avoir de comptes à rendre aux élus aux trois paliers gouvernementaux, tout en refusant d'être soumis aux règles de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, à celles du Bureau d'Audiences Publiques sur l'environnement du Québec, à celles de la Direction de Santé Publique du Québec et aux règlements sur le bruit dévolus par les paliers gouvernementaux supérieurs aux municipalités partout au Canada. Certains juristes caressent l'idée d'invoquer l'outrage au tribunal ou le mépris de cour, mais craignent les mesures d'intimidation subséquentes pouvant les reléguer au chapitre des « juristes non grata » au Canada.

Certains étudient la possibilité d'éviter l'obligation d'entreprendre une ÉES en recourant directement à la Cour Suprême du Canada. Cette action pourrait reposer sur deux jugements majoritaires prononcés le 31 mai 2007 : l'arrêt Banque canadienne de l'Ouest c. Alberta, [2007] 2 R.C.S. 3, et l'arrêt Colombie-Britannique (Procureur général) c. Lafarge Canada inc., [2007] 2 R.C.S. 86. C'est du moins l'opinion exprimée par six éminents experts de l'Université d'Ottawa :

- David Robitaille, professeur de droit constitutionnel, Université d'Ottawa, administrateur au Centre québécois du droit de l'environnement,

- Jean Baril, docteur en droit, administrateur au Centre québécois du droit de l'environnement,
- Ghislain Otis, professeur de droit public, Université d'Ottawa,
- Benoît Pelletier, professeur de droit constitutionnel, Université d'Ottawa,
- Sophie Thériault, professeure de droit constitutionnel et droit de l'environnement, Université d'Ottawa,
- Pierre Thibault, professeur de droit constitutionnel, doyen adjoint de la Section de droit civil, Université d'Ottawa

D'après ces experts, « ces arrêts sont venus restreindre la doctrine de l'exclusivité des compétences élaborée dans la jurisprudence antérieure à 2007, selon laquelle la compétence exclusive du Parlement du Canada sur les entreprises fédérales, ou sur d'autres matières de compétence fédérale exclusive, pouvait empêcher l'application des lois provinciales qui simplement affectent ou touchent la spécificité fédérale de ces matières ou entreprises. »

La Cour suprême ajoute qu'une application trop large de la doctrine de l'exclusivité n'est pas « souhaitable dans une fédération où les provinces sont chargées d'adopter et d'appliquer un aussi grand nombre de lois visant à protéger les travailleurs, les consommateurs et l'environnement ». Elle soulignait également qu'avant 2007, « le courant jurisprudentiel dans lequel on a appliqué le droit de l'environnement provincial à des entités fédérales se livrant à des activités réglementées par le fédéral se révèle nettement plus pertinent ». La Cour appliquait d'ailleurs en 1995 la Loi sur la protection de l'environnement de l'Ontario au Canadian Pacific. Dans deux décisions récentes (Marine Services International, 2013, et Marcotte, 2014), la Cour appliquait également des lois provinciales à des entreprises et compétences de juridiction fédérale.

Cela signifie en clair que le BAPE québécois ne peut plus être arbitrairement mis à l'écart par ADM d'un dossier dans lequel des citoyens québécois sont gravement affectés par ses décisions unilatérales sans aucune consultation. ADM ne peut plus s'en tirer en se faisant mettre à l'abri des lois et règlements édictés par le gouvernement du Québec et des municipalités, comme il l'a prétendu abusivement depuis 20 ans.

Comment le monopole privatisé ADM pourra-t-il encore prétendre avoir l'autorisation de poursuivre l'expansion de l'aéroport Trudeau et la destruction de l'aéroport de Mirabel sans avoir de comptes à rendre?

LONGUE VIE AU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT