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

Les tribunaux protègent-ils les citoyens?

Un cri d'alarme

« Citoyens pour une Qualité de Vie » (CQV) est un organisme sans but lucratif, entièrement bénévole et apolitique constitué le 26 avril 1996, qui regroupe en corporation toutes les personnes intéressées à la défense et à la promotion de la protection de l'environnement et du bien-être social et économique de la population de la grande région de Montréal.

Il a été fondé à peine deux mois après l'annonce par Aéroports de Montréal (ADM) de sa décision de transférer les vols internationaux de Mirabel à Dorval, sans qu'aucune véritable étude d'impacts sur la vie des citoyens riverains n'ait été entreprise. CQV s'est joint à la "Coalition élargie pour la Sauvegarde de l'Aéroport de Montréal-Mirabel" (CESAMM) afin de contester cette décision d'ADM qui servait de paravent à Transports Canada.

CQV, ses partenaires et ses supporteurs se sont adressés à sept reprises depuis 1996 aux tribunaux pour faire entendre leur cause. À chaque fois, aucun des juges consultés n'a été en mesure de donner raison à Aéroports de Montréal (ADM) sur le fond du litige. En effet, ces derniers ont tenté sans succès de faire disparaître les accusations d'abus de droit, d'existence de dommages réels et d'expropriation déguisée. Devant cet échec, les procureurs d'ADM ont réussi à s'en tirer uniquement sur des questions n'ayant absolument rien à voir avec le fond : l'échec judiciaire apparent de CQV n'a été basé que sur des questions de formes et de procédures.

Si l'on examine de plus près les trois causes reliées au dossier aéroportuaire de Montréal qui ont été entendues par les tribunaux, il est particulièrement inquiétant de constater l'imagination créatrice des procureurs d'ADM et du gouvernement fédéral ou le biais apparent manifesté par ces instances judiciaires.

1. La Loi Canadienne sur l'Évaluation Environnementale (LCEE) et la Cour fédérale

Le 24 octobre 1996, le juge Marc Noël de la Cour fédérale à Montréal rejette les recours intentés contre deux ministères fédéraux (Transports et Environnement) par CQV et la CESAMM, visant à soumettre ADM à une évaluation environnementale en vertu de la LCEE. Pendant l'audience le ministre de l'Environnement, Sergio Marchi, admet être préoccupé de constater que la LCEE ne s'applique pas à une société privée créée par le gouvernement fédéral. En dépit de cette admission, le juge Noël précise dans son jugement: « ... 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 clairement 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. D'aucuns déplorent que le mépris et l'arrogance affichés par ADM et son locateur fédéral, Transports Canada, envers le gouvernement élu du Québec et plusieurs regroupements de citoyens et spécialistes du domaine aéroportuaire, sont révélateurs de l'impossibilité pour le Québec de protéger ses intérêts dans une fédération canadienne imposée par le "Rest Of Canada" (ROC). Au sein de CQV et de la CESAMM, on cache mal sa déception face à ce « trou dans la loi » délibérément ignoré par le gouvernement fédéral.

2. Cour Supérieure, Cour d'appel et Cour suprême - Prise 1

Le juge Pierre Viau de la Cour supérieure du Québec, dans un jugement de 255 pages, a annulé le 12 février 1997, la décision d'ADM de transférer les vols internationaux de Mirabel à Dorval et ordonné l'arrêt immédiat des travaux d'expansion à Dorval. Sa décision est basée sur les injustices graves et les abus de pouvoir commis par ADM. Celle-ci a refusé d'obtempérer et porté la cause devant la Cour d'appel.

Il n'aura fallu que deux mois aux juges Jean-Louis Baudoin, René Dussault et Jacques Chamberland, pour rendre jugement sur le banc après à peine une journée d'audience. Les juges ont prétendu, sur la base de renseignements incomplets et faux (nous le savons maintenant) allégués par la défense, 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 ». Comme dans le cas de la Cour fédérale en octobre 1997, la cour d'appel a donné raison à ADM pour des motifs n'ayant rien à voir avec les manquements graves dénoncés par la précédente instance.

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.

Trois semaines plus tard, la CESAMM s'est adressée à la Cour Suprême du Canada pour en appeler de la décision de la Cour d'appel. Quatre mois plus tard, la Cour Suprême a refusé d'entendre la cause sans justifier sa décision, conformément à la tradition. Bizarre tout de même…

3. Cour Supérieure, Cour d'appel et Cour suprême - Prise 2

En janvier 2002, CQV a déposé en Cour supérieure une requête pour être autorisé 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. Cette requête pour un recours collectif a été le seul moyen qu'a trouvé CQV pour forcer légalement ADM à prendre en compte les coûts sociaux et environnementaux de ses décisions, avant de poursuivre l'expansion de Dorval et la fermeture appréhendée de Mirabel.

Il aura fallu trois ans au juge André Roy de la Cour Supérieure pour rejeter, le 14 décembre 2004, la demande de recours collectif intentée par CQV, même s'il estimait que les faits allégués par cet organisme paraissaient 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. Il a choisi de mettre l'emphase sur une condition purement procédurale et très discutable, invoquant que les questions de droit ou de fait ne sont pas identiques, similaires ou connexes au sens du paragraphe a) de l'art. 1003 C.p.c. Pendant ces trois ans, ADM s'est précipitamment activée à poursuivre l'expansion de l'aéroport de Dorval et même éliminer tous les vols de passagers de l'aéroport de Mirabel, de manière à rendre plus onéreux un éventuel retour à Mirabel.

CQV a immédiatement interjeté appel. Il aura fallu un autre délai de trois ans aux juges François Pelletier, Alan R. Hilton et Louise Otis pour rendre une décision sur division le 26 septembre 2007. Les deux premiers juges se sont contentés d'opiner que le juge Roy n'avait pas commis d'erreur sans trop élaborer sur le fond réel du problème, alors que, de son côté, la juge Otis dissidente a produit un rapport très élaboré. Selon une démonstration convaincante, elle aurait accueilli l'appel, cassé le jugement de première instance et accueilli la requête en autorisation d'exercer un recours collectif contre l'intimée Aéroports de Montréal.

Ce qui frappe au premier abord, c'est le contraste avec la précédente cause où le jugement de la Cour d'appel aura été rendu en moins de 2 mois pour casser l'ordonnance du juge Pierre Viau favorable à la CESAMM, plutôt que les 3 ans requis pour endosser le jugement Roy,

favorable à ADM. La différence de traitement entre les deux délais est flagrante. Ce délai a été suffisant pour permettre à ADM de tout faire pour détruire Mirabel et pour procéder, à coût de milliards de dollars, à une expansion débridée à Dorval, un petit aéroport municipal enclavé. « Justice delayed is justice denied » déclarait l'éminent premier ministre britannique, William E. Gladstone, à la fin du 19e siècle. Ce sage principe prend toute sa valeur en ce qui concerne le scandale aéroportuaire.

4. Programme de contestation judiciaire

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 le 25 septembre 2006. 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 par le gouvernement fédéral coupe l'herbe sous le pied de CQV et de tous les 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. Les coûts exorbitants reliés à un tel recours sans assistance financière les ont forcés à reporter leur action. Ce coup de massue fédérale vient pratiquement nier aux citoyens le droit de contester les abus de pouvoir de l'État ou de ses créations; c'est un véritable retour à une démocratie primitive où la majorité stricte domine. La table est mise pour introduire une dictature.

5. Une lueur d'espoir

Les temps changent. Après les scandales dévoilés au niveau fédéral par la commission Gomery en 2005 et ceux qui ont fait surface l'an dernier dans le domaine de la construction, éclaboussant au passage la FTQ Construction et plusieurs élus municipaux et provinciaux, la classe politique réalise de plus en plus que l'intégrité, la transparence, la bonne foi et l'imputabilité sont devenues des incontournables en cette ère où les médias et les citoyens sont beaucoup mieux informés grâce à Internet et à un niveau d'éducation accru. Ce constat se transporte à n'en pas douter dans le milieu juridique, qui est devenu beaucoup plus sensible à l'importance de protéger les citoyens contre de riches entreprises qui ont abusé et

continuent d'abuser du système judiciaire, par toutes sortes de stratagèmes permis par la loi pour commettre des crimes innommables envers ces mêmes citoyens.

Cinq événements récents dans le domaine judiciaire ou parajudiciaire sont dignes de mention:

a) En novembre 2005, la Cour Suprême du Canada donne raison à la ville de Montréal contre Le Château du sexe dans une cause concernant la pollution par le bruit. «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 et construit pour ne causer aucune nuisance ni dommage aux citoyens riverains? Par la même occasion, il pourrait obtenir un avis sur l'injustice causée par le ministre des Transports 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 compensation pour ces citoyens affectés et sans frais pour cette même collectivité.

b) En juin 2008, le ministre de la Justice du Québec, Jacques Dupuis, déposait le projet de loi 99 pour prévenir l'utilisation abusive des tribunaux et favoriser le respect de la liberté d'expression et la participation des citoyens aux débats publics. En avril 2009, la nouvelle ministre de la Justice Kathleen Weil, a soumis des modifications dans le projet de loi 9, en vertu desquelles les victimes de poursuites abusives devront simplement «établir sommairement» que l'action en justice ou l'acte de procédure peut constituer un abus. Le projet de loi a été adopté en juin 2009. Il permet aussi aux tribunaux d'imposer au poursuivant le versement d'une provision pour frais à sa victime pour l'aider à se défendre et de condamner le poursuivant abusif au paiement d'honoraires et de débours extrajudiciaires ainsi que de dommages punitifs. La ministre Weil souligne que le Québec deviendra la première province du Canada à disposer d'une telle législation contre les poursuites-bâillon, à l'instar d'une multitude d'États américains.

À l'instar des entreprises qui commettent des abus envers les citoyens par des poursuites abusives, ADM utilise une stratégie beaucoup plus pernicieuse. Elle obtient d'abord frauduleusement des tribunaux, avec l'appui du gouvernement fédéral, de ne pas être assujettie à la LCEE. Elle utilise, pour ce faire, un rapport-bidon incomplet et rempli de demi-vérités rédigé par une firme de consultants en conflit d'intérêts flagrant, puisqu'elle est très impliquée dans des études et travaux lancés par ADM et le gouvernement fédéral.

Les entreprises coupables de poursuites-bâillon font peser la menace assez longtemps sur les défendeurs pour épuiser leurs ressources et briser leur détermination, déplore Kathleen Weil. À sa manière, ADM tente d'épuiser les ressources des citoyens démunis comme CQV, dans l'espoir de briser leur détermination en étalant soigneusement sur 8 ans le dévoilement de ses véritables intentions, quant à l'avenir des aéroports Trudeau et Mirabel. Cette entreprise ment effrontément depuis 1996 à la classe politique, au milieu local des affaires, aux médias et même aux tribunaux, sur le véritable coût et les véritables conséquences de ses décisions, tout en prenant bien soin de violer les articles du bail qui la lie à Transports Canada, selon lesquels elle a l'obligation d'agir de bonne foi et de consulter les citoyens affectés.

c) Le 7 octobre 2008, devant la partialité évidente du gouvernement fédéral et de ses institutions dans ce dossier, devant l'impossibilité pour les citoyens d'utiliser le système de justice pour faire respecter leurs droits et devant l'arrogance et le mépris constants manifestés par ADM envers le gouvernement du Québec démocratiquement élu, qui s'est toujours opposé au transfert des vols réguliers de Mirabel à Dorval, CQV s'est adressé à ce qu'elle croit être la dernière institution fédérale qui pourrait dénouer l'impasse, le bureau de la Vérificatrice générale du Canada, madame Sheila Fraser. Malheureusement, la loi fédérale commande que les interventions de la vérificatrice, s'il y a lieu, demeurent confidentielles tant que son rapport de vérification n'ait pas été déposé au parlement. CQV n'est donc pas en mesure de savoir si cette institution fédérale a l'intention d'intervenir.

d) En novembre 2008, la Cour suprême du Canada a reconnu la nuisance excessive que la cimenterie Saint-Laurent faisait subir à ses voisins de l'ex-ville de Beauport et la condamne à leur verser entre 15 et 20 millions de dollars. Ce jugement tant attendu mettait un terme à 14 ans d'efforts des citoyens affectés. En rendant ce jugement, la Cour suprême reconnaît que même si des nuisances sont tout à fait légales, elles peuvent être interdites quand elles sont excessives. Comme quoi le certificat d'autorisation émis par le gouvernement du Québec ne suffit pas à mettre les entreprises à l'abri des poursuites.

e) En août 2009, un individu seul, Claude Robinson, a obtenu gain de cause après 14 ans de combat acharné en Cour Supérieure du Québec contre l'entreprise milliardaire CINAR. Le jugement du juge Claude Auclair a été implacable, après avoir analysé le

dossier de cette entreprise qui a outrageusement plagié l'œuvre de Robinson. Le juge a conclu que « La conduite des affaires de Charest, Weinberg et Izard est basée sur la tricherie, le mensonge et la malhonnêteté. (...) L'objectif de l'octroi de dommages punitifs est de prévenir des cas semblables et de punir ces bandits à cravate ou à jupon, afin de les décourager de répéter leur stratagème et sanctionner leur conduite scandaleuse, infâme et immorale.».

6. Conclusions

Il va sans dire que le dossier aéroportuaire est une réelle "patate chaude" pour le système de justice canadien. Même si la Cour suprême du Canada a refusé de se prononcer à deux reprises dans le dossier aéroportuaire, il n'est pas dit qu'elle ne sera pas interpelée par les nouvelles révélations de CQV. Nous sommes désormais en mesure de prouver que les arguments mis de l'avant par ADM depuis 1996 devant les tribunaux de première instance étaient fallacieux.

Les contacts entretenus par CQV avec d'autres groupes de citoyens ailleurs au Canada et au Royaume-Uni ont fait la preuve que le stratagème véreux utilisé par ADM déborde le cadre d'un litige local n'ayant aucune incidence sur les enjeux nationaux, comme le prétend ADM. ADM ne peut plus se dissimuler sous le prétexte que le gouvernement fédéral lui a donné tous les pouvoirs pour décider ce que bon lui semble, même si ce droit a été obtenu par la tricherie. La Cour suprême, cet ultime instrument de la justice, ne s'est jamais vu offrir la possibilité de se prononcer sur les droits fondamentaux des citoyens qui sont brimés impunément par une entreprise soi-disant privée, à laquelle le gouvernement a accordé tous les droits, même ceux de ne pas respecter les clauses du bail qui le lient à son paravent, ADM.

Dans sa requête formelle de vérification des actions et inactions illégitimes sinon illégales de Transports Canada, CQV souhaite forcer ce ministère à ne plus s'opposer à une véritable étude d'impacts complète et indépendante des mouvements aériens sur la santé, la sécurité et la qualité de vie des citoyens affectés, accompagnée d'une véritable étude économique prenant en compte, non seulement les retombées économiques pour la région métropolitaine, mais aussi le coût de la congestion routière résultant de la présence grandissante d'un aéroport en plein cœur d'un réseau autoroutier déjà sursaturé et le coût de l'injuste dévaluation des propriétés résidentielles imposée à plusieurs dizaines de milliers de citoyens canadiens. C'est seulement après qu'une telle étude d'impacts aura été complétée où la vérité sera mise au jour, qu'une véritable consultation des citoyens affectés et de leurs représentants élus peut être entreprise en toute connaissance de cause.

Si ce dernier espoir demeurait sans réponse, que restera-t-il aux citoyens? L'histoire du monde regorge d'horreurs déclenchées par l'arrogance des dictatures. Mais le monde a changé: l'éveil des consciences à l'égard des abus criminels des dictatures et des méfaits

grandissants de gouvernements irresponsables sur l'environnement global, placera rapidement ADM dans un cul-de-sac dont seule une action politique intelligente pourra les sortir. La patience et la tolérance des citoyens victimes d'abus ont des limites qui seront atteintes bien avant 2040, année limite à laquelle ADM voudrait continuer à imposer ses agressions aériennes. Il est urgent de mettre un terme à ce scandale. Personne n'ose formuler ce que pourrait être la réaction des citoyens en désespoir de cause…

Note: Les faits véridiques relatés précédemment sont extraits d'un document de 118 pages intitulé:

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

Le texte original de ce document a été soumis par CQV le 7 octobre 2008 au bureau de la Vérificatrice générale du Canada, puis mis à jour à deux reprises par la suite les 29 mars et 25 décembre 2009. Ce document et bien d'autres peuvent être consultés sur le site internet de CQV à l'adresse ***www.c-q-v.org****,*

HERTÉ - 2010-02-05