

le besoin se fait actuellement sentir dans des endroits comme Montréal, Toronto, Vancouver et certains autres grands centres urbains.

Des voix: Bravo!

M. Stevens: J'espère que le ministre et ses services seront prêts à expliquer en comité pourquoi ils subissent les pertes dont j'ai parlé. Avant de lui donner aveuglément le pouvoir d'exiger des droits plus élevés selon le principe voulant que l'utilisateur paye, nous devons découvrir pourquoi on subit les pertes que j'ai mentionnées.

J'en viens au deuxième élément très inquiétant de ce bill. Je prie les députés de se reporter à la page 5. Il y est question d'élargir la compétence fédérale de telle sorte que l'adoption d'un règlement de zone concernant les terrains riverains ou situés dans le voisinage des aéroports serait du ressort fédéral. Les notes explicatives disent bien qu'il s'agit là d'une disposition nouvelle, que cette modification autorisera l'établissement du règlement sur le contrôle fédéral de l'utilisation des sols pour les aéroports présents ou futurs. J'aimerais citer les deux nouveaux articles qui m'inquiètent. Le premier figure en page 5, c'est l'article 6(2) dont voici le texte:

Sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, le Ministre peut, par règlement, déclarer «zone de sécurité» tout terrain situé dans le voisinage d'un aéroport ou d'un futur aéroport afin d'en empêcher une utilisation ou un aménagement qui, à son avis, sont incompatibles, avec les activités d'un aéroport dans les cas où

Suit l'énumération de certaines circonstances. Il y a également le paragraphe 4, qui se trouve en page 6. En voici le texte:

Tout propriétaire ou locataire d'un terrain qui, immédiatement avant qu'un règlement de zone ne devienne applicable, occupait un terrain déclaré zone de sécurité ou partie d'une telle zone par ce règlement et qui, à cette époque et au cours d'une telle occupation, faisait de ce terrain ou de constructions, bâtiments ou objets s'y trouvant, une utilisation incompatible avec les dispositions du règlement de zone, de même que le successeur ou le cessionnaire d'un tel propriétaire ou locataire, peuvent continuer à le faire à moins que le règlement de zone ne restreigne ou n'interdise formellement une telle utilisation.

Voici en résumé la teneur de ces deux articles. Le ministre demande de nouveaux pouvoirs pour imposer arbitrairement des règlements d'urbanisme aux terrains contigus ou voisins des aéroports, présents ou à venir. Et ensuite, au paragraphe (4), il précise bien qu'on peut utiliser son terrain à son gré, à condition que cela ne viole pas le nouveau règlement qu'il espère pouvoir adopter.

En page 8, le paragraphe (10) prévoit l'indemnisation des utilisateurs du sol qui en sont empêchés par le nouveau règlement du ministre, l'indemnité représentant la diminution de valeur de son droit sur un terrain, une construction, un bâtiment ou un objet moins la plus-value acquise par le droit, depuis que le réclamant en est devenu titulaire et attribuable à la proximité de l'aéroport ou du futur aéroport. Le ministre demande des pouvoirs nouveaux pour adopter des règlements de zone sur les terrains contigus aux aéroports présents ou à venir, et pour en délimiter l'utilisation. Il établit bien clairement que le propriétaire ne peut jouir de sa propriété une fois qu'il l'a frappée d'une interdiction.

L'indemnité prévue est calculée selon une formule plutôt bizarre. Il faudra tout d'abord que le propriétaire démontre dans quelle mesure sa propriété a perdu de la valeur par suite de la décision du gouvernement, mais en y ajoutant également toute plus-value qu'elle aurait pu acquérir à cause de la

Aéronautique—Loi

proximité de l'aéroport. Il s'agit donc d'une formule de plus et de moins que nous propose le ministre.

Je ferai remarquer qu'aux termes du paragraphe (11), toute réclamation devra se faire dans un délai de deux ans. Il s'agit là d'un délai arbitrairement court, car si le gouvernement décide d'aménager un aéroport à proximité d'une propriété, la construction en prend bien du temps et il faut du temps avant de savoir exactement ce que sera le trafic aérien une fois que l'aéroport entrera en activité. Ce délai devrait donc être supérieur à deux ans. Le propriétaire s'exposera à perdre ses droits, une fois que se sera écoulé ce délai arbitraire, et il ne sera pas en mesure de savoir jusqu'à ce moment-là quelles répercussions aura exactement l'exploitation de l'aéroport que le gouvernement aura aménagé dans son voisinage.

Le ministre prend ensuite la peine d'établir bien clairement au paragraphe (12) qu'en dehors des cas prévus au paragraphe (10) touchant l'indemnité, aucune indemnité ne sera accordée au propriétaire qui aurait subi des dommages à la suite de l'aménagement de l'aéroport auquel songerait le ministre.

● (1700)

La raison pour laquelle j'insiste sur ces dispositions de zonage est que ce genre de chose nous a valu une bien triste aventure dans ma circonscription. Pickering est adjacent à la circonscription de York-Simcoe et touche en particulier à des localités comme Whitchurch-Stouffville, Markham et d'autres villes semblables. Quand le gouvernement a voulu y construire Pickering, il a acheté quelque 18,000 acres. Ce fut un geste très malheureux. Toutefois, il a aussi demandé au gouvernement provincial de geler environ 60,000 acres de plus dans la région parce qu'il pouvait y avoir une zone affectée par le bruit. Le gouvernement voulait aussi geler une autre section.

Le gouvernement de l'Ontario avait acquiescé à la demande du gouvernement fédéral à cette époque. Heureusement, la plupart des terrains ont été libérés depuis l'ultimatum initial des autorités fédérales. Toutefois, cela a été une expérience très désagréable pour toutes les parties concernées. Des propriétaires terriens ne savaient trop quelles parties ils pouvaient continuer à cultiver. Des hommes d'affaires et des ménagères ont été très ennuyés par la décision arbitraire du gouvernement fédéral au sujet de ces 80,000 acres qui devaient faire partie de Pickering et de la région environnante. Il est clair que le ministre veut de plus grands pouvoirs, probablement pour malmener encore davantage les populations locales dans la région de Pickering.

J'estime que les députés ont le droit d'exiger du ministre, avant que ce bill soit adopté, qu'il leur dise pourquoi il veut ces pouvoirs et ces droits inusités. Les gens vivant sur leurs terres ont certes droit à la protection que leur garantit l'Acte de l'Amérique du Nord britannique concernant l'utilisation de leur propriété. Jusqu'ici, la propriété et les droits s'y rattachant ont généralement été considérés comme du ressort purement provincial. L'urbanisme et le zonage ont certes été laissés aux autorités provinciales. Je crois que c'est retourner sérieusement en arrière lorsqu'un gouvernement fédéral, surtout agissant par l'entremise d'un ministère aussi irresponsable que le ministère des Transports, demande maintenant à pouvoir envahir ce droit à la propriété qui a rarement été violé jusqu'ici.

Mes mandants seront très inquiets si ce genre d'article est adopté parce que Pickering n'est malheureusement pas chose