

Il y aurait toutes sortes de domaines à aborder au cours du débat sur ce projet de loi, mais je ne chercherai pas à les passer tous en revue. Je remercie les députés de m'avoir permis de poursuivre mes remarques alors que mon temps de parole était écoulé. Le ministre des Transports a une énorme responsabilité dans le domaine étendu et varié de l'aviation. Cette responsabilité, il la partage avec ses fonctionnaires qui sont d'un grand dévouement et qui ont montré leur savoir-faire, mais qui sont limités eux-mêmes par la politique du gouvernement, même s'il est difficile de savoir pourquoi le gouvernement et les règlements du cabinet cherchent à limiter les moyens du ministère des Transports ou de ceux placés sous son autorité.

Des voix: Bravo!

● (1232)

M. Cyril Symes (Sault-Sainte-Marie): Monsieur l'Orateur, je suis heureux de pouvoir participer au débat à l'étape du rapport du bill C-4 qui modifie la loi sur l'aéronautique, l'ancien bill C-40. Les députés savent très bien quel tumulte ce projet de loi a soulevé chez les exploitants de petits appareils à cause des changements proposés dans les droits d'atterrissage, etc. Je suis heureux de pouvoir affirmer qu'à la suite des pressions exercées par ces exploitants et d'autres groupes intéressés ainsi que par des membres de l'opposition, le comité a été en mesure d'apporter quelques améliorations au projet de loi.

C'est ainsi que l'on propose de modifier l'article 2 de manière à établir des meilleurs liens entre le ministre et les propriétaires et exploitants d'aéronefs; de même les aéronefs de moins de 5,700 kilos ne seront plus assujettis au règlement exigeant un dépôt constituant un privilège sur l'aéronef en cas de non-paiement et de paiement en souffrance.

Toujours à l'étape du comité, nous avons amendé l'article 4; il n'est plus nécessaire de délivrer un permis pour les locaux utilisés dans la conception d'un aéronef; par contre, on doit aviser par courrier recommandé les propriétaires affectés par des règlements de zonage établis aux termes du projet de loi. Avant cet amendement, tout propriétaire affecté par des changements de zonage apportés par le gouvernement fédéral n'en était même pas avisé ni par courrier recommandé ni par courrier de première classe. Nous avons apporté une amélioration certaine à cet égard.

En outre, l'article 7 a été supprimé. Cet article visait à modifier les règlements concernant les permis accordés aux transporteurs aériens sans horaire régulier.

Je suis heureux de constater que l'amendement proposé par le député de Vegreville (M. Mazankowski) autorisera le comité permanent des transports et communications, à la demande de 20 députés, de convoquer des témoins et de faire rapport à la Chambre sur tout projet de règlement concernant les droits d'atterrissage et autres aspects de la loi. Nous appuyons cet amendement car nous estimons qu'il importe d'avoir des consultations permanentes avec les intéressés. Nous voulons voir également comment cette loi affectera les exploitants actuels et nous voulons pouvoir atténuer ou supprimer tout inconvénient qu'elle pourrait susciter.

Dans le temps qu'il me reste je voudrais faire porter mes remarques sur deux aspects du bill qui d'une certaine façon se rapportent au processus de l'amendement qui nous est présenté et à l'étude de la façon dont fonctionne la loi; c'est à dire les

Loi sur l'aéronautique

répercussions qu'aura ce bill sur les propriétaires de terrains par suite des modifications de zonage à proximité des aéroports ainsi qu'à cause de la question de la sécurité aérienne.

Une modification donne au gouvernement fédéral la possibilité de réglementer le zonage dans des secteurs adjacents aux aéroports pour assurer la sécurité des aéronefs commerciaux et privés. En principe, nous approuvons l'idée que le ministère fédéral des transports puisse exercer une certaine autorité en matière de zonage autour des aéroports. Nous sommes par contre consternés par l'absence de clauses de sauvegarde dans le bill au niveau de l'ensemble du processus de réglementation visant à protéger les propriétaires actuels de terrain contre les préjudices dont ils pourraient être victimes par suite des nouvelles mesures de zonage. Nous savons par exemple qu'il n'y a aucune possibilité d'appel avant ou après la publication des règlements touchant ceux qui vont être l'objet de nouvelles mesures de zonage. De l'avis du NPD, la méthode utilisée pour déterminer les compensations accordées à ceux qui sont affectés par des mesures de zonage tout à fait inadéquates. On ne prévoit des mesures de compensation que pour ceux qui utilisent les terrains de façon non conforme au nouveau règlement et la loi ne prévoit pas de compensation pour les blessures ayant pour origine l'exploitation de l'aéroport.

Je pense d'ailleurs à un cas particulier qui démontre bien cette situation et c'est celui des résidents de la zone du parc Stanley près de l'aéroport fédéral situé dans ce secteur de la ville de Thunder Bay. La ville a présenté des instances bien documentées au comité permanent des transports et communications en présentant des recommandations qui, à mon avis, étaient tout à fait logiques et appropriées pour protéger les propriétaires de terrains adjacents aux aéroports. Ils ont signalé toute une série de lacunes dans ce bill que le ministre des Transports (M. Lang) n'a malheureusement pas jugé utile de corriger en présentant des modifications appropriées.

Laissez-moi vous citer l'exposé de la ville de Thunder Bay car je crois qu'il vaut la peine de le verser au compte-rendu et j'invite instamment le ministre à prendre en considération ces recommandations qu'il contient. La ville signale entre autres choses:

Le paragraphe 10 prévoit uniquement l'indemnisation des propriétaires qui se trouveront en contravention avec le règlement de zonage, lors de son entrée en application, du fait que le sol sera déjà affecté à une utilisation non admise, et encore à une valeur diminuée par cette situation de fait, sous réserve le cas échéant de la plus-value foncière pouvant résulter de la présence de l'aéroport. Il n'est rien prévu pour l'indemnisation:

- a) du préjudice pour trouble de jouissance ou du manque à gagner commercial;
- b) des difficultés particulières de réimplantation;
- c) par versement d'une allocation spéciale pour perte de résidence, avec montant fixe pour dérangements et frais de recherche d'une autre résidence, aussi d'une allocation dans les cas où la valeur vénale ne rendrait pas compte des améliorations apportées au terrain;
- d) des frais spéciaux de remplacement du local;
- e) des frais de déménagement;
- f) des frais d'actes de bornage et d'évaluation;

La loi ne comporte pas de disposition particulière pour l'indemnisation de locataires, ni pour le cas des hypothèques.

Le paragraphe (11) fixe un délai de deux ans, à partir du jour de l'enregistrement du règlement, pour le dépôt de la demande d'indemnité. En l'absence de garantie de notification en bonne et due forme du propriétaire, cette disposition pose en principe que chacun est censé contrôler tous les deux ans la situation juridique de sa propriété.