

Le 18 novembre 2014

À : **Comité permanent des finances**
Comité sénatorial permanent des transports et des communications

Mesdames et Messieurs,

Le présent document est le mémoire officiel de la Coalition pour la ceinture de verdure de la région rurale de Burlington au sujet des modifications proposées à la *Loi sur l'aéronautique*. La Coalition appuie les modifications proposées à la section 2 de la partie 4 du projet de loi-C-43.

Contexte

L'aéroparc de Burlington se trouve sur des terres rurales protégées de la ceinture de verdure de l'Ontario, à l'est de l'escarpement du Niagara, aux pieds du mont Nemo. Des fermes centenaires, des résidences rurales, des cours d'eau protégés et de riches terres agricoles l'entourent.

En juillet 2007, M. Vince Rossi a acheté l'aéroparc de Burlington à la famille Kovachik, qui avait fondé l'aéroparc en 1962 et l'exploitait depuis. Pendant 45 ans, l'aéroparc a été un lieu tranquille servant principalement à des fins récréatives, et la majeure partie de la propriété était louée à des agriculteurs de la région. Ceux-ci ont cultivé les terres sauvages à l'ouest de la piste principale et autour de la terre à bois, qui a une importance régionale.

Presque immédiatement après l'achat, le nouveau propriétaire de l'aéroparc a demandé une autorisation municipale afin d'entreposer sur sa propriété environ 8 000 voitures devant être mises aux enchères. Les résidents des alentours ont manifesté leur opposition et ont gagné leur cause; ils ont toutefois été forcés de se mobiliser une fois de plus en novembre 2008 lorsque le nouveau propriétaire a proposé la construction d'une station cellulaire de 65 mètres de haut près de résidences sur Appelby Line. La mobilisation de la communauté a une fois de plus porté ses fruits, et la demande de construction de la station cellulaire a été refusée.

En septembre 2008, le nouveau propriétaire s'est mis à accepter le déversement de remplissage à l'aéroparc de Burlington. En février 2009, environ 50 000 mètres cubes de remplissage avaient été déversés sur les terres agricoles, et la terre à bois avait été détruite. Les voisins se sont mis à remarquer des effets nuisibles sur leur propriété, comme le ruissellement et l'envasement.

La Ville de Burlington, la région de Halton et même la province de l'Ontario ont toutes été avisées qu'elles ne pouvaient prendre aucune mesure concernant l'aéroparc, qui jouit de l'immunité que lui confère la *Loi sur l'aéronautique*. Par conséquent, le remplissage s'est poursuivi pendant cinq autres années, sans relâche et sans réglementation.

En février 2013, le propriétaire de l'aéroparc a demandé une autre exemption municipale, cette fois pour faire l'achat de nouvelles terres agricoles sauvages – les terres protégées de la ceinture de verdure – et pour prolonger la piste principale de l'aéroparc de 4 700 pieds, ce qui représente 700 pieds de plus que les pistes de Buttonville et de l'aéroport de Toronto Island. Au

Le 18 novembre 2014

moment où l'on écrit le présent document, le propriétaire de l'aéroparc poursuit les négociations pour l'achat des terres agricoles (88 acres).

Pendant le processus de demande d'exemption, la communauté rurale et les groupes environnementaux de Burlington ont pris la mesure des problèmes liés au remplissage; c'est là que la Coalition pour la ceinture de verdure de la région rurale de Burlington a vu le jour.

En juillet 2013, des estimations prudentes révélaient que le remplissage sur la propriété de l'aéroparc représentait 500 000 mètres cubes, soit l'équivalent de 200 piscines olympiques. L'examen environnemental a par ailleurs révélé la présence d'hydrocarbures pétroliers, de métaux lourds et de produits cancérigènes, comme le benzopyrène. Les concentrations étaient assez élevées pour qualifier l'aéroparc d'installation non autorisée d'élimination des déchets, puisque des matières contaminées avaient été acceptées¹. Les rapports issus de l'examen environnemental ont aussi établi que rien ne garantissait l'absence de contamination plus grave sur le site.

Le propriétaire de l'aéroparc a persisté à refuser de coopérer avec tout ordre de gouvernement pour autoriser les tests sur les matières déversées. En 2013, les terres agricoles et les résidences adjacentes ont subi de graves problèmes d'inondation et d'envasement attribuable aux accumulations de sol de remplissage (faisant presque deux étages de haut dans certains cas) et à l'absence complète de gestion des eaux pluviales.

La Coalition réunit différents groupes : Protecting Escarpment Rural Lands (PERL), Burlington Green, Milton Green, Coalition on the Niagara Escarpment (CONE), Citizens Opposed to Paving the Escarpment (COPE), the Lowville Area Residents Association (LARA), Rural Burlington Residents Association (RBRA). Elle a réussi à obtenir l'application du règlement municipal de Burlington sur l'altération du site, l'analyse de la qualité de l'eau des puits de la région, l'examen de l'illégalité des fermetures d'accès à des routes, l'application de mesures de protection des cours d'eau de Conservation Halton ainsi que la supervision – par le ministère de l'Environnement – des tests de la nappe phréatique dans le périmètre. Le propriétaire de l'aéroparc s'est opposé à ces mesures, affirmant que la Ville et les autres organismes n'avaient pas les pouvoirs voulus pour faire appliquer la *Loi*. Dans sa décision rendue à la Cour supérieure de l'Ontario, le juge Murray a établi ceci :

Il va sans dire que la construction de la piste doit respecter les exigences fédérales relatives à la pente, à la surface de la piste, aux accotements de piste ainsi qu'à la pente et à la force de ceux-ci. Toutefois, le fait d'exiger de l'aéroparc d'utiliser du remplissage propre conformément à la réglementation municipale au bénéfice des autres résidents de la municipalité ne sera pas reflété de façon permanente dans la structure du produit fini, comme l'entendait le juge Beez. Le règlement administratif n'est pas une tentative

¹ <http://cms.burlington.ca/AssetFactory.aspx?vid=30351> <http://cms.burlington.ca/AssetFactory.aspx?did=28122>

de la municipalité visant à réglementer la surface de la piste, les accotements de piste ainsi que la pente et la force de ceux-ci. La réglementation de la qualité du remplissage peut influencer sur la manière dont on décide de construire des installations aéroportuaires conformément aux exigences fédérales, mais cette réglementation n'aura aucune répercussion directe sur les qualités opérationnelles ou sur la pertinence du produit fini utilisé en aéronautique². [Traduction]

Le 11 juin 2014, la Cour d'appel de l'Ontario a maintenu la décision du juge Murray et établi que le règlement municipal de la Ville de Burlington sur le remplissage ne contrevenait pas à la *Loi sur l'aéronautique* et qu'il s'appliquait par conséquent à la propriété de l'aéroparc. Cette décision donne par ailleurs le feu vert aux autorités environnementales de la province pour commencer les tests sur les terres affectées.

La Coalition continue de militer pour que les 500 000 mètres cubes de sol potentiellement contaminés soient testés et pour que des mesures soient prises pour remédier aux dommages causés aux terres agricoles et aux propriétés avoisinantes.

Nous sommes défavorables à toute expansion de l'aéroparc sur les terres rurales protégées de la ceinture de verdure adjacentes à l'escarpement du Niagara (une réserve de la biosphère de l'UNESCO), et nous soutenons les mesures dissuasives et le processus de consultation figurant dans les modifications à la *Loi sur l'aéronautique*.

Commentaires sur la *Loi sur l'aéronautique* et sur son application à l'aéroparc de Burlington

En raison de l'ambiguïté de la *Loi sur l'aéronautique* et de l'absence de planification et de réglementation relativement aux aérodromes privés enregistrés ou non, la Ville de Burlington a dû assumer des centaines de milliers de dollars en frais juridiques, et d'énormes dommages environnementaux et sociaux ont été causés sur ses terres rurales.

À l'heure actuelle, la *Loi sur l'aéronautique* offre aux exploitants d'aérodromes privés les mêmes pouvoirs considérables qu'aux exploitants d'aéroports commerciaux; elle leur donne les mêmes protections et la même autonomie, mais presque aucune obligation à l'égard de la réglementation – en d'autres termes, les aérodromes privés ont tous les pouvoirs, mais aucune responsabilité.

De plus, les failles réglementaires attribuables à l'approche permissive de la *Loi* appliquée aux aérodromes enregistrés et non enregistrés font qu'en Ontario seulement, au moins cinq aéroparcs privés mènent d'importantes activités lucratives de remplissage, des activités largement non réglementées.

La Ville de Burlington travaille à faire appliquer, à la propriété de l'aéroparc, des mesures relatives à l'altération du site. Toutefois, la *Loi sur l'aéronautique* offrait d'énormes protections à ce type d'entreprise privée, en ignorant complètement toutes les mesures de surveillance et de

² Burlington Airpark c. City of Burlington, 2013 ONSC 6990.

Le 18 novembre 2014

planification soigneusement élaborées par la province, les régions et les municipalités en vue de protéger le caractère et l'environnement du secteur agricole et rural.

Les dommages subis par notre communauté rurale au cours des cinq dernières années ont attiré l'attention des médias nationaux; l'utilisation de terres sauvages et protégées pour agrandir l'aéroparc serait dévastatrice. L'aéroparc de Burlington aurait la taille de l'aéroport de Buttonville mais, comme il demeurerait non enregistré, toute la réglementation normalement applicable à un aéroport commercial ne s'y appliquerait pas – qu'il s'agisse des heures d'opération, de la gestion de la faune, de la prise de mesures pour la protection de l'environnement ou du dégivrage ou du nettoyage des avions. Résultat : on exempte un type d'entreprise privée de la réglementation que toutes les autres entreprises sont tenues de respecter.

La Canadian Owners and Pilots Association (COPA) s'est battue pour préserver le cœur de la *Loi sur l'aéronautique* et a répété qu'il revient au gouvernement fédéral et aux lois de l'aéronautique de déterminer si on autorise l'aménagement d'aérodromes, et à quel endroit; pourtant, la *Loi* n'offre actuellement aucun plan à l'échelle fédérale pour déterminer la situation géographique des aérodromes et déterminer si on peut autoriser la présence d'aérodromes non enregistrés. Selon la *Loi*, tout aérodrome voulant être reconnu doit obtenir une autorisation municipale, mais cela ne fait que favoriser les aérodromes non enregistrés (celui de Burlington a laissé tomber son enregistrement). La *Loi* établit aussi que l'enregistrement n'est exigé par le ministre que si une zone est construite (terme indéfini), ce qui laisse de côté les zones rurales et environnementales fragiles d'importance.

Selon la COPA, le gouvernement fédéral est la seule entité ayant le pouvoir de prendre des mesures en matière d'aéronautique, notamment de déterminer s'il faut autoriser l'établissement d'un aérodrome ainsi que l'endroit de son établissement, le cas échéant. Elle ajoute que le gouvernement fédéral est aussi le seul à pouvoir établir de quelle manière les pouvoirs sont exercés. Le cas échéant, il n'y a aucune raison de s'opposer à l'établissement d'un équilibre entre les mesures permissives de la loi fédérale et les mesures prohibitives raisonnables des modifications proposées.

Pour en savoir plus sur la Coalition et sa mobilisation à l'égard des activités de remplissage de l'aéroparc de Burlington, et pour obtenir des photos, des articles de média et des vidéos, veuillez consulter le site suivant : www.saverurlburl.org.

Cordialement,

Vanessa Warren

Coalition pour la ceinture de verdure de la région rurale de Burlington

www.saverurlburl.org

ruralburlingtongreenbelt@gmail.com

Cellulaire : 905-334-6750