

T-1778-83

T-1778-83

Fulvia Acciaroli, Ezio Acciaroli, Iva Acciaroli and Elaine Acciaroli (Plaintiffs)

Fulvia Acciaroli, Ezio Acciaroli, Iva Acciaroli et Elaine Acciaroli (demandeurs)

v.

a c.

The Queen (Defendant)

La Reine (défenderesse)

T-1779-83

T-1779-83

Emidio Masi, Rita Masi, Raymond Masi and Louis Masi (Plaintiffs)

Emidio Masi, Rita Masi, Raymond Masi et Louis Masi (demandeurs)

v.

c.

The Queen (Defendant)

La Reine (défenderesse)

INDEXED AS: ACCIAROLI v. CANADA

RÉPERTORIÉ: ACCIAROLI c. CANADA

Trial Division, Martin J.—Hamilton, November 2, 3, 4, 5 and 6, 1987; Ottawa, March 31, 1988.

Division de première instance, juge Martin—Hamilton, 2, 3, 4, 5 et 6 novembre 1987; Ottawa, 31 mars 1988.

Crown — Torts — Nuisance — Construction and operation of airport extension next to residential properties — Whether actionable nuisances due to noise, dust, dirt, foul smells, alteration of neighbourhood and inconvenience due to closure of road to city.

Couronne — Responsabilité délictuelle — Nuisance — Construction et mise en service de l'agrandissement d'un aéroport à proximité de propriétés résidentielles — Le bruit, la poussière, la saleté, les odeurs désagréables, le changement du milieu et les inconvénients dus à la fermeture d'une route conduisant à la ville sont-ils des nuisances ouvrant droit à une poursuite civile?

Crown — Torts — Injurious affection where claimants' lands not taken — Construction and operation of airport extension next to residential properties — No remedy for injurious affection where not expressly or impliedly provided for by statute.

Couronne — Responsabilité délictuelle — Atteinte préjudiciable en l'absence d'emprise — Construction et mise en service de l'agrandissement d'un aéroport à proximité de propriétés résidentielles — Pas de recours pour atteinte préjudiciable si la loi ne le prévoit pas expressément ou implicitement.

The Hamilton Civic Airport had to be expanded to satisfy increased demand. A new tower and a longer runway and taxiway were built. Construction began in 1983 and was substantially completed by July 1985. The new runway was not used until May 1986. The plaintiffs resided in Ancaster which is within the Regional Municipality of Hamilton-Wentworth. Before the expansion, the Acciaroli house was 500 m from the nearest airport boundary and 900 m from the nearest runway. After the expansion, the distances were 9 m and 360 m respectively. The Masi house, before the expansion, was 400 m from the nearest boundary and 750 m from the nearest runway. After the expansion, the distances were 500 m and 950 m respectively. Also, the more direct road to Hamilton was closed off resulting in a 6 km detour for the plaintiffs to get downtown.

En raison d'une demande croissante, l'aéroport municipal de Hamilton a dû être agrandi et on y a construit une nouvelle tour, une piste plus longue et d'autres voies de circulation. Commencés en 1983, les travaux étaient pour la plupart achevés en juillet 1985. La nouvelle piste n'a pas été mise en service avant le mois de mai 1986. Les demandeurs habitent à Ancaster, dans la municipalité régionale de Hamilton-Wentworth. Avant l'agrandissement, la résidence des Acciaroli était située à 500 m de la limite la plus proche de l'aéroport et à 900 m de la piste la plus rapprochée. Après l'agrandissement, les distances étaient, respectivement, de 9 m et de 360 m. Quant à la résidence des Masi, elle se trouvait avant l'agrandissement à 400 m de la limite la plus proche et à 750 m de la piste la plus rapprochée. Par la suite, les distances étaient, respectivement, de 500 m et de 950 m. De plus, la route la plus directe menant à Hamilton a été fermée à la circulation, forçant les demandeurs à faire un détour de 6 km pour se rendre au centre-ville.

The plaintiffs seek damages in nuisance arising out of the construction and operation of the extension to the airport or, alternatively, for injurious affection to their properties resulting from the construction and proposed use of the extension to the airport on expropriated lands adjacent or close to the plaintiff's houses.

Les demandeurs ont intenté un recours en nuisance pour les dommages causés par la construction et la mise en service de l'agrandissement de l'aéroport ou, subsidiairement, pour atteinte préjudiciable à leur bien-fonds en raison de la construction et de l'utilisation projetée de cet agrandissement sur les terrains expropriés adjacents ou situés à proximité.

Held, the action should be dismissed.

Jugement: l'action devrait être rejetée.

The claim in nuisance covers all actionable nuisances, including those arising out of the operation of the airport. The nuisances complained of by the plaintiffs herein—increased noise, dust and dirt during construction, change in the character of the neighbourhood, loss of access due to road closure, increased noise, vibrations and foul smells from aircraft—are not actionable nuisances. If they were, they arose out of the construction of the airport, which had been authorized by statute, rendering lawful, and therefore not actionable, the acts of which the plaintiffs complain. Furthermore, even if the noise due to the operation of the airport were an actionable nuisance, the defendant is not liable therefor because the operation of the airport is not in the hands of the defendant. Finally, noise impact studies conducted by Transport Canada at the airport and at the plaintiffs' houses in accordance with widely recognized criteria, revealed that the noise disturbance level at the Masi residence had actually decreased and only marginally increased at the Acciaroli residence. Such a marginal increase is not enough to constitute a nuisance.

The claim for injurious affection is limited to damages flowing from the construction of the airport, and not from its operation. However, this claim must also be dismissed: compensation for injurious affection could have been awarded only if it had been provided for by legislation, but there was nothing to that effect in any legislation applicable herein. While the *Federal Court Act* does refer, in section 17, to claims for injurious affection, that provision is purely jurisdictional. Although it may have been otherwise in previous legislation, now all the statutory provisions for compensation and for determining value are contained in the *Expropriation Act*, which does not provide for compensation for injurious affection. The case of *Imperial Oil Ltd. v. The Queen*, a Supreme Court of Canada decision, is of no assistance to the plaintiffs. It stands for the proposition that a land owner is entitled to compensation where his land is injuriously affected by the construction of a public work if the legislation shows an intention on the part of Parliament that he should be compensated in such circumstances.

STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

- Aeronautics Act*, R.S.C. 1970, c. 3, s. 3.
- Exchequer Court Act*, R.S.C. 1927, c. 34, s. 19.
- Expropriation Act*, R.S.C. 1927, c. 64, s. 23.
- Expropriation Act*, R.S.C. 1952, c. 106, s. 23.
- Expropriation Act*, R.S.C. 1970 (1st Supp.), c. 16, ss. 23, 24.
- Federal Court Act*, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 17.
- Navigable Waters Protection Act*, R.S.C. 1952, c. 193.
- St. Lawrence Seaway Authority Act*, R.S.C. 1952, c. 242, s. 18(3).
- The Lands Clauses Consolidation Act*, 1845, 8 & 9 Vict., c. 18, s. 28.

La réclamation fondée sur le délit de nuisance vise toutes les nuisances ouvrant droit à une poursuite civile, y compris toute nuisance résultant de l'exploitation de l'aéroport. Mais en l'espèce, les nuisances dont les demandeurs se plaignent—augmentation du bruit, de la poussière et de la saleté pendant la construction, changement de caractère du milieu, perte d'accès en raison de la fermeture de la route, augmentation du bruit, des vibrations et des odeurs désagréables provenant des aéronefs—ne sont pas des nuisances ouvrant droit à une poursuite civile. Même en admettant qu'il s'agit bien de nuisances, celles-ci résultaient de la construction de l'aéroport, autorisée par la loi, laquelle légalise les actes dont les demandeurs se plaignent et empêche donc tout recours civil. En outre, même si le bruit émanant de l'exploitation de l'aéroport constituait bel et bien une nuisance ouvrant droit à une action, la défenderesse n'en serait aucunement responsable puisque ce n'est pas d'elle que relève l'exploitation des installations. Enfin, les études sur l'impact du bruit qu'a menées Transport Canada à l'aéroport et aux domiciles des demandeurs, suivant des critères largement acceptés, ont révélé que le niveau de perturbation sonore avait en fait diminué à la résidence des Masi, alors qu'il n'avait augmenté que de façon marginale à celle des Acciaroli. Une augmentation aussi faible ne constitue pas une nuisance.

Le recours pour atteinte préjudiciable est limité aux dommages résultant de la construction de l'aéroport, et non de son exploitation. Toutefois, ce recours doit également être rejeté: des dommages-intérêts n'auraient pu être accordés à ce chapitre que si le droit à l'indemnisation découlait d'une loi, ce qui n'est aucunement le cas en l'espèce. Certes, l'article 17 de la *Loi sur la Cour fédérale*, vise les demandes pour atteinte défavorable, mais il s'agit d'une disposition de nature purement juridictionnelle. Bien qu'il ait pu en être autrement dans les lois antérieures, l'ensemble des règles régissant l'indemnisation et la détermination de la valeur des biens-fonds sont maintenant contenues dans la *Loi sur l'expropriation*, laquelle ne prévoit aucune indemnisation pour atteinte préjudiciable. L'arrêt de la Cour suprême, *Imperial Oil Ltd. c. La Reine*, ne constitue pas un précédent en faveur des demandeurs. Il porte plutôt que le propriétaire foncier dont le bien-fonds a subi une atteinte préjudiciable à cause de la construction d'un ouvrage public a droit à une indemnisation dans la mesure où l'intention du législateur d'accorder ce dédommagement ressort de la loi.

LOIS ET RÈGLEMENTS

- Loi de la cour de l'Échiquier*, S.R.C. 1927, chap. 34, art. 19.
- Loi des expropriations*, S.R.C. 1927, chap. 64, art. 23.
- Loi sur la Cour fédérale*, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), chap. 10, art. 17.
- Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent*, S.R.C. 1952, chap. 242, par. 18(3).
- Loi sur l'aéronautique*, S.R.C. 1970, chap. 3, art. 3.
- Loi sur la protection des eaux navigables*, S.R.C. 1952, chap. 193.
- Loi sur les expropriations*, S.R.C. 1952, chap. 106, art. 23.
- Loi sur l'expropriation*, S.R.C. 1970 (1^{er} Supp.), chap. 16, art. 23, 24.
- The Lands Clauses Consolidation Act*, 1845, 8 & 9 Vict., chap. 18, art. 28.

CASES JUDICIALLY CONSIDERED

APPLIED:

The Queen v. Loiselle, [1962] S.C.R. 624; *St. Pierre et al. v. Ministry of Transportation and Communications* (1983), 28 L.C.R. 1 (Ont. C.A.); *St. Pierre v. Ontario (Minister of Transportation and Communications)*, [1987] 1 S.C.R. 906; (1987), 75 N.R. 291; *Walker et al. v. Pioneer Construction Co. (1967) Ltd.* (1975), 8 O.R. (2d) 35 (H.C.); *The King v. MacArthur* (1904), 34 S.C.R. 570; *The King v. Carrières De Beauport* (1915), 17 Ex.C.R. 414; *Sisters of Charity of Rockingham v. The King*, [1922] 2 A. C. 315; 67 D.L.R. 209; [1922] 3 W.W.R. 33 (P.C.).

DISTINGUISHED:

Hagel and Hagel v. Municipal District of Yellowknife and Board of Trustees for Yellowknife and Board of Trustees for Yellowknife Public School District No. 1 (1962), 35 D.L.R. (2d) 110 (N.W.T.C.A.); *Toronto Transportation Commission v. Village of Swansea*, [1935] S.C.R. 455; [1935] 3 D.L.R. 619; *Prentice v. City of Sault Ste. Marie*, [1928] S.C.R. 309; [1928] 3 D.L.R. 564; *Forster v. City of Medicine Hat* (1913), 9 D.L.R. 555 (Alta. S.C.); *Windsor (City of) v. Larson et al.* (1980), 20 L.C.R. 344 (Ont. Div. Ct.); *The King v. Lawson & Sons Ltd.*, [1948] 3 D.L.R. 334 (Ex. Ct.); *The King v. Woods Mfg. Co. Ltd.*, [1949] Ex.C.R. 9; *Jolliffe v. Exeter Corpn.*, [1967] 1 W.L.R. 350 (Q.B.D.).

CONSIDERED:

Imperial Oil Ltd. v. The Queen, [1974] S.C.R. 623; (1973), 35 D.L.R. (3d) 73.

COUNSEL:

Roger D. Yachetti, Q.C. and Aldo P. Berlingieri for plaintiffs.
Charlotte A. Bell and Marlene Thomas for defendant.

SOLICITORS:

Yachetti, Lanza & Restivo, Hamilton, for plaintiffs.
Deputy Attorney General of Canada for defendant.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

MARTIN J.: The plaintiffs in these actions consist of two families, the Acciarolis and the Masis, who have taken action against the defendant for damages in nuisance arising out of the construction and operation of the extension to the Hamil-

JURISPRUDENCE

DÉCISIONS APPLIQUÉES:

The Queen v. Loiselle, [1962] R.C.S. 624; *St. Pierre et al. v. Ministry of Transportation and Communications* (1983), 28 L.C.R. 1 (C.A. Ont.); *St-Pierre c. Ontario (Ministre des Transports et Communications)*, [1987] 1 R.C.S. 906; (1987), 75 N.R. 291; *Walker et al. v. Pioneer Construction Co. (1967) Ltd.* (1975), 8 O.R. (2d) 35 (H.C.); *The King v. MacArthur* (1904), 34 R.C.S. 570; *The King v. Carrières De Beauport* (1915), 17 R.C.É. 414; *Sisters of Charity of Rockingham v. The King*, [1922] 2 A. C. 315; 67 D.L.R. 209; [1922] 3 W.W.R. 33 (P.C.).

DISTINCTION FAITE AVEC:

Hagel and Hagel v. Municipal District of Yellowknife and Board of Trustees for Yellowknife and Board of Trustees for Yellowknife Public School District No. 1 (1962), 35 D.L.R. (2d) 110 (C.A.T.N.-O.); *Toronto Transportation Commission v. Village of Swansea*, [1935] R.C.S. 455; [1935] 3 D.L.R. 619; *Prentice v. City of Sault Ste. Marie*, [1928] R.C.S. 309; [1928] 3 D.L.R. 564; *Forster v. City of Medicine Hat* (1913), 9 D.L.R. 555 (C.S. Alta.); *Windsor (City of) v. Larson et al.* (1980), 20 L.C.R. 344 (C. div. de l'Ont.); *The King v. Lawson & Sons Ltd.*, [1948] 3 D.L.R. 334 (C. de l'E.); *The King v. Woods Mfg. Co. Ltd.*, [1949] R.C.É. 9; *Jolliffe v. Exeter Corpn.*, [1967] 1 W.L.R. 350 (Q.B.D.).

DÉCISION EXAMINÉE:

Imperial Oil Ltd. c. La Reine, [1974] S.C.R. 623; (1973), 35 D.L.R. (3d) 73.

AVOCATS:

Roger D. Yachetti, c.r. et Aldo P. Berlingieri pour les demandeurs.
Charlotte A. Bell et Marlene Thomas pour la défenderesse.

PROCUREURS:

Yachetti, Lanza & Restivo, Hamilton, pour les demandeurs.
Le sous-procureur du Canada pour la défenderesse.

Ce qui suit est la version française des motifs du jugement rendus par

LE JUGE MARTIN: Les deux demandeurs en l'espèce, les familles Acciaroli et Masi, ont intenté des actions en nuisance contre la défenderesse pour les dommages causés par la construction et la mise en service de l'agrandissement de l'aéroport muni-

ton Civic Airport or, alternatively, for damages for injurious affection caused to their properties as a result of the construction and proposed use of the extension to the airport on expropriated lands adjacent or close to the homes owned by the plaintiffs.

The plaintiffs in cause No. T-1778-83 include Iva and Elaine, the children of Fulvia and Ezio Acciaroli, and in cause No. T-1779-83 include Raymond and Louis, the children of Emidio and Rita Masi. In his written argument counsel for the plaintiffs advised that the claims by the children of both families were being abandoned. Leave to do so will be given with no order as to costs. The remaining plaintiffs in each cause are the married couples who have the beneficial ownership in the properties claimed to be damaged or injuriously affected by the defendant's activities.

Both couples are of Italian origin. They were born and raised in rural Italian areas until they immigrated to the Hamilton area in the mid 1950s. The two couples lived in the city of Hamilton from the time of their arrival in Canada until the 1970s. In 1970 the Acciarolis purchased 10.124 acres of vacant land in Ancaster, a part of the Regional Municipality of Hamilton-Wentworth. In the same year they constructed their home on the land. The house is located on the east side of the road and described as municipal number 1208 Glancaster Road.

In 1969 the Masis purchased 2.79 acres of vacant land in Glanbrook, on the same road but about 500-600 m further south and on the west side of the road. In 1974 the Masis constructed a home on the land and moved into it in December of 1975. The municipal address of the Masi home is 1691 Glancaster Road.

Glancaster Road runs north and south and, at the time the plaintiffs acquired their properties and built their homes, there was direct access at its northern termination to highway 53 and thence to downtown Hamilton. The road also acted as the dividing boundary between the areas of Ancaster on its east side and Glanbrook to the west. Consequently, although the Acciarolis and Masis lived on the same road, the Acciarolis lived in Ancaster and the Masis in Glanbrook.

principal de Hamilton ou, subsidiairement, pour atteinte préjudiciable à leur bien-fonds en raison de la construction et de l'utilisation projetée de cet agrandissement sur les terrains expropriés adjacents ou situés à proximité.

Les enfants de Fulvia et Ezio Acciaroli, Iva et Elaine, sont inscrits comme demandeurs dans le dossier portant le numéro de greffe T-1778-83, et il en est de même pour les enfants de Emidio et Rita Masi, Raymond et Louis, dans le dossier n° T-1779-83. L'avocat des deux familles a indiqué, dans ses plaidoiries écrites, qu'il y avait désistement quant aux demandes portées en leur nom. La Cour l'a autorisé, sans adjudication de dépens. Les demandeurs restants sont donc les deux couples, propriétaires réels des biens-fonds auxquels les activités de la défenderesse ont présumément causé un dommage ou une atteinte préjudiciable.

Les deux couples sont d'origine italienne. Nés et élevés dans un milieu rural en Italie, ils ont immigré dans la région de Hamilton au milieu des années 1950. Jusqu'aux années 1970, ils ont vécu dans la ville même de Hamilton. En 1970, les Acciaroli ont fait l'acquisition d'un terrain vacant d'une superficie de 10,124 acres à Ancaster, localité faisant partie de la municipalité régionale de Hamilton-Wentworth. Ils y ont fait construire leur maison, qui porte le numéro civique 1208, chemin Glancaster, du côté est du chemin.

En 1969, les Masi ont acheté un terrain vacant de 2,79 acres à Glanbrook, sur le même chemin, mais à environ 500 à 600 mètres plus au sud, du côté ouest. Ils y ont fait construire une maison en 1974 et y ont emménagé en décembre de l'année suivante. Leur adresse civique est le 1691, chemin Glancaster.

Le chemin Glancaster est situé dans l'axe nord-sud. Son extrémité nord donnait, à l'époque où les demandeurs ont acquis leur terrain et construit leur maison, sur la route 53 qui mène au centre-ville de Hamilton. Ce chemin sert de limite entre les localités de Ancaster, à l'est, et Glanbrook, à l'ouest. Ainsi, tout en habitant sur le même chemin, les Acciaroli habitent Ancaster et les Masi, Glanbrook.

When the Acciarolis and Masis acquired their properties on Glancaster Road they were aware of the existence of the airport and that there would be a certain amount of air traffic in the vicinity. They said they were under the impression that it was just a small airport catering to a flying school. Mrs. Acciaroli said there were just little planes flying around and that they did not worry her. From 1970 when she moved to her new house until 1986 when the new runway opened she says that the noise from the planes did not bother her. The Masis' evidence in this respect was almost identical—that the noise from the planes gave rise to no concern on their part until flying operations began on the new runway in 1986. Prior to that time Mr. Masi said he would only see the odd teaching plane.

Notwithstanding the proximity of the airport the plaintiffs characterized the area as a quiet country setting. In this respect I accept their evidence that it was their intention, in establishing their homes on Glancaster Road, to establish themselves in a rural setting but in a setting which was no more rural than one adjacent to a moderately sized airport serving the regional municipal area of Hamilton-Wentworth.

At the time the parties bought their respective pieces of land on Glancaster Road the Hamilton Civic Airport was located to the west of both properties. An examination of Exhibit 2 indicates that the Acciaroli house was 500 m from the nearest airport boundary and 900 m from the nearest runway. The Masi house was 400 m from the nearest boundary and 750 m from the nearest runway. Although the runways could not be seen from the plaintiffs' homes some of the airport buildings and structures could.

The same exhibit shows that after the expansion of the airport, by the addition of a runway to the north of the previously existing facilities, the Masi house was 500 m from the new boundary to the north and 950 m distant from the new runway. The Acciaroli house was, at that time, about 9 m from the new boundary and 360 m from the new runway.

Prior to the expansion of the airport by the addition of a second east-west runway having a

Au moment de l'achat de leur propriété à cet endroit, les Acciaroli et les Masi connaissaient l'existence de l'aéroport et savaient qu'il y aurait une certaine circulation aérienne dans le voisinage. Ils ont déclaré avoir eu l'impression qu'il ne s'agissait que d'un petit aéroport servant d'école de pilotage. Selon M^{me} Acciaroli, il y avait seulement de petits appareils qui volaient aux alentours, ce qui ne l'a pas inquiété. De 1970, date de leur emménagement, jusqu'à l'ouverture de la nouvelle piste en 1986, elle a affirmé ne pas avoir été gênée par le bruit des avions. Les Masi ont témoigné dans le même sens, à savoir qu'ils ne s'étaient pas souciés du bruit avant le début des opérations aériennes sur la nouvelle piste, en 1986. M. Masi a déclaré n'avoir aperçu jusque là que l'avion-école.

Malgré la proximité de l'aéroport, les demandeurs ont décrit leur coin comme un endroit calme à la campagne. Leur témoignage est digne de foi en ce qui concerne leur intention de s'installer dans un milieu rural, au chemin Glancaster, dans la mesure toutefois où l'on peut qualifier de rural un environnement situé en bordure d'un aéroport d'envergure modeste qui dessert la municipalité régionale de Hamilton-Wentworth.

À l'époque où les parties ont fait l'acquisition de leur terrain respectif sur le chemin Glancaster, l'aéroport municipal de Hamilton se trouvait à l'ouest. Comme l'indique la pièce 2, la résidence des Acciaroli était située à 500 m de la limite la plus proche de l'aéroport et à 900 m de la piste la plus rapprochée. Quant à celle des Masi, elle se trouvait à 400 m de la plus proche limite et à 750 m de la piste la plus rapprochée. De chez eux, les demandeurs ne pouvaient pas apercevoir les pistes, mais seulement quelques bâtiments et structures.

On peut voir dans ce même document qu'après l'agrandissement de l'aéroport et l'ajout d'une piste au nord des installations existantes, la maison des Masi s'est retrouvée à 500 m de la nouvelle limite nord, et à 950 m de la nouvelle piste. Celle des Acciaroli n'était plus qu'à 9 m de la limite et à 360 m de la piste.

Cette nouvelle piste, située dans l'axe est-ouest, a une longueur de 2 400 m. Avant l'agrandisse-

length of 2400 m there were already two existing runways, one east-west having a length of 1500 m and one, more or less north-south, having a length of 1800 m. It can thus be seen that both residences were quite close to the airport and its original runways prior to 1986.

The plaintiffs' claim that their quiet rural country setting as it existed prior to 1986 drastically changed for the worse by the increase in the noise, fumes and vibrations which came from the operation of the new runway is, in my view, exaggerated.

Prior to 1986 the airport had been more than a teaching airport from which there occasionally rose a small propeller-driven plane. Mr. Joseph Brister, the general manager for the expansion project, gave evidence that, among other types of aircraft using the Hamilton Civic Airport prior to the opening of the new runway in 1986, Nordair operated a scheduled Boeing-737 jet service with about eight flights a day from 1979 until 1982.

As well a Mr. N. M. Standen gave acoustical evidence (about which more will be said later) to the effect that while the noise disturbance level increased marginally in the area of the Acciaroli residence between 1981 and 1987 it would not be perceptible. He also indicated that between 1981 and 1987 the noise disturbance level at the location of the Masi residence had actually decreased.

The exaggeration of the change in conditions brought about by the operation of the new runway is particularly evident in the case of the Masis whose house was some 400 m from the west end of the southern east-west runway and is now located more than twice that distance from the new northern east-west runway to which aircraft have been diverted following the completion of its construction in 1985.

Prior to the opening of the new runway the Masi house was 400 m from and almost directly in line with the western end of the old east-west runway so that the flight path of any plane taking off in a westerly direction from that runway would be, immediately after takeoff, almost directly over the Masi house. The diversion of such flights to the northern east-west runway would necessarily

ment, l'aérodrome ne comptait que deux pistes, l'une dans l'axe est-ouest, mesurant 1 500 m, et l'autre, orientée à peu près nord-sud et mesurant 1 800 m. Il ressort donc que les deux résidences étaient, avant 1986, assez proches de l'aéroport et de ses deux premières pistes.

Les demandeurs allèguent que les conditions de vie dont ils jouissaient dans leur environnement calme et rural se sont dégradées radicalement après 1986 en raison de l'augmentation du bruit, des émanations et des vibrations résultant de l'exploitation de la nouvelle piste. Cette plainte est, à mon avis, exagérée.

Avant 1986, l'aéroport était bien davantage qu'une école d'où décollait à l'occasion un petit avion à hélice. Selon le témoignage de M. Joseph Brister, administrateur général du projet d'agrandissement, on y voyait déjà plusieurs types d'aéronefs, dont des Boeing 737 de la compagnie Nordair qui a offert, de 1979 à 1982, un service régulier d'environ huit vols quotidiens.

En outre, d'après le témoignage de M. N. M. Standen sur les questions acoustiques (que nous examinerons en détail ci-après), le niveau de gêne causée par le bruit ne s'est accru que de façon marginale et imperceptible dans le secteur de la résidence des Acciaroli, entre 1981 et 1987. D'après lui, le niveau de gêne a en fait diminué pendant la même période aux environs de la maison des Masi.

Dans ce dernier cas, l'exagération est particulièrement évidente puisque leur résidence, auparavant située à environ 400 m de l'extrémité ouest de la piste est-ouest, au sud de l'aéroport, est maintenant située à plus de deux fois cette distance par rapport à la nouvelle piste est-ouest, au nord, où les aéronefs ont été dirigés dès son achèvement en 1985.

Avant l'ouverture de cette piste, la résidence de la famille Masi se trouvait également à 400 m de distance de l'extrémité ouest de la première piste est-ouest et presque en ligne directe avec elle, de sorte que les appareils prenant leur envol vers l'ouest la survolaient quasi immédiatement. Le déroutement de ces vols vers la nouvelle piste au nord devait nécessairement réduire d'autant le

reduce the noise aggravation level at the location of the Masi house to that extent. It is not surprising that with the diversion of many flights from the southern east-west runway to the new east-west runway to the north that the measured noise aggravation level at the Masi house would be less in 1986-87 than it was prior to the completion of the new runway.

However the disturbance caused to the plaintiffs by the operation of the new runway is not the only complaint which they have. The Acciarolis' complaints are summarized by counsel as follows:

- (a) increased noise, dust and dirt coming from machinery on the construction site itself;
- (b) increased noise, dust and dirt coming from heavy trucks travelling to and from the construction site;
- (c) interruptions at the home by people asking for directions and in one instance by people involved in an accident;
- (d) trespasses onto their property by workers and trucks;
- (e) an attack on their dogs by a rabid fox;
- (f) the actual physical existence of the new runway, fences, towers, utility buildings, service entrance and signs, all of which are clearly visible;
- (g) significant loss of access due to road closures;
- (h) change in character of the neighbourhood including the creation of a quasi-industrial type setting in sharp contrast to the serene, pastoral setting which existed prior to the expansion;
- (i) the actual physical layout of the newly expanded airport which surrounds the subject property to the east and to the north, leaving the property in an isolated pocket on Glancaster Road;
- (j) increased noise, vibrations and foul smells from aircraft using the new airport facility both during daytime and nighttime;

niveau d'agression sonore. Il n'est donc pas surprenant que le niveau mesuré en 1986-87 à la résidence des Masi ait été inférieur aux niveaux précédents.

Cependant, les demandeurs ne se plaignent pas uniquement de la gêne que leur cause l'exploitation de la nouvelle piste. Voici, en résumé, les motifs de plainte de la famille Acciaroli:

- a) augmentation du bruit, de la poussière et de la saleté provenant de la machinerie qui se trouve sur le chantier lui-même;
- b) augmentation du bruit, de la poussière et de la saleté provenant des lourds camions qui vont et viennent sur le chantier;
- c) dérangements causés chez eux par des personnes venant demander la direction à prendre et, à une occasion, par des personnes impliquées dans un accident;
- d) violation du droit de propriété par les ouvriers et les camions;
- e) attaque de leurs chiens par un renard enragé;
- f) grande visibilité de la nouvelle piste, ainsi que des nouveaux bâtiments de services généraux, clôtures, tours, voies d'accès et panneaux de signalisation;
- g) perte importante d'accès en raison de la fermeture de routes;
- h) changement de caractère du milieu qui, d'un cadre serein et pastoral, est passé après l'agrandissement à un cadre quasi industriel;
- i) le fait que leur bien-fonds, bordé à l'est et au nord par l'aéroport agrandi, se retrouve maintenant enclavé sur le chemin Glancaster;
- j) augmentation du bruit, des vibrations et des odeurs désagréables, en raison des aéronefs utilisant les nouvelles installations aéroportuaires, de jour comme de nuit;

(k) a change in the character of the airport presenting the prospect of increasing interferences;

(l) the psychological impact which the physical existence of the airport will have on residents and potential purchasers whether or not the new runway is ever used.

With the exception of the complaints listed under paragraphs (c), (d) and (e), about which the Masis made no complaint, their complaints were identical to those of the Acciarolis.

The source of all the complaints is the expansion of the Hamilton Civic Airport. According to Mr. Brister, a citizen's ad hoc committee was formed in 1974 to consider the expansion of the airport. Between 1974 and 1978 some 20 reports were generated and some 20 possible sites were considered. In 1978 the Minister of Transport announced that the Federal Government was committed to the expansion of the airport and that it was to be a regional airport. Brister said the original plan was for a \$100 million expansion but by June 3, 1982, when specific approval was given, the amount had been reduced to \$49 million.

Brister was responsible, not only for the construction of the expanded facility, but for the assembly of the lands required for the project. In this respect his instructions were to acquire only such lands as were necessary for the physical expansion of the airport. He had no instructions to acquire any lands because they might be affected by the operations which would take place on the new runway. He said that in neither the case of the \$100 million proposed expansion plan or the actual \$49 million expansion plan were the properties of either the Acciarolis or the Masis required.

Because the proposed runway ran east and west and crossed Glancaster Road, land upon which the road was located was also acquired. This affected about 600 m of the road commencing immediately to the north of the Acciaroli property. The road was severed and closed off in July of 1983 shortly after construction started. As a consequence of the closure of Glancaster Road the plaintiffs were required to take a more indirect route to downtown Hamilton which added about 6 km to the journey.

k) changement de la vocation de l'aéroport laissant présager un accroissement des inconvénients;

l) impact psychologique de la présence matérielle de l'aéroport sur les résidents et les acheteurs éventuels, que la nouvelle piste soit utilisée ou non.

Les plaintes des Masi sont identiques, à l'exception des alinéas c), d) et e).

La source de toutes ces plaintes est l'agrandissement de l'aéroport municipal de Hamilton. Selon M. Brister, un comité ad hoc de citoyens avait été mis sur pied dès 1974 pour étudier la possibilité d'un agrandissement. Une vingtaine de rapports ont été présentés entre 1974 et 1978 et environ vingt emplacements possibles ont été envisagés. En 1978, le ministre des Transports a annoncé l'appui du gouvernement fédéral à un projet d'aéroport régional. Toujours selon M. Brister, le plan original prévoyait un budget d'agrandissement de 100 millions de dollars, mais au 3 juin 1982, jour de l'approbation officielle, ce montant était réduit à 49 millions.

Responsable de la construction, M. Brister était également de l'acquisition des biens-fonds nécessaires à l'agrandissement des installations. À cet égard, son mandat se limitait à faire uniquement l'acquisition des terrains requis pour l'agrandissement matériel de l'aéroport, et non des biens-fonds susceptibles d'être touchés par les activités sur la nouvelle piste. Il a affirmé que l'appropriation des biens-fonds des Masi et des Acciaroli n'était aucunement prévue, pas plus dans le cadre du premier plan de 100 millions de dollars que dans celui de 49 millions.

Une section d'environ 600 m du chemin Glancaster, immédiatement au nord de la propriété des Acciaroli, a été acquise pour permettre la construction de la piste dans l'axe est-ouest. Le chemin a donc été coupé et fermé à la circulation en juillet 1983, peu après le début des travaux. Les demandeurs ont dès lors été forcés d'emprunter une route moins directe pour se rendre au centre-ville de Hamilton, le trajet étant ainsi allongé d'environ six kilomètres.

In 1983 construction consisted of land clearing, fencing and drainage. Material movement was confined to the site of the new runway where it was moved from the high ground at the centre to the low points at both ends of the new runway. There was no continuous heavy construction traffic over Glancaster Road in 1983. Brister says 1983 was a wet summer and that dust was not a problem. He confirms that Mrs. Acciaroli, during the summer of 1983, complained about the closing of Glancaster Road, noise, dust and an attack by a fox on her dogs and he refused her request to build pens for her dogs. Her main complaint, according to Brister, was with respect to the closure of Glancaster Road.

Construction operations closed down in November of 1983 and did not begin again until May of 1984. At that time granular material was trucked from the south over Glancaster Road to the construction site. At its peak there would be 280 trips (140 full to the runway and 140 empty from the runway) passing the Acciaroli and Masi residences. In order to control the dust Brister employed six water trucks. Notwithstanding his efforts he admits that on several occasions due to dry weather and high winds the dust was really bad and that he received complaints from downwind residents as far as a mile away.

Once again the operations were shut down in November 1984 and recommenced in May of 1985. By July of 1985 the new 2400 m runway and taxiway to it were paved. Although, in the summer of 1985, the materials required for a new tower were trucked in over Glancaster Road the amount of traffic was considerably reduced from that which took place during the 1984 construction season and was probably more than offset by a reduction in through traffic which was no longer possible because of the severance of Glancaster Road.

Although substantially completed by July of 1985, according to Henry Merling, the Chairman of the Airport Committee of the Regional Council, the new runway was not used until May of 1986.

Des travaux de déblaiement, de clôturage et de drainage ont été effectués en 1983. Le transport du matériel était limité au chantier de la nouvelle piste où l'on procédait au nivellement de la partie centrale, plus élevée, par rapport aux deux extrémités. Il n'y avait donc pas continuellement à cette époque, sur le chemin Glancaster, de circulation lourde attribuable à la construction. M. Brister affirme que l'été 1983 a été pluvieux et qu'il n'y a pas eu de problème de poussière. Il confirme que M^{me} Acciaroli s'est plainte à ce moment de la fermeture du chemin, du bruit, de la poussière et de l'attaque de ses chiens par un renard. À ce sujet, il n'a pas voulu, comme elle le lui demandait, construire d'enclos pour les chiens. D'après lui, la principale plainte de M^{me} Acciaroli portait sur la fermeture du chemin.

Les travaux ont été arrêtés en novembre et n'ont pas repris avant le mois de mai 1984. C'est à ce moment que des camions venant du sud ont commencé à emprunter le chemin Glancaster pour acheminer au chantier des matériaux granuleux. Au plus fort des travaux, les camions sont passés 280 fois (140 fois chargés et 140 fois à vide) devant la résidence des couples Acciaroli et Masi. M. Brister a eu recours à six camions-citernes à eau pour réduire la poussière. Il a cependant admis que malgré ses efforts, le temps sec accompagné de grands vents a rendu la situation insupportable à quelques reprises et qu'il a reçu des plaintes de résidents incommodés, de par le vent, jusqu'à un mille de distance.

Les travaux ont de nouveau été arrêtés au mois de novembre 1984 pour reprendre en mai suivant. En juillet, la nouvelle piste de 2 400 m, de même que ses voies de circulation, étaient pavées. Même si les matériaux nécessaires à la construction de la nouvelle tour continuaient à être acheminés par camion sur le chemin Glancaster, la circulation était considérablement moins lourde qu'à la saison précédente, d'autant plus que la fermeture du chemin avait rendu impossible le trafic de transit.

Selon M. Henry Merling, président du comité du conseil régional sur l'aéroport, les travaux étaient pour la plupart achevés au mois de juillet 1985, même si la nouvelle piste n'a pas été utilisée avant le mois de mai 1986.

Brister also tendered (Exhibits 37 and 38) leases from the Federal Government to the Regional Municipality of Hamilton-Wentworth under the terms of which the management and control of the airport was turned over to the municipality for a period of about 50 years commencing September 1, 1985. The Regional Municipality appoints the manager of the airport who is responsible for controlling all air traffic, including the designation of noise sensitive runways and the hours of day during which no landings or takeoffs will be permitted from designated runways.

The plaintiffs' claims are founded on the tort of nuisance or, in the alternative, for compensation for injurious affection. If the plaintiffs can successfully ground their claim in nuisance then they can claim damages for all actionable nuisances of the defendant including any which may arise out of the operation of the airport. If the plaintiffs cannot succeed in nuisance because the nuisances complained of must be taken to have been authorized by statute, they are restricted to claiming compensation for injurious affection.

The rules governing claims for compensation for injurious affection where, as in the case of both sets of plaintiffs in this matter, none of the claimant's lands have been taken are set out by Abbott J. in *The Queen v. Loiselle*, [1962] S.C.R. 624 and are:

- (a) the damage must result from an act rendered lawful by statutory powers of the person performing such act;
- (b) the damage must be such as would have been actionable under the common law, but for the statutory powers;
- (c) the damage must be an injury to the land itself and not a personal injury or an injury to business or trade;
- (d) the damage must be occasioned by the construction of the public work, not by its user.

It can be immediately seen, and counsel for the plaintiffs concedes, that if the plaintiffs can only

M. Brister a par ailleurs présenté en preuve les baux (pièces 37 et 38) conclus entre le gouvernement fédéral et la municipalité régionale de Hamilton-Wentworth, en vertu desquels la gestion et la supervision de l'aéroport ont été confiées à la municipalité pour une période d'environ 50 ans, à partir du 1^{er} septembre 1985. La municipalité régionale nomme le directeur de l'aéroport à qui incombe la responsabilité de contrôler l'ensemble du trafic aérien, y compris la désignation des pistes à mesures spéciales antibruit et la détermination des heures du jour pendant lesquelles les atterrissages et les décollages sont interdits sur certaines pistes.

Les demandeurs fondent en l'espèce leur réclamation sur le délit de nuisance ou, subsidiairement, sur le principe de l'indemnisation pour atteinte préjudiciable à un bien. S'ils réussissent sur le premier moyen, ils peuvent alors réclamer des dommages-intérêts pour toutes les nuisances ouvrant droit à une poursuite civile, y compris toute nuisance résultant de l'exploitation de l'aéroport. Cependant, s'ils ne peuvent réussir au motif que les nuisances en cause résultent de l'application de la loi, ils ne pourront réclamer dans ce cas qu'une indemnisation pour atteinte préjudiciable.

Les règles régissant les demandes d'indemnisation pour atteinte préjudiciable lorsque, comme en l'espèce, on ne s'est approprié aucun bien-fonds, sont établies par le juge Abbott dans l'arrêt *The Queen v. Loiselle*, [1962] R.C.S. 624:

- a) le dommage doit résulter d'un acte légalisé par les pouvoirs que la loi confère à la personne qui exécute cet acte;
- b) le dommage doit être tel qu'il aurait pu faire l'objet d'une action en *common law*, n'eussent été les pouvoirs conférés par la loi;
- c) le dommage doit être un préjudice au bien-fonds lui-même, ce ne doit pas être un préjudice personnel ou commercial;
- d) le dommage doit être occasionné par la construction d'un ouvrage public, et non par son utilisation.

Il en ressort, l'avocat de la demande l'ayant du reste admis, que s'ils ne peuvent avoir gain de

proceed with the claim for injurious affection they are limited to claiming for those damages which flow from the construction of the airport and not from its operation or use.

Apart from the more restrictive claim for compensation for injurious affection the basis of the plaintiffs' claim under that heading is also in nuisance, that is to say, damages for the nuisance as would have been actionable but for its statutory authorization.

Even if the plaintiffs are restricted to making out their claim for compensation for injurious affection they have a further problem. Where a claim is made in such cases the right to do so must be found in legislation. The right to compensation in such circumstances is not a common law right but a statutory right and unless the right to compensation is given by statute then a person whose property is damaged by a statutorily authorized nuisance has no right to compensation. (*St. Pierre et al. v. Ministry of Transportation and Communications* (1983), 28 L.C.R. 1 (Ont. C.A.) per Weatherston J.A., at page 3.)

In this case, then, the plaintiffs must show that the actions complained of amount to actionable nuisances. If the Crown successfully raises the defence of statutory authorization the plaintiffs must then show that there is a legislative provision providing for compensation for damages caused by the statutorily authorized nuisances. If the legislation provides for compensation for injurious affection caused to lands which have not been severed by expropriation the plaintiffs will be entitled to recover but only for damages caused by nuisances arising out of the construction of the work and not by its operation.

In my view the plaintiffs' actions must be dismissed. A number of the actions of which they complain are not actionable nuisances. If they were nuisances they arose out of the construction of an airport, the construction of which has been authorized by statute which must be taken to render lawful the acts of which the plaintiffs complain and which would otherwise be actionable.

cause que sur la réclamation subsidiaire, les demandeurs ne pourront recouvrer que les dommages résultant de la construction de l'aéroport et non de son exploitation ou utilisation.

^a Mis à part le recours en indemnisation pour atteinte préjudiciable, dont la portée est plus restreinte, les demandeurs réclament également à ce chapitre des dommages pour les nuisances subies, c'est-à-dire pour celles qui auraient pu faire l'objet d'une action, n'eussent été les pouvoirs conférés par la loi.

En plus d'être limités quant aux dommages pouvant faire l'objet d'une demande d'indemnisation pour atteinte préjudiciable, les demandeurs font face à une autre difficulté: ils doivent fonder leurs recours sur une disposition législative. En effet, le droit à l'indemnisation ne découle pas, en pareils cas, de la *common law*, mais de la loi. À défaut d'une telle disposition, le droit d'être indemnisé pour les dommages à un bien-fonds, résultant des nuisances autorisées par la loi, n'existe pas. (*St. Pierre et al. v. Ministry of Transportation and Communications* (1983), 28 L.C.R. 1 (C.A. Ont.), le juge Weatherston, à la page 3.)

En l'espèce, donc, les demandeurs doivent établir l'existence de nuisances susceptibles de poursuite en responsabilité civile délictuelle. Si la Couronne fait valoir avec succès en défense qu'elle a agi en vertu d'un pouvoir conféré par la loi, les demandeurs doivent alors alléguer une disposition législative prévoyant une indemnisation pour les dommages ainsi causés. Si cette disposition prévoit un dédommagement pour les atteintes préjudiciables à un bien-fonds qui n'a pas fait l'objet d'une expropriation, les demandeurs auront alors droit à des dommages-intérêts, mais dans la mesure seulement où la nuisance résulte de la construction de l'ouvrage et non de son exploitation.

À mon avis, les actions des demandeurs doivent être rejetées. D'une part, plusieurs des plaintes qu'ils ont formulées ne constituent pas des nuisances donnant ouverture à une poursuite civile. Même en admettant qu'il s'agit bien de nuisances, celles-ci résultent de la construction d'un aéroport, autorisée par la loi, laquelle légalise du même coup les actes dont les demandeurs se plaignent et qui, autrement, pourraient faire l'objet d'une poursuite civile.

Finally, because there is nothing in the legislation which provides for compensation for injurious affection to their properties, the plaintiffs have no claim for compensation for injurious affection. Furthermore if the noise emanating from the operation of the airport after 1985 does amount to an actionable nuisance the defendant has no responsibility for that nuisance because the operation of the airport is not in the hands of the defendant.

I will deal first with the three complaints made by the Acciarolis which were not made by the Masis. These are the disturbances caused by persons asking for directions, trespasses on the property by workers and trucks and an attack on their dogs by a rabid fox. None of these complaints in my view amount to a substantial interference with the use of the Acciarolis of their property. The fact that occasionally people knocked at their door to ask directions and on one occasion they were awakened in the night as a result of a motor vehicle accident cannot by any standard be seen to amount to an actionable nuisance and I know of no authority which would permit me to find that an attack by a rabid fox on the Acciaroli dogs would amount to one. The damages alleged to have been caused by the attack are, in any event, too remote. The defendant could not have been expected to have been able to foresee that the construction work would cause a rabid fox to attack the Acciarolis' dogs.

Although the Acciarolis claim that there had been trespasses to their property by workers and trucks during the period of construction I do not recall any evidence having been led to support that allegation nor has counsel for the Acciarolis drawn my attention to any such evidence in argument. However because the northern boundary of the Acciaroli property adjoins the southern boundary of the airport property and a fence was erected by the defendant along the common boundary there was, no doubt, during the erection of the fence a number of trespasses. In my view these are insignificant in nature and do not amount to a nuisance.

With the exception of the three Acciaroli complaints already referred to all the other complaints

D'autre part, aucune disposition législative ne prévoyant l'indemnisation pour atteinte préjudiciable à un bien-fonds, les demandeurs ne peuvent établir leur droit à un dédommagement à ce titre.

- a En outre, même si le bruit émanant de l'exploitation de l'aéroport après 1985 constituait bel et bien une nuisance ouvrant droit à une action, la défenderesse ne serait aucunement responsable de cette nuisance puisque ce n'est pas d'elle que relève
- b l'exploitation des installations.

Examinons pour commencer les trois motifs de plainte que les Acciaroli ont été les seuls à avancer: le dérangement causé par les gens qui viennent s'informer de la direction à suivre, la violation du droit de propriété par les ouvriers et les camions et enfin l'attaque de leurs chiens par un renard enragé. À mon avis, il n'y a pas là d'entrave substantielle à l'usage par les Acciaroli de leur bien-fonds. Le fait que des gens aient, à l'occasion, frappé à leur porte pour s'enquérir de la direction à prendre, et qu'ils aient été réveillés une fois en pleine nuit à cause d'un accident automobile, ne saurait de quelque manière constituer une nuisance ouvrant droit à une action civile; je ne puis davantage invoquer de précédent en ce qui concerne le renard enragé. De toute façon, les dommages présumément subis à cette occasion sont trop éloignés. Il était en effet impossible à la défenderesse de prévoir que les travaux de construction pouvaient être la cause de l'attaque des chiens des Acciaroli par un renard atteint de la rage.

Bien que les Acciaroli allèguent violation de leur droit de propriété pendant la période de la construction, je ne me souviens pas qu'on ait présenté de preuve à l'appui de cette prétention, ni que l'avocat de la famille ait attiré mon attention à ce sujet au cours du débat. Il ne fait pas de doute, cependant, la limite nord de la propriété des Acciaroli jouxtant la limitant sud de l'aéroport, qu'un certain nombre d'intrusions soient survenues lors de l'érection de la clôture séparant les deux biens-fonds. À mon avis, ces intrusions sont insignifiantes et ne constituent pas une nuisance.

À l'exception des trois plaintes dont nous venons de parler, toutes les autres sont communes aux

are common. These may be conveniently divided into four categories:

- (i) Noise and dust during construction—complaints (a) and (b).
- (ii) Change of view and loss of amenities—complaints (f), (h), (i) and (l).
- (iii) Inconvenience resulting from the closure of Glancaster Road—complaint (g).
- (iv) Increased noise, vibrations and smells from the operation of the airport and the prospect of these increasing still further in the future—complaints (j) and (k).

The plaintiffs' complaints with respect to noise and dust during the period of construction were supported by their evidence that their houses required more frequent cleanings and that the truck drivers occasionally made cat calls at their daughters. The evidence of the project manager, Joseph Brister, which I accept, is that there was no dust problem in 1983 and that major trucking had been completed by July of 1985. Brister admitted that he had the occasional problem with dust during the 1984 construction season. In employing several water trucks to control the problem he took what I consider reasonable steps to avoid it.

In the result, and by Brister's own admission, there were occasions during the construction season from May to November of 1984 when, in high winds and dry weather, the dust problem got out of control. No doubt the plaintiffs, like all the other residents along the road over which the granular material for the runway was hauled, were upset and aggravated by the noise and dust caused by the trucks and construction equipment. Their disturbance, however, was only of a temporary nature, caused no permanent diminution in the value of their properties and was, in my view, not more than would reasonably be expected to result from the construction of a runway.

Whenever construction takes place there is bound to be a degree of disturbance to those situated near the site. In this case the disturbance was of a temporary nature and, given the size of the project, not an unreasonable degree. It did not, in my view, amount to an actionable nuisance and

deux familles. Pour faciliter la compréhension, on peut les ranger dans quatre catégories:

- (i) Bruit et poussière pendant la construction—plaintes a) et b).
- (ii) Changement de vue et perte d'agrément—plaintes f), h), i) et l).
- (iii) Troubles découlant de la fermeture du chemin Glancaster—plainte g).
- (iv) Augmentation du bruit, des vibrations et des odeurs causées par l'exploitation de l'aéroport, et perspective d'un accroissement de ces inconvénients—plaintes j) et k).

En ce qui concerne le bruit et la poussière pendant la période de construction, les demandeurs ont mis en preuve le fait qu'ils devaient nettoyer leur résidence plus souvent et que les camionneurs admiraient bruyamment leurs filles à l'occasion. D'après le témoignage, auquel j'ajoute foi, du directeur du projet, Joseph Brister, il n'y avait pas de problème de poussière en 1983 et la plus grosse partie du transport par camion était terminée au mois de juillet 1985. M. Brister a admis que le problème s'est posé à quelques reprises au cours de la saison de 1984. J'estime toutefois qu'il a pris les mesures raisonnables pour remédier à la situation en utilisant des camions-citernes à eau.

De l'aveu même de M. Brister, le temps sec et venteux a eu raison de ses efforts à quelques occasions au cours de la période s'étendant des mois de mai à novembre 1984. Il ne fait bien sûr aucun doute que les demandeurs, tout comme les autres résidents du chemin le long duquel les matériaux granuleux destinés à la piste étaient transportés, ont été dérangés et exaspérés par le bruit et la poussière. Leurs troubles n'ont été cependant que de courte durée et n'ont causé aucune dévalorisation permanente de leur biens-fonds. À mon avis, ces ennuis n'ont pas dépassé ce à quoi on pouvait raisonnablement s'attendre dans les circonstances.

Il est inévitable que ceux qui habitent à proximité d'un chantier de construction aient à subir certains troubles de jouissance. En l'espèce, les troubles n'ont été que temporaires et sont restés dans des limites raisonnables, compte tenu de l'ampleur du projet. J'estime par conséquent qu'ils

thus the plaintiffs cannot recover damages against the defendant on account of the matters raised in complaints (a) and (b).

A recent decision of the Supreme Court of Canada dealt with the question of whether a loss of view, loss of amenities or alterations in the characteristics of a neighbourhood could amount to an actionable nuisance. In *St. Pierre v. Ontario (Minister of Transportation and Communications)*, [1987] 1 S.C.R. 906; (1987), 75 N.R. 291, McIntyre J. found that they did not.

In that case a four-lane divided highway was built not more than 32 ft. from the plaintiffs' bedroom window and all along the eastern boundary of the plaintiffs' property. Previously the plaintiffs' land had been in a completely quiet setting which was destroyed by the highway.

McIntyre J. dealt with the matter in the following terms [pages 914 and 916 S.C.R.; 300 and 302 N.R.]:

The sole question for determination then is whether the construction of the highway with its resultant damage to the property of the appellants would have been actionable at common law.

The only basis for an action to recover damages in the circumstances of this case would be the tort of nuisance.

I agree with the Court of Appeal that what the appellants complain of here is the loss of prospect or the loss of view. There are as well the elements of loss of privacy, but in essence the complaint is that once they dwelt in a rural setting with a pleasing prospect and now they are confronted on one side of their land at least with a modern highway. It is a claim for loss of amenities. That the use of the highway will constitute a disruptive element is probably true but that is a field of damage which may not be considered. The claim is limited to loss occasioned by the construction.

From the very earliest times, the courts have consistently held that there can be no recovery for the loss of prospect . . .

Quite apart from the fact that the airport was a public work the *St. Pierre* case is authority for the proposition that to the extent that the airport facilities changed the view, changed the character of the neighbourhood or impacted psychologically on the plaintiffs it does not amount to an actionable nuisance.

n'équivalent pas à une nuisance ouvrant droit à une poursuite et que les demandeurs ne sont pas recevables à réclamer des dommages-intérêts de la défenderesse à l'égard des plaintes formulées aux alinéas a) et b).

Dans l'arrêt récent *St. Pierre c. Ontario (Ministre des Transports et Communications)*, [1987] 1 R.C.S. 906; (1987), 75 N.R. 291, le juge McIntyre de la Cour suprême du Canada a jugé que la perte de vue ou d'agrément, ou encore la modification de la nature des environs, ne pouvaient constituer une nuisance ouvrant droit à une poursuite.

Dans cette affaire, une route à quatre voies avait été construite à 32 pieds au plus de la fenêtre de la chambre à coucher des demandeurs, tout le long de la limite est de leur bien-fonds. La tranquillité totale dont ils jouissaient auparavant avait du même coup disparu.

Voici comment le juge McIntyre a abordé le litige [aux pages 914 et 916 R.C.S.; 300 et 302 N.R.]:

La seule question à trancher est alors de savoir si la construction de la route, qui a entraîné des dommages au bien des appelants, ouvre droit à une poursuite en *common law*.

Une action visant à recouvrer des dommages-intérêts dans les circonstances de l'espèce ne peut avoir comme fondement que le délit de nuisance.

Je partage l'opinion de la Cour d'appel que ce dont les appellants se plaignent en l'espèce est la perte de perspective ou de vue. Il y a également la perte d'intimité, mais la plainte porte essentiellement qu'ils habitaient avant dans un site rural avec une perspective agréable et qu'ils font maintenant face, sur au moins un côté de leur bien-fonds, à une route moderne. Il s'agit d'une réclamation pour perte d'agrément. Il est probablement exact que l'utilisation de la route constituera un élément perturbateur, mais c'est un type de dommage dont on ne peut tenir compte. La réclamation est limitée à la perte occasionnée par la construction.

Depuis le début, les tribunaux ont systématiquement jugé qu'il ne peut y avoir d'indemnisation pour perte de perspective . . .

Mis à part le fait que l'aéroport est un ouvrage public, l'affaire *St. Pierre* constitue un précédent à l'appui de la position selon laquelle le fait que les installations aéroportuaires aient changé la vue ou la nature des environs, ou aient affecté psychologiquement les demandeurs n'équivaut pas à une nuisance ouvrant droit à une poursuite.

Morden J. put it differently when, in *Walker et al. v. Pioneer Construction Co. (1967) Ltd.* (1975), 8 O.R. (2d) 35 (H.C.), at page 39, he considered the plaintiffs' claim in nuisance against the operator of a gravel pit because of its unsightly appearance and observed:

Whatever the facts, I do not think that the defendant owed a duty to the plaintiffs to preserve the appearance of its lands for the plaintiffs' benefit . . .

No doubt in the minds of the plaintiffs, and probably in the minds of most people, their homes would have been more valuable had, apart from its operation entirely, the new runway not been constructed near their properties. The view of an asphalt runway, control and radio towers and chain link fencing can properly be considered as being less desirable than a view of a quiet pastoral countryside. However the substitution of the former for the latter is a claim for loss of amenities, prospect or view for which there is no recovery at law even though the result is a diminution in the value of the property affected. Accordingly I conclude that the plaintiffs are not entitled to damages against the defendant on account of the matters raised in complaints (f), (h), (i) and (l).

A major complaint on the part of the plaintiffs is the effect which the closure of Glancaster Road has had on them and on their properties. As already indicated this road was intersected by the new runway to the north of the plaintiffs' properties. Prior to the closure of the road the plaintiffs' normal route to downtown Hamilton was along Glancaster Road. This route is no longer possible for the plaintiffs. In order to reach downtown Hamilton they must now take a more circuitous route which adds a distance of about 6 km or 10 to 15 minutes to the trip.

The closure of Glancaster Road resulting from the expansion of the airport did not interfere in any way with the plaintiffs' access from their properties to Glancaster Road. That is to say it had no effect upon the right or ability or ease with which the plaintiffs could step or drive onto the road from their properties. What is claimed by the plaintiffs as a nuisance is the interference with

Dans l'arrêt *Walker et al v. Pioneer Construction Co. (1967) Ltd.* (1975), 8 O.R. (2d) 35 (H.C.), le juge Morden a exprimé la même idée en des termes différents. Rejetant la réclamation en nuisance que les demandeurs avaient présentée contre l'exploitant d'une gravière dont l'apparence désagréable choquait la vue, le juge a souligné à la page 39:

[TRADUCTION] Quels que soient les faits, je ne crois pas que le défendeur ait envers les demandeurs le devoir de préserver pour leur bénéfice l'apparence de son bien-fonds . . .

Il ne fait pas de doute qu'aux yeux des demandeurs, et probablement aussi de la plupart des gens, leur résidence aurait eu une plus grande valeur, n'eût été la proximité de la nouvelle piste et ce, sans parler du tout de son exploitation. La vue d'une piste asphaltée, de tours de contrôle, de pylônes radio et de clôtures à mailles losangées est certainement moins désirable que celle d'un paisible paysage champêtre. Cependant, se plaindre du passage de l'une à l'autre revient à réclamer une indemnisation pour perte d'agrément, de perspective ou de vue que le droit ne permet pas, même s'il en résulte une diminution de la valeur du bien qui a subi le dommage. C'est pourquoi j'en viens à la conclusion que les demandeurs sont irrecevables à réclamer des dommages-intérêts de la défenderesse au titre des motifs énoncés aux alinéas f), h), i) et l).

Une des principales plaintes des demandeurs se rapporte à la fermeture du chemin Glancaster et aux répercussions de cette situation sur eux-mêmes ainsi que sur leur bien-fonds. Comme je l'ai déjà indiqué, ce chemin a été coupé par la construction de la nouvelle piste au nord des deux propriétés. Auparavant, c'était la route normale qu'empruntaient les demandeurs pour se rendre au centre-ville de Hamilton. Ils doivent dorénavant faire un détour qui allonge le trajet d'environ six kilomètres ou de dix à quinze minutes.

L'accès des demandeurs au chemin Glancaster n'a jamais été entravé par la fermeture de ce dernier par suite de l'agrandissement de l'aéroport, c'est-à-dire qu'il n'y a eu aucun effet sur leur droit ou leur capacité d'accéder au chemin ou la facilité avec laquelle ils peuvent le faire. Ce qu'ils considèrent comme une nuisance, c'est de ne plus pouvoir emprunter leur passage habituel sur le chemin

their accustomed passage along Glancaster Road in a northerly direction after they are on the road. In this respect they are affected by the road closure in the same way as any other person who wants to drive from south to north along Glancaster Road. Everyone is obliged to take the more circuitous route.

In *The King v. MacArthur* (1904), 34 S.C.R. 570 Nesbitt J. dealt with the matter of compensation in such circumstances at pages 576-577:

It was never intended that where the execution of works, authorized by Acts of Parliament, sentimentally affected values in the neighbourhood, all such property owners could have a claim for damages. In most of our large cities values are continually changing by reason of necessary public improvements made, and if, although no lands are taken, everybody owning lands in the locality could, by reason of the changed character of the neighbourhood or interference with certain convenient highways, claim compensation by reason of a supposed falling of the previous market value of property in the neighbourhood, it would render practically impossible the obtaining of such improvements.

Audette J. reached a similar conclusion in *The King v. Carrières De Beauport* (1915), 17 Ex.C.R. 414, at page 428:

At the date of the expropriation these streets were by dedication vested in the public, the defendants having neither fee nor predial rights of any kind therein, but merely enjoying in common with others of the public, the privilege of travelling upon the same and nothing more. Therefore, the right alleged to be interfered with must be found to be a right common to the public generally and for which an individual, affected by such interference, even in a greater degree than that sustained by other subjects of the Crown, is not entitled to any compensation. *Archibald v. The Queen* (3 Can. Ex. 251; 23 Can. S.C.R. 147); *The King v. MacArthur* (34 Can. S.C.R. 570).

Counsel for the plaintiffs cites four cases for the proposition that interference with an individual's access to and from his property amounts to an actionable nuisance (*Hagel and Hagel v. Municipal District of Yellowknife and Board of Trustees for Yellowknife and Board of Trustees for Yellowknife Public School District No. 1* (1962), 35 D.L.R. (2d) 110 (N.W.T.C.A.); *Toronto Transportation Commission v. Village of Swansea*, [1935] S.C.R. 455; [1935] 3 D.L.R. 619; *Prentice v. City of Sault Ste. Marie*, [1928] S.C.R. 309; [1928] 3 D.L.R. 564, Duff J. at pages 318 S.C.R.; 570 D.L.R. and *Forster v. City of Medicine Hat* (1913), 9 D.L.R. 555 (Alta. S.C.)). Counsel for the defendant submits, and I agree, that apart from

Glancaster en direction nord. À cet égard, la fermeture de la route leur porte atteinte au même titre que tout conducteur voulant y circuler du sud au nord. Tous sont forcés de faire un détour.

Voici ce qu'a déclaré le juge Nesbitt dans l'arrêt *The King v. MacArthur* (1904), 34 R.C.S. 570, aux pages 576 et 577, à propos de la possibilité d'indemnisation dans de telles circonstances:

[TRADUCTION] On n'a jamais voulu que, lorsque la construction d'ouvrages autorisés par des lois du Parlement porte atteinte à la valeur sentimentale de biens dans les environs, tous les propriétaires puissent réclamer des dommages-intérêts. Dans la plupart de nos grandes villes, les valeurs changent continuellement en raison de travaux d'amélioration publics nécessaires et si, quoiqu'on ne s'approprie aucun bien-fonds, chaque propriétaire foncier de la localité pouvait, en raison de la modification de la nature des environs ou de certaines routes utiles, réclamer une indemnisation en raison d'une chute supposée de la valeur marchande antérieure des propriétés dans les environs, il deviendrait pratiquement impossible d'obtenir ce type d'amélioration.

Le juge Audette en est arrivé à une conclusion semblable dans l'arrêt *The King v. Carrières De Beauport* (1915), 17 Ex.C.R. 414, à la page 428:

[TRADUCTION] À l'époque de l'expropriation, ces rues étaient à vocation publique, les défendeurs n'ayant aucun droit foncier ou fief d'aucune sorte, mais jouissant simplement du privilège collectif d'y circuler, sans plus. Par conséquent, le droit dont on allègue l'entrave doit être considéré comme un droit commun au public en général et pour la violation duquel il n'existe au bénéfice de l'individu, même plus gravement atteint que les autres sujets de la Couronne, aucun recours en indemnisation. *Archibald v. The Queen* (3 Can. Ex. 251; 23 R.C.S. du Can. 147); *The King v. MacArthur* (34 R.C.S. du Can. 570).

L'avocat des demandeurs a cité quatre arrêts à l'appui de sa prétention selon laquelle l'entrave au droit d'accès d'un individu à son bien-fonds et à partir de celui-ci constitue une nuisance ouvrant droit à une poursuite: *Hagel and Hagel v. Municipal District of Yellowknife and Board of Trustees for Yellowknife and Board of Trustees for Yellowknife Public School District No. 1* (1962), 35 D.L.R. (2d) 110 (C.A.T.N.-O.); *Toronto Transportation Commission v. Village of Swansea*, [1935] R.C.S. 455; [1935] 3 D.L.R. 619; *Prentice v. City of Sault Ste. Marie*, [1928] R.C.S. 309; [1928] 3 D.L.R. 564, le juge Duff, aux pages 318 R.C.S.; 570 D.L.R. et *Forster v. City of Medicine Hat* (1913), 9 D.L.R. 555 (C.S. Alta.). Je partage

Prentice v. City of Sault Ste. Marie (supra) which has no bearing on this case, the other three cases deal with access to the plaintiffs' lands in the sense of ingress and egress rather than the type of interference about which the plaintiffs complain in this matter.

Counsel for the plaintiffs cites, among others, *The Queen v. Loiselle*, [1962] S.C.R. 624 and *Windsor (City of) v. Larson et al.* (1980), 20 L.C.R. 344 (Ont. Div. Ct.) as authorities for the proposition that compensation should be paid for loss of access as opposed to interference with ingress and egress. In *Loiselle (supra)* the claimant's service station was left at the dead end of a cul-de-sac as a result of a diversion of a highway in order to accommodate the construction of the St. Lawrence Seaway. In *Larson (supra)* a concrete median was built in the middle of the highway thereby severely restricting access with the resultant loss in value of the property.

In the *St. Pierre* case (*supra*), at pages 915 S.C.R.; 302 N.R., McIntyre J. referred to both cases and observed:

In both cases, the construction of the public works in close proximity to the lands so changed their situation as to greatly reduce if not eliminate their value for the uses to which they had been put prior to the construction and could, therefore, be classed as nuisances.

He also observed that the action of the public authority had at least interfered to a significant extent with the actual use being made of the property with the resultant loss of value of the property.

In my view the loss of the ability to approach their properties from the north along Glancaster Road resulting from the expansion of the airport did not interfere to a significant extent with the actual use being made by the plaintiffs of their properties. The use which was being made of their properties was a residential use. In my view, to alter the location of a residence from one being on a through street to one being on a cul-de-sac should not significantly reduce the value of a residential property. Indeed some would argue that

toutefois l'avis de l'avocat de la défenderesse qui a fait valoir qu'à l'exception de l'arrêt *Prentice v. City of Sault Ste. Marie*, précité, non pertinent à l'espèce, les autres affaires portent plutôt sur le droit d'accès et de sortie des demandeurs que sur le type d'entrave dont on se plaint dans la présente espèce.

L'avocat des demandeurs s'appuie, entre autres, sur les arrêts *The Queen v. Loiselle*, [1962] R.C.S. 624, et *Windsor (City of) v. Larson et al.* (1980), 20 L.C.R. 344 (C. div. de l'Ont.), pour prétendre qu'il doit y avoir indemnisation pour la perte d'accès par opposition à la simple entrave à l'entrée et à la sortie. Dans l'affaire *Loiselle*, la station-service du plaignant s'était retrouvée à l'extrémité d'une impasse par suite du détournement d'une route en raison de la construction de la Voie maritime du St-Laurent. Dans l'affaire *Larson*, une bande médiane de béton avait été érigée au milieu de la route qui passait devant le motel du plaignant, en réduisant ainsi l'accès considérablement, ce qui avait entraîné une diminution de sa valeur.

Dans l'affaire *St. Pierre* (précitée), le juge McIntyre a cité ces deux décisions en faisant le commentaire suivant, aux pages 915 R.C.S.; 302 N.R.:

Dans les deux cas, la construction des ouvrages publics dans les environs immédiats des biens-fonds a changé leur situation au point de réduire grandement, sinon d'anéantir, leur valeur vu les fins pour lesquelles on les utilisait avant la construction, et cette construction pouvait donc être considérée comme une nuisance.

Il a également souligné que, dans ces deux cas, l'acte de l'autorité publique avait à tout le moins entravé de manière importante l'utilisation réelle que le plaignant faisait du bien, avec comme résultat une diminution de sa valeur.

À mon avis cependant, la perte de la possibilité qu'avaient les demandeurs de se rendre à leur bien-fonds par le nord en empruntant le chemin Glancaster n'a pas entravé de manière importante l'utilisation réelle qu'ils faisaient de leur propriété. C'est à des fins résidentielles qu'ils utilisaient leurs biens. Il me semble que le fait qu'un bien-fonds, autrefois situé dans une rue libre, se retrouve dans une impasse ne devrait pas en réduire la valeur. Au contraire, certains pourraient prétendre que la baisse de la circulation causée par un tel change-

the reduction in traffic resulting from such a change might enhance the value of the property. It is true, and I accept the plaintiffs' evidence, that access to Hamilton was rendered more inconvenient but this is more a personal inconvenience than one which would diminish to a significant extent, the value of the plaintiffs' properties for residential purposes. The plaintiffs cannot recover damages against the defendant on account of the matters raised in complaint (g).

The final complaints of the plaintiffs relate to the increase in noise, vibrations and smell arising out of the operation of the airport. As well there is the complaint of a change in the character of the airport presenting the prospect of increasing interferences.

In order to constitute a nuisance on those grounds there must be a real interference with the comfort and convenience of the plaintiffs. The possibility of increasing future interferences does not amount to a nuisance even though, as one of the appraisers found, this might have been a major source of the alleged diminution in value of the plaintiffs' properties i.e. the fact of the existence of the runway whether or not it was ever used.

The evidence of the plaintiffs was that from the time they took up residence on Glancaster Road in the 1970s until flight operations commenced from the new worked runway in 1986 they were not at all bothered by the operations at the airport.

Mrs. Acciaroli claims that the operations became intolerable with the introduction of jet aircraft which she said did not begin to use the airport before 1987, although there were a few flights in 1986.

Mr. Masi also complained that there was a big increase in the noise coming from the airport after the completion of the new runway. He said that after the addition of the new runway he considered himself as living in the middle of an airport.

Both Mrs. Acciaroli and Mr. Masi had heard and understandably believed that air traffic, and thus the noise, vibrations and smell from the airport, would increase in the future.

ment constituerait plutôt un facteur d'augmentation de la valeur du bien-fonds. Il est vrai, et la preuve qu'ont soumise les demandeurs est crédible à cet égard, que l'accès à la ville de Hamilton est moins facile maintenant, mais il s'agit plus d'un inconvénient personnel que d'une atteinte susceptible de diminuer de façon significative la valeur des biens des demandeurs à des fins résidentielles. Ces derniers ne peuvent donc pas tenir la défenderesse responsable des dommages allégués à l'alinéa g).

La dernière plainte des demandeurs porte sur l'augmentation du bruit, des vibrations et des odeurs causée par l'exploitation de l'aéroport. Il y est également question d'un changement de la nature de ce dernier faisant craindre un accroissement des inconvénients.

Pour qu'on puisse parler de nuisance à cet égard, il doit y avoir entrave réelle au confort et à la commodité des demandeurs. La simple perspective d'une augmentation future des inconvénients n'équivaut pas à une nuisance même si, comme l'un des évaluateurs l'a souligné, l'existence même de la piste, qu'elle soit utilisée ou non, aurait pu constituer une cause majeure de la dévalorisation présumée des biens-fonds des demandeurs.

D'après la preuve de la demande, les activités de l'aéroport n'ont causé aucun inconvénient aux deux familles entre les années 1970, date de leur installation sur le chemin Glancaster, et le début des opérations aériennes sur la piste nouvellement construite en 1986.

M^{me} Acciaroli prétend en effet que c'est l'arrivée des avions à réaction en 1987 qui a rendu la situation intolérable, bien qu'il y ait eu quelques vols de ce type d'appareil l'année précédente.

M. Masi affirme également que le bruit en provenance de l'aéroport a fortement augmenté après l'achèvement de la nouvelle piste, à tel point qu'il croit depuis habiter au beau milieu d'un aéroport.

Tous deux déclarent avoir entendu dire que la circulation aérienne et partant, le bruit, les vibrations et les odeurs en provenance de l'aéroport augmenteraient dans l'avenir. Ils en sont du reste persuadés, de façon assez compréhensible.

The plaintiffs' claims are for the alleged nuisance caused by reason of the operations on the new runway. They make no claim in respect of any noise, smell or vibration caused by operations prior to 1986. The evidence of both plaintiffs is that prior to the commencement of operations on the new runway the area in which they lived could be classified as being in a quiet rural setting.

Because the disturbance or irritation caused by noise from airports is such a subjective thing there has been developed a fairly sophisticated method of preparing Noise Exposure Forecast (NEF) contours for lands surrounding airports. The measurement is not simply a decibel count at any given time but a weighted calculation where, for example, a much larger weight is given to the noise created by an after midnight flight than to a daytime flight by the same aircraft. This method, or a variation of it, is now the standard for acceptability in Canada and is widely used in the United States and in several European countries.

Mr. Neil M. Standen, a professional engineer with Transport Canada, described the method in his October 2, 1987 report as follows:

AIRCRAFT NOISE IMPACT
HAMILTON (MT. HOPE) AIRPORT

The task of quantifying the impact of aircraft noise on people is implicitly difficult. The loudness and character of aircraft sounds can be measured or predicted with some precision, but the noise attribute of sound (the judgment of the quality and acceptability of the sound) is dependent upon the perception and interpretation of the sound by people. As with any judgment process, opinion about the noisiness of a sound varies between individuals. Therefore, guidelines relating to noise level standards are typically based on the collective judgment of large populations, and hence constitute community standards. Such community standards should not be interpreted as being acceptable to every individual in the community. Some individuals will regard the standard as too lax while an approximately equal number will consider the standard to be too severe, even unnecessary.

Because of the variability of individual judgments of noisiness, the development of acceptability criteria for noise has concentrated on achieving community standards. These standards reflect the degree of annoyance expressed by the community and the willingness of the political powers to accept such annoyance levels in the electorate. However, work has also been done to understand the manner in which noise creates annoyance, and this has led to a limited ability to predict the reaction of individuals, rather than larger communities, to a given noise.

The development of community standards of acceptability for aircraft noise in Canada was underway about 15 years ago,

Les demandeurs allèguent que ce sont les activités résultant de la nouvelle piste qui causent une nuisance. Ils ne formulent en effet aucune plainte à l'égard du bruit, des odeurs ou des vibrations antérieurement à 1986. Ils ont tous deux présenté une preuve selon laquelle l'endroit où ils vivent était à cette époque rural et paisible.

L'évaluation de la gêne ou de l'irritation causée par le bruit aux abords d'un aéroport étant forcément subjective, on a mis au point une méthode d'une assez grande complexité permettant de tracer des courbes de «prévision d'ambiance sonore» (NEF). Cette technique de mesurage ne consiste pas simplement à calculer le nombre de décibels à un moment donné, mais également à accorder par exemple un coefficient sonore plus élevé aux vols qui ont lieu après minuit qu'aux vols diurnes. Cette méthode, à certaines modifications près, est devenue la norme au Canada et elle est largement utilisée aux États-Unis de même que dans plusieurs pays d'Europe.

M. Neil M. Standen, ingénieur au service de Transports Canada, décrit ainsi dans son rapport en date du 2 octobre 1987 la méthode utilisée:

[TRADUCTION] IMPACT DU BRUIT DES AVIONS
AÉROPORT DE HAMILTON (M^T HOPE)

Il n'est pas facile d'évaluer l'impact du bruit des avions sur la population. La sonie et le caractère du son des appareils peuvent être mesurés ou prédits avec une certaine précision, mais le degré de nuisance sonore (appréciation de la qualité et de l'acceptabilité du son) dépend de la perception que les gens peuvent avoir du son et de l'interprétation qu'ils en font. Comme pour toute opinion, celle qu'on peut avoir de la bruyance varie d'une personne à l'autre. De façon générale, les lignes directrices en matière de normes antibruit sont donc fondées sur le jugement collectif de vastes populations, de sorte qu'elles deviennent des normes de la société. Il ne s'ensuit pas que ces normes doivent être considérées comme acceptables pour chaque membre de la société. Il se peut en effet que certains individus les jugent trop élastiques alors que d'autres les considéreront trop sévères, ou même inutiles.

En raison de cette diversité des opinions, on s'est efforcé d'établir des critères d'acceptabilité du bruit en fonction des normes de la société. Ces normes reflètent le degré de gêne qu'exprime la collectivité et que les pouvoirs politiques, sensibles aux doléances de leur électorat, sont prêts à tolérer. Les recherches ont également porté sur la façon dont le bruit engendre la gêne; on a pu ainsi, dans une certaine mesure, prévoir la réaction des individus, par opposition à celle des groupes plus importants, à un bruit donné.

La mise au point de ces normes sociales d'acceptabilité du bruit des aéronefs s'est faite il y a une quinzaine d'années au Canada,

following work done in the U.S. and Europe. This work involved two tasks. The first task was to develop a method of calculating aircraft noise levels in such a way as to represent the long term aircraft noise climate in the vicinity of an airport. That effort resulted in computer programs which contained measured aircraft noise and flight performance data, and which, when supplied with numbers and types of aircraft operating at an airport as well as the airport runway configuration and usage, produced contours of equal noise level around the airport.

It is important to recognize that these contours did not usually represent the noise levels which could be actually measured on any specific day. The intent of these noise level models was to represent the long term aircraft noise climate. Research at that time had shown that the noise climate, as perceived by residents in an area, was best represented by occasions when aircraft traffic was heavier than average, but not the heaviest experienced in the time period under consideration. The noise contours produced by these programs therefore represent a statistical measure of the noise climate, which is approximated by the actual noise levels during one of the busiest traffic periods at the airport, but is not exactly the same.

The second task in the development of the community standards was the calibration of the noise contours produced by the computer programs in terms of community annoyance level. Surveys were conducted in residential areas around several airports, and the attitudes expressed concerning aircraft noise were related to a scale of annoyance. This scale was then related to the noise contours in the survey areas and a relationship between community reaction and the statistical model of long term noise climate was thereby established. Over the years, this relationship, or calibration, has shown little variation.

The contours of equal noise level are estimates of a long-term noise climate. The noise climate being estimated is of course the climate created by the aircraft traffic and airport configuration provided to the computer program by the user. Thus, if anticipated future traffic levels and airport configurations are provided to the program, the contours reflect a future, forecast noise climate. If present or past traffic levels and airport configurations are used, the contours represent the actual noise climate of that time. The former contours, as generated by the Transport Canada program, are referred to as Noise Exposure Forecast (NEF) or Noise Exposure Projection (NEP) contours. The contours representing the actual noise climate are termed Actual Noise Exposure (ANE) contours.

Standen prepared Actual Noise Exposure contours for the Hamilton Airport for 1981 and 1986. He also prepared Noise Exposure contours in 1987 using the actual movements for 1986 but adding to the 1987 calculations night movements of DC8-50 jet transports which had occurred during the first half of 1987 but not in 1986. Standen gave the results of these calculations in his written report in the following terms:

à la suite de recherches effectuées aux É.-U. et en Europe. Ce travail a comporté deux démarches. Une première démarche consistait à établir une méthode de calcul des niveaux sonores propre à représenter l'indice sonore à long terme aux abords d'un aéroport. On a ainsi créé des programmes informatisés renfermant des données sur le bruit mesuré et l'exécution des vols; en insérant dans ces programmes des informations sur le nombre et le type d'appareils utilisant un aéroport, ainsi que sur la configuration et l'usage des pistes, on a pu dresser des courbes isotoniques aux abords de cet aéroport.

Il est important de remarquer que ces courbes ne représentent habituellement pas les niveaux sonores réellement enregistrés un jour spécifique. Ces modèles ne visent en effet qu'à représenter le fond sonore à long terme. Les recherches effectuées à cette époque ont montré que le fond sonore, perçu par les résidents d'une zone donnée, était mieux représenté lorsque le trafic aérien était plus intense que la moyenne, mais sans atteindre le niveau le plus intense de la période étudiée. Les courbes isotoniques ainsi obtenues par ordinateur représentent donc une mesure statistique du fond sonore, soit à peu près l'équivalent du niveau sonore réel durant l'une des périodes de circulation aérienne les plus intenses.

La deuxième démarche de ce processus de mise au point des normes de la société consistait dans l'étalonnage des courbes sonores produites par ordinateur en termes de niveaux de gêne ressentie par la société. Des enquêtes ont été menées dans les zones résidentielles situées à proximité de quelques aéroports, les attitudes exprimées à l'endroit du bruit étant inscrites sur une échelle comportant différents niveaux de gêne. On a ensuite reporté sur cette échelle les courbes sonores obtenues pour les mêmes zones. On a ainsi établi une relation entre la réaction de la collectivité et le modèle statistique du fond sonore à long terme. Depuis ce temps, cette relation ou étalonnage n'a connu que peu de variation.

La courbe isotonique constitue une évaluation du fond sonore à long terme. Cette évaluation est évidemment fonction des données relatives au champ créé par le trafic aérien et à la configuration de l'aéroport fournies à l'ordinateur. Ainsi, la courbe peut refléter une prévision de fond sonore pour l'avenir si les données fournies représentent une anticipation du niveau de trafic et de la configuration de l'aéroport. S'il s'agit de données actuelles ou passées, la courbe représentera alors le fond sonore réel. Dans le programme qu'il a mis au point, le ministère fédéral des Transports utilise, pour désigner la première courbe, l'expression «prévision d'ambiance sonore» (NEF) ou «projection à long terme d'ambiance sonore» (NEP). La courbe représentant le fond sonore réel est appelée courbe d'«ambiance sonore réelle» (ANE).

C'est M. Standen qui a préparé les courbes d'ambiance sonore réelle pour l'aéroport de Hamilton en 1981 et 1986. Il a également préparé les courbes d'ambiance sonore en 1987, à partir des vols réels en 1986, mais en y ajoutant les vols nocturnes d'appareils de transport à réaction DC8-50, effectués durant le premier semestre de 1987 et qui n'avaient pas commencé en 1986. Dans son rapport, M. Standen a livré le résultat de ses calculs dans les termes suivants:

HAMILTON AIRPORT NOISE ANALYSIS

In the assessment of noise impact relating to the two cases of noise nuisance at Hamilton (Mt. Hope) Airport, Actual Noise Exposure contours were used. These contours represent the long-term aircraft noise climate in 1981 (before the north parallel runway was constructed), in 1986 (the latest year for which complete traffic statistics are available) and an estimate for 1987. The 1987 traffic estimate is identical to the 1986 traffic, except for the addition in 1987 of night movements of DC8-50 jet transports which occurred during the first half of 1987, but not in 1986. The 1981 noise climate is typical of the airport operation in the latter part of the previous decade.

The change in long-term noise climate from 1981 to 1986 shown by these contour sets is toward increasing noise levels in most areas, and decreasing levels in some areas. The noise level is increasing at the Acciaroli residence but the magnitude of the increase is small. The change in the noise climate is toward decreasing levels at the Masi residence. The magnitude of the change at the Acciaroli residence as shown by the contours is within the uncertainty limits of the calculation procedure, and should therefore be considered as insignificant. The 1987 contour set shows a further marginal increase in noise climate at the Acciaroli residence, due to the night flights. This change from 1986 to 1987 is also small, but may be statistically significant, that is, greater than the uncertainty in the calculation of the contours. At the Masi house location, the noise climate as indicated by the contours shows a continual decrease over this same period. This is largely due to aircraft departures being diverted to the new runway 30R from the original runway 30L.

In all three contour sets, the Acciaroli residence lies outside (farther from the airport than) the 30 contour. Based on the calibration of the contours in terms of community response, the 30 contour is taken to represent an acceptable community exposure to aircraft noise according to Transport Canada (1), CMHC (2) and Ontario Ministry of Housing (3) noise guidelines. Thus, the Acciaroli residence has at all times since 1981 been exposed to a long-term aircraft noise climate which is considered to be acceptable by prevailing community standards.

The Masi residence in 1981 was located between the NEF 30 and 35 contours according to the 1981 contour set produced in this study. This is an area which is acceptable for housing development by prevailing community standards, provided the housing construction provides adequate acoustical insulation. Since 1981, the aircraft noise levels at the Masi residence have decreased, as shown by the 1986 and 1987 contours. This residence is currently located at the NEF 30 (within margins of uncertainty of the calculation) and therefore is considered acceptable by prevailing community standards.

[TRADUCTION] ÉVALUATION DU BRUIT DES AÉRONEFS À L'AÉROPORT DE HAMILTON

L'évaluation des nuisances sonores relativement aux deux affaires impliquant l'aéroport de Hamilton (Mt. Hope) a été faite à partir de courbes d'ambiance sonore réelle. Ces courbes représentent les niveaux sonores à long terme en 1981 (avant la construction de la piste située au nord de l'ancienne et parallèle à celle-ci), en 1986 (dernière année pour laquelle des statistiques complètes sur le trafic étaient disponibles) et en 1987 (valeurs estimatives). Celles-ci sont les mêmes qu'en 1986, compte non tenu des vols nocturnes de DC8-50, avions de transport à réaction, effectués durant le premier semestre de 1987 et qui n'avaient pas commencé en 1986. Quant aux projections pour 1981, elles n'ont guère varié par rapport à celles de la fin de la décennie précédente, en ce qui concerne l'aéroport en question.

Les variations dans les projections à long terme entre 1981 et 1986 représentées par ces courbes montrent un accroissement des niveaux sonores dans la plupart des zones et une atténuation dans certaines autres. S'il y a eu accroissement du niveau sonore à la résidence des Acciaroli, il n'a été que de faible amplitude. À la résidence des Masi, la tendance va vers une atténuation. L'amplitude de la variation par rapport à la résidence des Acciaroli se situe, d'après les courbes de projection, à l'intérieur des limites d'incertitude propres à la méthode de calcul, et elle devrait donc être tenue pour insignifiante. En 1987, et toujours par rapport à la résidence des Acciaroli, les courbes montrent un autre accroissement négligeable dû aux vols nocturnes. Le changement en 1987 par rapport à 1986 est également faible mais statistiquement significatif, c'est-à-dire supérieur à l'incertitude propre à la méthode de calcul. Par rapport à la zone où se trouve la résidence des Masi, les projections montrent une atténuation soutenue tout au long de cette même période, due en grande partie au fait que les décollages se sont faits à partir de la nouvelle piste 30R et non plus de l'ancienne, la 30 L.

Sur les trois cartes de projections, la résidence des Acciaroli se trouve à l'extérieur de la zone d'indice 30, donc plus éloignée de l'aéroport que celle-ci. Fixé d'après l'étalonnage des courbes par rapport à la réaction de la société, l'indice de bruit 30 est considéré comme acceptable aux termes de la norme d'exposition au bruit de Transports Canada (1), de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (2) et du ministère ontarien du Logement (3). Il s'ensuit que, depuis 1981, la résidence des Acciaroli s'est trouvée exposée à un indice de bruit à long terme considéré comme acceptable selon les normes actuelles de la société.

En 1981, la résidence des Masi était située dans une zone d'indice entre 30 et 35 sur la carte de 1981 remise avec l'étude. Or, d'après les normes actuelles, cette zone est également admise à la construction résidentielle à condition que les maisons y soient bien isolées acoustiquement. Depuis 1981, les niveaux de bruit dans cette zone ont diminué, comme le montrent les cartes de 1986 et 1987. Cette résidence se trouve aujourd'hui dans une zone d'indice 30, à l'intérieur des limites d'incertitude propres à la méthode de calcul, et donc dans une zone où l'indice de bruit est considéré comme acceptable d'après les normes de la société.

I realize that to some extent the method employed is an attempt to establish the answer to the legal question of "At what point does an airport operation become an actionable nuisance?" and that the answer to that question is ultimately one which has to be answered by the Court and not the computers of Transport Canada.

However I find the report helpful for several reasons. Firstly, it represents a studied approach to the problem and gives some indication of when, by any standards, a noise climate is unacceptable. Secondly, the methodology is the standard accepted in Canada and is widely accepted elsewhere. Finally, it has provided a measurement of the actual noise climate at the location of each of the residences of the plaintiffs during a period when, by their own admission, the noise from the airport created no problem for them and at a time when both sets of plaintiffs complained that the noise was intolerable.

In the result the measurements showed that the noise disturbance level was decreasing at the Masi residence and had marginally increased at the Acciaroli residence. I am prepared to accept the accuracy of these measurements and conclude that with respect with the Masi residence there has been no increase in the noise disturbance level as result of the use of the new runway and, with respect to the Acciaroli residence, there has been a marginal increase in the noise disturbance level as the result of the new runway but not such an increase as would constitute a nuisance. It follows that the plaintiffs' claim for damages against the defendant on account of the matters raised in complaints (j) and (k) will not be allowed.

Even if the disturbances arising during the construction of the expansion to the airport, the closure of a portion of Glancaster Road and the loss of prospect or loss of amenities amount to actual nuisances the defence of statutory authority is available to the Crown to bar recovery by the plaintiffs of damages against the Crown because, in my view, these nuisances, if such they be, arose as a result of the inevitable and reasonable performance of the statutory duty of the defendant to construct the airport.

Il est évident que, dans une certaine mesure, on tente par cette méthode de répondre à la question de nature juridique suivante: «À quel moment l'exploitation d'un aéroport devient-elle une nuisance ouvrant droit à une poursuite?» Or, la réponse à cette question relève ultimement de cette Cour et non des ordinateurs de Transports Canada.

Cependant, j'estime que le rapport de M. Standen peut, pour plusieurs raisons, être utile en l'espèce. En premier lieu, il renferme une étude approfondie du problème et donne des indications sur le moment où, quelle que soit la norme, le fond sonore devient inacceptable. En second lieu, la méthodologie utilisée constitue la norme au Canada et elle est largement acceptée ailleurs. En dernier lieu, le rapport mesure le fond sonore réel à l'emplacement de chacune des résidences des demandeurs pendant une période où, de leur propre aveu, le bruit en provenance de l'aéroport ne les gênait aucunement, et une autre où les deux familles se sont plaintes du caractère intolérable du bruit.

D'après les mesures enregistrées, le niveau de perturbation sonore a diminué à la résidence des Masi et augmenté de façon marginale à celle des Acciaroli. En me fondant sur ces données dont je suis prêt à reconnaître l'exactitude, j'en viens à la conclusion qu'à l'égard de la résidence des Masi, il n'y a pas eu d'accroissement du niveau de perturbation causée par le bruit par suite de l'utilisation de la nouvelle piste, et qu'à l'égard de la résidence des Acciaroli, l'augmentation marginale enregistrée ne constitue pas une nuisance ouvrant droit à une poursuite. Il s'ensuit donc que les demandeurs ne peuvent pas recouvrer de dommages-intérêts de la défenderesse pour les motifs énumérés aux alinéas j) et k).

Même si l'on pouvait considérer comme des nuisances de cette catégorie les troubles résultant des travaux d'agrandissement de l'aéroport, la fermeture d'une partie du chemin Glancaster et la perte de perspective ou d'agrément, la Couronne pourrait toujours invoquer en défense l'autorité qu'elle a reçue du législateur pour rendre irrecevable l'action des demandeurs; d'après moi, en effet, ces nuisances, si l'on peut vraiment les considérer comme telles, résultent de l'exécution inévitable et raisonnable du devoir qu'impose la loi à la défenderesse de construire des aéroports.

The work was undertaken by the defendant under a duty imposed pursuant to section 3 of the *Aeronautics Act*, R.S.C. 1970 c. 3, in the following terms:

3. It is the duty of the Minister

(c) to construct and maintain all government aerodromes and air stations, including all plant, machinery and buildings necessary for their efficient equipment and upkeep;

The choice of the site for the airport, or rather its expansion, was not arbitrarily or capriciously made. Rather it was made after several years of considering various studies and reports. Once the choice was made I am satisfied that the expansion was carried out in a reasonable manner without negligence on the part of the Crown and without any more disturbance or inconvenience being caused to the plaintiffs than one would ordinarily expect to arise out of a project of that magnitude.

In my view the following observations of McIntyre J. in the *St. Pierre* case (*supra*) at pages 916 S.C.R.; 303 N.R. are particularly applicable to the present matter:

The Minister is authorized—indeed he is charged with the duty—to construct highways. All highway construction will cause disruption. Sometimes it will damage property, sometimes it will enhance its value. To fix the Minister with liability for damages to every landowner whose property interest is damaged, by reason only of the construction of a highway on neighbouring lands, would place an intolerable burden on the public purse. Highways are necessary: they cause disruption. In the balancing process inherent in the law of nuisance, their utility for the public good far outweighs the disruption and injury which is visited upon some adjoining lands. The law of nuisance will not extend to allow for compensation in this case.

Just as McIntyre J. was unable to find anything unreasonable in the Minister's use of the land adjacent to the appellants' property for the construction of a highway in the *St. Pierre* case, I am unable to find anything unreasonable in the defendant's use of the land adjacent to the plaintiffs' lands for the construction of an airport in this case and find, as McIntyre J. found, that the law of nuisance will not allow for compensation in this case.

C'est en vertu du devoir qui lui incombe par application de l'article 3 de la *Loi sur l'aéronautique*, S.R.C. 1970, chap. 3, que la défenderesse a entrepris les travaux dont il est question en l'espèce:

3. Il incombe au Ministre

c) de construire et maintenir tous les aérodromes et stations ou postes d'aéronautique de l'État, y compris toutes les installations, machines et tous les bâtiments nécessaires à leur équipement et entretien efficaces;

Il n'y a rien eu d'arbitraire ou de capricieux dans la façon dont a été choisi l'emplacement de l'aéroport, ou plutôt son agrandissement. Cette décision a au contraire été prise au terme de plusieurs années d'études et de nombreux rapports. Je suis convaincu que les travaux d'agrandissement ont par la suite été exécutés de façon raisonnable, sans négligence de la part de la Couronne et sans que les troubles ou les inconvénients qu'ont subis les demandeurs aient dépassé ce à quoi on peut normalement s'attendre d'un projet de cette ampleur.

À mon avis, les observations qu'a formulées le juge McIntyre dans l'affaire *St. Pierre*, précitée, aux pages 916 R.C.S.; 303 N.R., sont particulièrement pertinentes en l'espèce:

Le Ministre a le pouvoir, il en a même le devoir, de construire des routes. Toute construction de route causera des inconvénients. Parfois elle endommagera la propriété, parfois elle en augmentera la valeur. Imputer au Ministre une responsabilité en dommages-intérêts envers chaque propriétaire foncier dont les intérêts de propriétaire sont lésés, uniquement à cause de la construction d'une route sur des terrains environnants, placerait un fardeau inadmissible sur le trésor public. Les routes sont nécessaires: elles causent des inconvénients. Dans l'exercice d'équilibre inhérent au droit de la nuisance, leur utilité pour le bien public l'emporte de beaucoup sur les inconvénients et les préjudices que subissent certains biens-fonds adjacents. Le droit de la nuisance ne va pas jusqu'à permettre une indemnisation en l'espèce.

Tout comme, dans cette affaire, le juge McIntyre a été incapable de conclure qu'il y avait un élément abusif dans l'utilisation par le ministre du bien-fonds adjacent à celui des appelants pour la construction d'une route, je ne puis en l'espèce statuer que la défenderesse a utilisé de façon abusive un bien-fonds adjacent à celui des demandeurs pour y construire un aéroport. J'en viens par conséquent à la même conclusion, savoir que le droit de la nuisance ne permet pas une indemnisation dans la présente espèce.

Counsel for the plaintiffs submits that should I conclude the defence of statutory authority provides a complete defence to the plaintiffs' claims, the plaintiffs may nevertheless resort to the remedy of seeking damages for injurious affection provided that such remedy is expressly or impliedly granted by statute.

The requirement that a claim for injurious affection, as opposed to a claim in nuisance in a common law action, must be based on some statutory provisions is well established. Lord Parmoor in *Sisters of Charity of Rockingham v. The King*, [1922] 2 A. C. 315, at page 322; 67 D.L.R. 209, at page 211; [1922] 3 W.W.R. 33 (P.C.), at page 35 stated it as follows:

No owner of lands expropriated by statute for public purposes is entitled to compensation, either for the value of land taken, or for damage, on the ground that his land is "injuriously affected", unless he can establish a statutory right.

The same proposition was expressed by Weatherston J.A. of the Ontario Court of Appeal in *St. Pierre et al. v. Ministry of Transportation and Communications* (1983), 28 L.C.R. 1, at page 3:

The right to compensation is a statutory right, and no claim for compensation may be made for damages resulting from works authorized by statute unless the same or another statute makes provision for compensation . . .

It follows, of course, that where compensation is provided for, one must look to the specific terms of the statute to see what claims are compensable, and the persons so entitled.

Counsel for the plaintiffs submits that the right to compensation for injurious affection where none of the plaintiff's land is taken is granted by section 17 of the *Federal Court Act* [R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10] which provides as follows:

17. (1) The Trial Division has original jurisdiction in all cases where relief is claimed against the Crown and, except where otherwise provided, the Trial Division has exclusive original jurisdiction in all such cases.

(2) Without restricting the generality of subsection (1), the Trial Division has exclusive original jurisdiction, except where otherwise provided, in all cases in which the land, goods or money of any person are in the possession of the Crown or in which the claim arises out of a contract entered into by or on behalf of the Crown, and in all cases in which there is a claim against the Crown for injurious affection.

L'avocat des demandeurs prétend que, même si la défense d'autorité conférée par la loi doit prévaloir, il est néanmoins possible de réclamer des dommages-intérêts pour atteinte préjudiciable, dans la mesure où une loi le prévoit expressément ou implicitement.

C'est une exigence bien établie que la réclamation pour atteinte préjudiciable doit, par opposition à l'action en nuisance de la *common law*, être fondée sur une quelconque disposition législative. Dans l'arrêt *Sisters of Charity of Rockingham v. The King*, [1922] 2 A. C. 315, à la page 322; 67 D.L.R. 209, à la page 211; [1922] 3 W.W.R. 33 (P.C.), à la page 35, lord Parmoor a exprimé l'opinion suivante:

[TRADUCTION] Aucun propriétaire foncier, dont le bien-fonds a été exproprié à des fins publiques en vertu d'une loi, n'a droit à une indemnisation, soit pour la valeur du bien qui a fait l'objet de l'appropriation, soit pour les dommages survenus, au motif que son bien-fonds a subi une «atteinte préjudiciable», à moins qu'il ne puisse prouver que ce droit lui est conféré par la loi.

C'est également la position qu'a adoptée le juge Weatherston de la Cour d'appel de l'Ontario dans l'affaire *St. Pierre et al. v. Ministry of Transportation and Communications* (1983), 28 L.C.R. 1, à la page 3:

[TRADUCTION] Le droit d'être indemnisé découle de la loi; il n'existe en effet aucun recours pour les dommages causés par l'exécution de travaux autorisés par la loi, à moins que cette loi ou une autre ne prévoient de dispositions à cet égard . . .

Il s'ensuit évidemment que, dans la mesure où ce recours est prévu, c'est aux dispositions spécifiques de la loi qu'il faut se référer pour savoir quels sont les dommages et les personnes indemnisables.

L'avocat de la demande allègue que ce droit à l'indemnisation pour atteinte préjudiciable, en l'absence d'emprise, découle de l'article 17 de la *Loi sur la Cour fédérale* [S.R.C. 1970 (2^e Supp.), chap. 10] que voici:

17. (1) La Division de première instance a compétence en première instance dans tous les cas où l'on demande contre la Couronne un redressement et, sauf disposition contraire, cette compétence est exclusive.

(2) Sans restreindre la portée générale du paragraphe (1), la Division de première instance, sauf disposition contraire, a compétence exclusive en première instance dans tous les cas où la propriété, les effets ou l'argent d'une personne sont en possession de la Couronne, dans tous les cas où la demande découle ou est née d'un contrat passé par la Couronne ou pour son compte et dans tous les cas où une demande peut être faite contre la Couronne pour atteinte défavorable.

Counsel for the plaintiffs has cited two Exchequer Court cases decided by Thorson P. in which he decided that the predecessor of section 17 of the *Federal Court Act*, section 19 of the *Exchequer Court Act*, R.S.C. 1927, c. 34 created a right of action for injurious affection as opposed to merely giving the Court jurisdiction to hear cases where claims for damages resulting from injurious affection were made pursuant to some other statute.

The cases cited are: *The King v. Lawson & Sons*, [1948] 3 D.L.R. 334 (Ex. Ct.) and *The King v. Woods Mfg. Co. Ltd.*, [1949] Ex.C.R. 9. In those cases Thorson P. decided that section 19 of the *Exchequer Court Act* did more than merely give jurisdiction to the Court to hear claims for compensation in respect of injurious affection. He found that paragraphs 19(1)(a) and (b) conferred statutory rights upon the claimant to compensation where his property has been expropriated or damaged by being injuriously affected.

In *The King v. Lawson & Sons* the Court referred to subsection 19(1) of the *Exchequer Court Act* as the source of the claimant's right to compensation as well as the Court's jurisdiction to hear and determine the claim in the following terms at page 351:

"19(1) The Exchequer Court shall also have exclusive original jurisdiction to hear and determine the following matters:—

"(a) Every claim against the Crown for property taken for any public purpose;

"(b) Every claim against the Crown for damage to property injuriously affected by the construction of any public work."

These provisions do more, in my view, than merely give jurisdiction to the Court. They also confer statutory rights upon the claimants. That the claimant's statutory right to compensation when his property has been expropriated or damaged by being injuriously affected is established by these sections, and not by the provisions of the *Expropriation Act*, can be demonstrated by reference to the legislative origin of the two enactments, as will be done later. Then s. 47 of the *Exchequer Court Act* prescribes the standards by which the statutory rights accorded by s. 19(1) (a) and (b) respectively must be measured. It appears in the Act under the heading, "Rules for Adjudicating upon Claims", and reads as follows:

"47. The Court, in determining the amount to be paid to any claimant for any land or property taken for the purpose of any public work, or for injury done to any land or property, shall estimate or assess the value or amount thereof at the time when the land or property was taken, or the injury complained of was occasioned."

À l'appui de sa prétention, la partie demanderesse a cité deux jugements de la Cour de l'Échiquier dans lesquels le président Thorson a statué que l'ancêtre de l'article 17 de la *Loi sur la Cour fédérale*, l'article 19 de la *Loi de la cour de l'Échiquier*, S.R.C. 1927, chap. 34, avait créé un droit d'action pour atteinte préjudiciable et non pas simplement donné compétence à la Cour en matière de réclamation en dommages-intérêts fondée sur quelque autre loi.

Dans les arrêts *The King v. Lawson & Sons*, [1948] 3 D.L.R. 334 (C. de l'É.) et *The King v. Woods Mfg. Co. Ltd.*, [1949] R.C.É. 9, le président Thorson a déclaré que l'article 19 de la *Loi de la cour de l'Échiquier*, aux alinéas (1) a) et b), n'était pas seulement attributif de compétence mais qu'il conférait également au plaignant le droit d'être indemnisé en cas d'expropriation de son bien-fonds ou de dommages résultant d'une atteinte préjudiciable.

Dans l'arrêt *The King v. Lawson & Sons*, la Cour a jugé que le paragraphe 19(1) constituait le fondement à la fois du droit du plaignant à l'indemnisation et de la compétence du tribunal d'entendre et de disposer de la réclamation. Voici comment le président Thorson a exprimé sa position, à la page 351:

19. La cour de l'Échiquier a aussi juridiction exclusive en première instance pour entendre et juger les matières suivantes:

a) Toute réclamation contre la Couronne pour expropriation de biens pour des fins publiques;

b) Toute réclamation contre la Couronne pour dommages à des propriétés causés par l'exécution de travaux publics;

[TRADUCTION] À mon avis, ces dispositions ne font pas que donner compétence à la Cour. Elles confèrent également des droits aux plaignants. Que le droit de recevoir une indemnité pour expropriation ou atteinte préjudiciable découle de ces dispositions de la *Loi de la cour de l'Échiquier*, et non de la *Loi des expropriations*, s'explique par l'origine législative de ces deux lois, comme nous le verrons plus loin. En outre, on retrouve à l'article 47 de la *Loi de la cour de l'Échiquier* les critères selon lesquels les réclamations faites respectivement en vertu des alinéas 19(1)a) et b) doivent être évaluées. Sous l'intertitre «Règles relatives à l'adjudication des réclamations», l'article édicte:

47. La cour, en déterminant le montant qui doit être payé à un réclamant pour un terrain ou une propriété expropriée pour les fins d'un ouvrage public, ou pour dommages causés à un terrain ou à un immeuble, en estime ou établit la valeur ou le montant à l'époque où le terrain ou la propriété a été expropriée ou à l'époque où les dommages dont il est porté plainte ont été causés.

The Court is hereby given specific directions that in determining the amount of compensation to be paid to claimants under s. 19(1) (a) and (b), it must follow certain rules. The first direction is that where the claim is under s. 19(1) (a) for any land or property taken for the purpose of any public work the Court must estimate the value thereof. This is the statutory authority for saying that the amount of compensation to which the owner is entitled is the value of the land or property as estimated by the Court. The second direction is that where the claim is for injury done to any land or property the Court must assess the amount thereof. This must refer to a claim under s. 19(1) (b) for damage to property injuriously affected by the construction of any public work.

At page 352, Thorson P. went on to say:

There is nothing in the *Expropriation Act* that runs counter to this statement. Nowhere in that Act can any provisions be found for conferring a right of compensation for property expropriated under it or prescribing any rules for the ascertainment of its amount, when it cannot be agreed upon. The explanation of this seeming lack is a simple one, namely, that since such provisions are contained in the *Exchequer Court Act* they are not necessary in the *Expropriation Act*.

The learned Judge reiterated this position in *Woods Mfg. Co. Ltd. (supra)* at pages 13-14:

The Canadian statute upon which the defendant must rely for his right to compensation for his expropriated properties is not the Expropriation Act, under which they were taken, but the Exchequer Court Act, R.S.C. 1927, chap. 34. In the *Thomas Lawson & Sons Limited* case (*supra*) I dealt at considerable length with the legislative origin and history of these two enactments and am satisfied that nowhere in the Expropriation Act can any provision be found conferring the right to compensation upon the owner of property expropriated under it. Undoubtedly, there are several sections in it that assume the existence of such a right but the actual statutory right to compensation for property taken under the Expropriation Act or damage to property injuriously affected thereby can be found only in sections 19(a) and 19(b) of the Exchequer Court Act which provide as follows:

19. The Exchequer Court shall also have exclusive original jurisdiction to hear and determine the following matters:—

- (a) Every claim against the Crown for property taken for any public purpose;
- (b) Every claim against the Crown for damage to property injuriously affected by the construction of any public work;

A review of the legislative origin and history of these sections shows that they not only confer jurisdiction upon the Court to hear and determine claims for compensation in respect of expropriated property but also establish rights to such compensation that would not otherwise exist. Furthermore, while sec-

[TRADUCTION] La Cour doit donc obéir à certaines directives spécifiques dans l'évaluation des réclamations présentées en vertu des alinéas 19(1)a) et b). La première de ces directives porte qu'à l'égard d'une réclamation faite en vertu de l'alinéa 19(1)a), la Cour estime la valeur du terrain ou de l'immeuble exproprié pour les fins d'un ouvrage public. C'est en vertu de cette habilitation législative qu'on peut affirmer que le montant de l'indemnité auquel le propriétaire a droit représente la valeur du terrain ou de l'immeuble, d'après l'évaluation de la Cour. La seconde directive porte que, dans le cas d'une réclamation pour dommages causés à un terrain ou à un immeuble, la Cour en établit le montant. Tout indique que cette deuxième directive renvoie aux réclamations présentées en vertu de l'alinéa 19(1)b) pour dommages à des propriétés causés par l'exécution de travaux publics.

À la page 352, le président Thorson poursuit ainsi son raisonnement:

[TRADUCTION] Il n'y a rien dans la *Loi des expropriations* qui aille à l'encontre de cette prétention. Nulle part ne figure dans cette Loi de disposition conférant le droit d'être indemnisé en cas d'expropriation ou prescrivant les règles à suivre, advenant un désaccord, pour établir le montant de l'indemnité. Ce vide apparent s'explique aisément: des dispositions de cette nature étant prévues dans la *Loi de la cour de l'Échiquier*, il n'est pas nécessaire qu'elles soient reprises dans la *Loi des expropriations*.

Le président Thorson a réitéré sa position dans l'arrêt *Woods Mfg. Co. Ltd.*, précité, aux pages 13 et 14:

[TRADUCTION] La loi canadienne que la défense doit invoquer à l'appui de son droit d'être indemnisée pour l'expropriation de ses biens n'est pas la Loi des expropriations (en vertu de laquelle l'appropriation a eu lieu), mais la Loi de la cour de l'Échiquier, S.R.C. 1927, chap. 34. Dans l'arrêt *Thomas Lawson & Sons Limited* (précité), j'ai traité abondamment de l'origine et de l'histoire législatives de ces deux lois et je suis convaincu qu'il n'existe nulle part dans la Loi des expropriations de disposition conférant au propriétaire visé le droit d'être indemnisé. Sans nul doute, plusieurs articles de cette dernière Loi présument-ils l'existence d'un tel droit, mais il reste que ce ne sont qu'aux alinéas 19a) et b) de la Loi de la cour de l'Échiquier qu'est réellement conféré le droit d'être indemnisé pour les biens acquis ou les dommages causés par suite de l'application de la Loi des expropriations. Il y est en effet disposé que:

19. La cour de l'Échiquier a aussi juridiction exclusive en première instance pour entendre et juger les matières suivantes:

- a) Toute réclamation contre la Couronne pour expropriation de biens pour des fins publiques;
- b) Toute réclamation contre la Couronne pour dommages à des propriétés causés par l'exécution de travaux publics;

Un examen de l'origine et de l'histoire législatives de cette disposition démontre en effet qu'en plus d'attribuer à la Cour la compétence pour entendre et juger les demandes d'indemnisation à l'égard des biens expropriés, elle établit également le droit de recevoir une telle indemnité, droit qui, autrement,

tions 19(a) and 19(b) of the Exchequer Court Act establish the owner's rights to compensation, section 47 of that Act prescribes the standard by which the Court must measure the amount of compensation to which such owner is entitled. Its direction to the Court is as follows:

47. The Court, in determining the amount to be paid to any claimant for any land or property taken for the purpose of any public work, or for injury done to any land or property, shall estimate or assess the value or amount thereof at the time when the land or property was taken, or the injury complained of was occasioned.

These decisions interpret the provisions of the *Exchequer Court Act* and the *Expropriation Act*, R.S.C. 1927, c. 64. At the time the two decisions were made the *Expropriation Act* did not have any provisions allowing for compensation either where land was expropriated or when no land was expropriated and other lands were injuriously affected. However certain sections of the *Expropriation Act* contemplated a right to compensation. For example section 23 provided as follows:

23. The Compensation money agreed upon or adjudged for any land or property acquired or taken for or injuriously affected by the construction of any public work shall stand in the stead of such land or property.

Thorson P. noted that the *Expropriation Act* contained no rules for the ascertainment of the amount of compensation to be paid to the expropriated owner for his property if the amount could not be agreed upon. He concluded that rules providing for compensation and rules for ascertaining the amount of compensation were not required in the *Expropriation Act* because they were contained in the *Exchequer Court Act*. In particular he found that section 47 of the *Exchequer Court Act* provided that the expropriated owner should be entitled, by way of compensation, to the value of the land.

For these reasons Thorson P. found that the two Acts had to be read together. He found that section 23 of the *Expropriation Act* was auxiliary to paragraphs 19(1)(a) and (b) of the *Exchequer Court Act* and that the statutory scheme relating to the expropriation of property which was originally contained in one Act was now embodied partly in the *Expropriation Act* and partly in the *Exchequer Court Act*.

n'existerait pas. De plus, tandis que les alinéas 19a) et b) confèrent ce droit au propriétaire, l'article 47 prescrit les critères en vertu desquels le montant de l'indemnité doit être déterminé:

a 47. La cour, en déterminant le montant qui doit être payé à un réclamant pour un terrain ou une propriété expropriée pour les fins d'un ouvrage public, ou pour dommages causés à un terrain ou à un immeuble, en estime ou établit la valeur ou le montant à l'époque où le terrain ou la propriété a été expropriée ou à l'époque où les dommages dont il est porté plainte ont été causés.

b Ces deux décisions portent sur l'interprétation de la *Loi de la cour de l'Échiquier* et la *Loi des expropriations*, S.R.C. 1927, chap. 64. Au moment où elles ont été rendues, la *Loi des expropriations* ne contenait aucune disposition permettant l'indemnisation, que ce soit en cas d'expropriation d'un bien-fonds ou en cas d'atteinte préjudiciable en l'absence d'emprise. Pourtant, certains articles de cette Loi envisageaient l'existence d'un droit de ce genre. Ainsi, il était stipulé à l'article 23:

c 23. L'indemnité pécuniaire convenue ou adjugée pour tout terrain ou immeuble acquis ou exproprié pour la construction d'ouvrages publics, ou détérioré par ces ouvrages, tient lieu de ce terrain ou immeuble.

d Le président Thorson a souligné que la *Loi des expropriations* ne contenait aucune règle pour la détermination du montant de l'indemnité devant être versé au propriétaire exproprié, en cas de désaccord. Il en est venu à la conclusion que les règles établissant le principe de l'indemnisation et celles régissant la détermination du montant versé n'étaient pas énoncées dans la *Loi des expropriations* au motif qu'elles l'étaient dans la *Loi de la cour de l'Échiquier*. D'après son interprétation de l'article 47 en particulier, il ressort que le propriétaire exproprié a droit, grâce au mécanisme de l'indemnisation, de recouvrer un montant égal à la valeur de son bien-fonds.

e Aussi le président Thorson a-t-il estimé que les deux lois devaient être lues ensemble. D'après lui, l'article 23 de la *Loi des expropriations* est accessible aux alinéas 19(1)a) et b) de la *Loi de la cour de l'Échiquier*; il a également exprimé l'avis que la procédure d'expropriation, autrefois contenue dans une seule loi, se retrouvait maintenant en partie dans la *Loi des expropriations* et en partie dans la *Loi de la cour de l'Échiquier*.

Since these two decisions the *Exchequer Court Act* and the *Expropriation Act* have been replaced by the *Federal Court Act*, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10 and the *Expropriation Act*, R.S.C. 1970 (1st Supp.), c. 16.

Contrary to the position prior to 1970 the new *Expropriation Act* contains in sections 23 and 24 rules providing for compensation and rules for determining the value of the expropriated interest. In my view, now that all the statutory provisions for compensation and for determining value are contained in the *Expropriation Act*, the provisions of section 17 of the *Federal Court Act* are purely jurisdictional.

Going back to the original principle that the right to compensation for land expropriated or land injuriously affected by an expropriation must be found in some statute and if not there is no right to compensation, I cannot find any statutory right to compensation given by the current *Expropriation Act* for injurious affection to land caused by an expropriation where the land has not been severed by the expropriation. As no right to compensation is given to the plaintiffs for any injurious affection to their lands by reason of the expropriation of other lands and the construction upon them of public works the plaintiffs' claims for damages for injurious affection to their properties must be dismissed.

One might question why, if there is no right to claim under the *Expropriation Act* for injurious affection to property, the Federal Court is given jurisdiction to hear claims for injurious affection under subsection 17(2) of the *Federal Court Act*. In my view the jurisdiction to hear claims against the Crown for injurious affection is given so that the Federal Court may hear them if the substantive right to claim against the Crown for injurious affection is given by some statute whether it be the *Expropriation Act*, as it may be amended in the future, or some other Act. For example in the *St. Lawrence Seaway Authority Act*, R.S.C. 1952, c. 242, subsection 18(3) provided for a right to compensation for injurious affection where no lands were taken.

Or, depuis ces deux décisions, la *Loi de la cour de l'Échiquier*, de même que la *Loi des expropriations* ont été remplacées respectivement par la *Loi sur la Cour fédérale*, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), chap. 10 et la *Loi sur l'expropriation*, S.R.C. 1970 (1^{er} Supp.), chap. 16.

Contrairement à la situation antérieure à 1970, la nouvelle *Loi sur l'expropriation* contient, aux articles 23 et 24, des règles régissant l'indemnisation et la détermination de la valeur des droits expropriés. À mon avis, il en résulte que les dispositions de l'article 17 de la *Loi sur la Cour fédérale* sont aujourd'hui de nature purement juridictionnelle.

Si l'on revient maintenant au principe de départ selon lequel le droit d'être indemnisé pour expropriation d'un bien-fonds ou atteinte préjudiciable à un bien doit être fondé sur une loi quelconque, sans quoi ce droit n'existe pas, il m'est impossible de conclure à l'existence d'un tel droit dans la *Loi sur l'expropriation* actuelle dans le cas où le bien-fonds n'a pas été morcelé par suite de l'expropriation. Étant donné qu'il n'existe au bénéfice des demandeurs aucun droit à l'indemnisation pour atteinte préjudiciable causée par l'expropriation d'autres biens-fonds et la construction d'ouvrages publics sur ces derniers, leur réclamation à cet égard doit être, en conséquence, rejetée.

On pourrait certes se demander pourquoi la Cour fédérale se voit attribuer, en vertu du paragraphe 17(2) de la *Loi sur la Cour fédérale*, la compétence pour entendre les demandes pour atteinte préjudiciable, si le droit d'être indemnisé pour des dommages de cette catégorie n'est pas prévu à la *Loi sur l'expropriation*. À mon avis, cette disposition ne fait qu'accorder compétence à la Cour dans la mesure où le droit substantif d'intenter un recours pour atteinte préjudiciable contre la Couronne découle soit de la *Loi sur l'expropriation* et de ses modifications futures, soit de quelque autre loi. Ainsi, le paragraphe 18(3) de la *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent*, S.R.C. 1952, chap. 242, prévoit le droit d'être indemnisé pour atteinte préjudiciable en cas d'absence d'emprise.

The plaintiffs also rely upon a comparison of section 68 of the United Kingdom's *The Lands Clauses Consolidation Act, 1845*, [8 & 9 Vict., c. 18] with subsection 17(2) of the *Federal Court Act*, both of which are procedural, to urge that subsection 17(2) confers an express right to compensation where no land is taken.

Counsel submits that the courts of England have consistently held that section 68, which provides in part as follows:

LXVIII. If any Party shall be entitled to any Compensation in respect of any Lands . . . injuriously affected by the Execution of the Works . . . such Party may have the same settled either by Arbitration . . .

creates the statutory right to compensation for injurious affection notwithstanding the fact that it appears to be procedural in nature.

Counsel cited *Jolliffe v. Exeter Corpn.*, [1967] 1 W.L.R. 350 (Q.B.D.) as authority for that proposition. In my view the case cited does not support the principle urged by counsel. At page 355 Lawton J. concluded that the responsibility to pay compensation to those whose premises had been injuriously affected was:

placed on the defendants by reason of the provisions of the Highways Act, 1959, s. 222, and the Acquisition of Land (Authorisation Procedure) Act, 1946, the combined effect of which is to apply section 68 of the Lands Clauses Consolidation Act, 1845.

It appears to me that the right to compensation for injurious affection arose not from the application of section 68 alone but by reason of the effects of the provisions of two other statutes. Even if the submission by counsel were correct it would not in my view advance his claimants' cause. His submission might have relevance to the position prior to 1970 when Thorson P. decided the *Woods Manufacturing* and *Lawson* cases (*supra*) but in my view it has no relevance to the current legislative position where the rules providing for compensation and ascertaining the amount of compensation are clearly set out in the *Expropriation Act* alone.

Counsel has also cited the Supreme Court of Canada decision in *Imperial Oil Ltd. v. The*

Les demandeurs se sont également appuyés sur une comparaison de l'article 68 de *The Lands Clauses Consolidation Act, 1845*, [8 & 9 Vict., chap. 18] du Royaume-Uni, et du paragraphe 17(2) de la *Loi sur la Cour fédérale*, tous deux de nature procédurale, pour soutenir que cette dernière disposition conférerait expressément le droit d'être indemnisé en l'absence d'emprise.

Leur avocat a fait valoir que les tribunaux anglais avaient, de façon constante, statué que l'article 68, bien que procédural en apparence, créait le droit d'être indemnisé pour atteinte préjudiciable. Cet article dispose en partie comme suit:

[TRADUCTION] LXVIII. Dans le cas où une partie a le droit d'être indemnisée pour l'atteinte préjudiciable qu'a subie son bien-fonds par suite de l'exécution des travaux . . . elle peut demander que l'indemnité soit fixée par arbitrage ou . . .

Il a cité l'arrêt *Jolliffe v. Exeter Corpn.*, [1967] 1 W.L.R. 350 (Q.B.D.), à l'appui de sa prétention, mais à mon avis cette décision n'est pas favorable à la demande. En effet, à la page 355, le juge Lawton en est venu à la conclusion que la responsabilité d'indemniser ceux dont la propriété a subi une atteinte préjudiciable

[TRADUCTION] . . . incombait aux défendeurs en vertu des lois intitulées Highways Act, 1959, art. 222 et Acquisition of Land (Authorisation Procedure) Act, 1946, dont l'effet conjugué conduit à l'application de l'article 68 de la Lands Clauses Consolidation Act, 1845.

Il me semble que le droit d'être indemnisé pour atteinte préjudiciable ne résulte pas uniquement dans cette affaire de l'application de l'article 68, mais également de l'effet des dispositions des deux autres lois. Et même si leur procureur avait raison sur ce point, cela n'aiderait pas à mon avis la cause des plaignants. Cet argument pouvait peut-être avoir quelque pertinence avant 1970, à l'époque où le président Thorson a rendu son jugement dans les affaires *Woods Manufacturing* et *Lawson*, précitées; mais aujourd'hui, j'estime qu'il n'est plus pertinent puisque les règles régissant l'indemnité et la détermination du montant de celle-ci sont clairement regroupées en une seule *Loi sur l'expropriation*.

L'avocat des demandeurs a également cité le jugement de la Cour suprême du Canada dans

Queen, [1974] S.C.R. 623; (1973), 35 D.L.R. (3d) 73, at page 79, as authority for the proposition that unless Parliament gives a clear unambiguous expression of its intention to allow a claimant's land to be injuriously affected without compensation a claimant is entitled to be compensated for lands injuriously affected. In that decision Mr. Justice Ritchie was commenting on section 23 of the *Expropriation Act*, R.S.C. 1952, c. 106, which section was not re-enacted in the present *Expropriation Act*, and under which section Mr. Justice Ritchie found the manifest intention of Parliament to compensate a land owner for injurious affection created by the construction of any public work.

In my view that case does not stand for the proposition cited by counsel for the plaintiffs. Ritchie J. simply observed that there was nothing in the provisions of the *Expropriation Act* or the *Navigable Waters Protection Act*, R.S.C. 1952, c. 193 making it clear that Parliament intended that the plaintiff's land could be injuriously affected without compensation and that in fact section 23 of the *Expropriation Act* made it clear that the plaintiff was to be compensated if his land was injuriously affected by the construction of any public work.

In my view the *Imperial Oil* case stands for the proposition that a land owner is entitled to compensation where his land is injuriously affected by the construction of a public work if the legislation shows an intention on the part of Parliament that he should be compensated in such circumstances. The fact that the legislation referred to did not indicate an intention on the part of Parliament that the plaintiffs' land could be injuriously affected without compensation only served to buttress the interpretation given by the Court to section 23 of the *Expropriation Act*.

The proposition put forward by counsel for the plaintiffs is, of course, contrary to the principle stated by Lord Parmoor in the *Sisters of Charity of Rockingham* case already referred to and applied continually by Canadian courts since that time; most recently by the Ontario Court of Appeal in the *St. Pierre* case (*supra*) upheld by the Supreme Court of Canada on appeal. In my

l'affaire *Imperial Oil Ltd. c. La Reine*, [1974] R.C.S. 623; (1973), 35 D.L.R. (3d) 73, à la page 79, à l'appui de sa prétention selon laquelle le droit du plaignant d'être indemnisé pour atteinte préjudiciable à son bien-fonds existe, à moins que le législateur n'ait, de façon claire et sans équivoque, exprimé son intention de ne pas permettre une telle indemnisation. Dans cette affaire où il devait se prononcer sur l'article 23 de la *Loi sur les expropriations*, S.R.C. 1952, chap. 106, le juge Ritchie y a vu l'intention manifeste du législateur d'indemniser un propriétaire foncier pour atteinte préjudiciable causée par la construction d'un ouvrage public. Cet article n'a pas été repris dans la *Loi sur l'expropriation* actuelle.

À mon avis, cet arrêt ne constitue pas un précédent à l'appui de la thèse des demandeurs. Le juge Ritchie y a simplement fait observer qu'il n'existait pas dans la *Loi sur les expropriations* ou dans la *Loi sur la protection des eaux navigables*, S.R.C. 1952, chap. 193, de disposition exprimant clairement l'intention du législateur de permettre que le bien-fonds du demandeur puisse être défavorablement atteint sans indemnisation; il a souligné qu'il ressortait en revanche clairement de l'article 23 de la *Loi sur les expropriations* que le demandeur avait le droit de recevoir une indemnité en cas d'atteinte préjudiciable causée par la construction d'un ouvrage public.

Tout ce que signifie cet arrêt, ce me semble, c'est que le propriétaire foncier dont le bien-fonds a subi une atteinte préjudiciable à cause de la construction d'un ouvrage public a droit à une indemnisation dans la mesure où l'intention du législateur d'accorder ce dédommagement ressort de la loi. Le fait que la Cour n'a pu trouver dans la *Loi sur les expropriations* l'intention du législateur de ne pas accorder d'indemnité dans de telles circonstances n'a servi qu'à étayer son interprétation de l'article 23 de cette Loi.

Il est de plus évident que la prétention de l'avocat des demandeurs est contraire au principe qu'a établi lord Parmoor dans l'arrêt *Sisters of Charity of Rockingham*, évoqué plus haut, et que les tribunaux canadiens ont constamment suivi par la suite, comme vient d'ailleurs de le faire la Cour d'appel de l'Ontario dans l'affaire *St. Pierre*, précitée, confirmée en appel par la Cour suprême du

view that principle is still valid and in this matter, as Parliament did not make any statutory provision for compensation for injurious affection where land of the plaintiffs was not taken the plaintiffs cannot succeed against the defendant on that ground.

I have a great deal of sympathy for the plaintiffs, particularly the Acciarolis. Their property, like that of the St. Pierres', has been adversely affected by the expansion of the airport. They too have a less desirable view and are subject to marginally more disturbance than they were prior to the establishment of the new runway. Mrs. Acciaroli says she wanted to have her home expropriated so that she could relocate away from the airport. Now she looks out on control towers and a new runway and every time she sees or hears a plane she is reminded of what she considers to be a grave injustice that has been done to her. Under the circumstances I am not surprised that she would honestly believe that the noise climate has substantially increased to an intolerable level. Indeed I would not find it difficult to believe that she would be of the same opinion even though the noise level had in fact decreased.

Similarly Mr. Acciaroli, who was obviously fond of what he considered to be a quiet rural setting for his home, is now faced with a chain link fence and a runway whenever he steps out of his house. In his mind the defendant has destroyed, without compensating him, his view, prospect and ambience of the former neighbourhood. Under these circumstances I would expect him to be disturbed by anything connected with the airport.

One has only to glance at Exhibit 2 and see how the Acciaroli property has been left jutting out into the airport property. It is obvious why the Acciarolis would be disturbed and why they would want to have their property expropriated. While I can sympathize with the unfortunate plight of the Acciarolis and, to a lesser extent, with the Masis, I am unable to find that they are entitled to recover damages against the defendant in respect of the claims they have advanced.

Canada. À mon avis, ce principe est toujours valable et s'applique dans la présente espèce: le législateur n'ayant édicté aucune disposition permettant l'indemnisation pour atteinte préjudiciable en l'absence d'emprise, les demandeurs ne peuvent avoir gain de cause à ce titre contre la défenderesse.

J'éprouve beaucoup de sympathie envers les demandeurs, particulièrement les Acciaroli. Leur bien, tout comme celui des St. Pierre, a subi une atteinte défavorable par suite de l'agrandissement de l'aéroport. La vue dont ils jouissent maintenant est moins agréable et ils sont davantage susceptibles, quoique de façon marginale, d'être troublés dans leur jouissance qu'avant l'ouverture de la nouvelle piste. M^{me} Acciaroli souhaiterait que sa résidence soit expropriée, de sorte qu'elle puisse déménager loin de l'aéroport. Aujourd'hui que son regard se porte sur les tours de contrôle et la nouvelle piste, la vue ou le bruit d'un avion ravivent en elle le sentiment d'avoir été victime d'une grave injustice. Dans les circonstances, il n'est pas étonnant qu'elle croit en toute sincérité que le fond sonore a fortement augmenté et qu'il a même atteint un seuil intolérable. Qui plus est, je n'aurais pas de mal à penser que son opinion serait la même si le niveau sonore avait en réalité diminué.

De même, M. Acciaroli, de toute évidence très attaché à ce qu'il considérait comme un endroit rural et paisible, fait maintenant face chaque fois qu'il sort de chez lui à une clôture à mailles losangées et à une piste. Dans son esprit, la défenderesse a détruit, sans l'en dédommager, la vue, la perspective et l'ambiance dont il jouissait auparavant. Dans les circonstances, je ne m'étonne pas qu'il soit troublé par tout ce qui concerne l'aéroport.

Il suffit d'ailleurs de jeter un coup d'oeil sur la pièce 2 pour se rendre compte que le bien-fonds des Acciaroli s'avance maintenant dans l'aéroport. On peut comprendre aisément leurs troubles de jouissance et leur désir de voir leur propriété expropriée. Cependant, tout en compatissant à l'infortune des Acciaroli, et dans une moindre mesure, à celle des Masi, je ne puis en venir à la conclusion qu'ils ont droit de réclamer des dommages-intérêts de la défenderesse à l'égard des plaintes qu'ils ont formulées.

Although the defendant has been successful in this matter it is not one in which, in my view, costs should be awarded to the successful party. Accordingly the plaintiffs' claims against the defendant will be dismissed with no order as to costs.

Bien que la défenderesse ait gain de cause en l'espèce, il ne me semble pas approprié de lui adjuger les dépens dans les circonstances. En conséquence, je suis d'avis de rejeter les actions des demandeurs contre la défenderesse, sans adjudication de dépens.