



Chambre des communes  
CANADA

## **Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités**

---

TRAN • NUMÉRO 005 • 2<sup>e</sup> SESSION • 40<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le mardi 3 mars 2009**

—  
**Président**

**M. Merv Tweed**

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

**<http://www.parl.gc.ca>**

## Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le mardi 3 mars 2009

•(1635)

[Traduction]

**Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)):** Merci et bonjour à tous. Bienvenue à la cinquième séance des audiences du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, réuni en application du paragraphe 108(2) du Règlement. Notre étude porte sur les services de circulation aéroportuaire de NAV Canada.

Je signalerai une chose aux membres du comité: étant donné les votes prévus tard dans la journée, nous allons siéger pendant une heure, et je donnerai avis de la réunion du sous-comité qui aura lieu la semaine prochaine, si cela vous convient.

Nous accueillons aujourd'hui, de NAV Canada, M. Larry Lachance, vice-président adjoint, Soutien à l'exploitation; M. Rudy Kellar, vice-président, Exploitation; et M. John Crichton, président et chef de la direction au siège social.

Comme le temps presse, je vais vous demander de présenter votre exposé, puis nous passerons directement aux questions.

Bienvenue parmi nous.

**M. John Crichton (président et chef de la direction, Siège Social, NAV Canada):** Merci, monsieur le président, mesdames et messieurs les députés. Bonjour. Je vous remercie de m'avoir invité à m'adresser au comité au sujet de l'examen actuel par NAV Canada des services de circulation aéroportuaire.

Je suis accompagné de Rudy Kellar, vice-président, Exploitation, et de Larry Lachance, vice-président adjoint, Soutien à l'exploitation.

NAV Canada est une société sans capital-actions du secteur privé qui est propriétaire-exploitant du deuxième système de navigation aérienne civile en importance dans le monde. Dans l'ensemble du pays, NAV Canada compte environ 5 200 employés qui offrent à ceux qui utilisent l'espace aérien du Canada des services cruciaux de circulation aérienne et d'information de vol et d'autres services essentiels.

Bon nombre d'entre vous se souviendront que nous avons acheté le système de navigation aérienne du gouvernement fédéral, le 1<sup>er</sup> novembre 1996, pour 1,5 milliard de dollars et que nous l'avons à ce moment pris en charge. Nous sommes complètement autosuffisants et ne recevons aucun financement de la part du gouvernement.

Au cours des 12 dernières années, le monde de l'aviation a considérablement évolué, et nous avons collaboré étroitement avec nos clients pour faire en sorte que le système évolue lui aussi. Nous avons investi plus de 1,3 milliard de dollars dans des systèmes, aménagements et équipements nouveaux ainsi que dans nos ressources humaines, et ces investissements ont donné d'excellents résultats. Nous avons renforcé la sécurité et réduit les retards. Nous utilisons une technologie de pointe, nos redevances ont augmenté à un rythme de beaucoup inférieur à l'inflation, et je suis fier de

déclarer que les employés de NAV Canada jouissent d'une réputation d'excellence à l'échelle mondiale.

Malgré tout, les besoins des clients et la technologie évoluent sans cesse, et nous devons toujours être à la hauteur. En fait, le changement n'a épargné aucun secteur à NAV Canada, qu'il s'agisse des procédures de contrôle des aéronefs, de la gestion des données de vol, de la fourniture de précieux renseignements météorologiques à l'aviation et des instructions d'approche aux pilotes. Je dois ajouter ici que la modernisation continue du système de navigation aérienne du Canada suscite l'admiration partout où je me rends dans le monde. Nos initiatives de modernisation ont fait du Canada un centre d'excellence dans le domaine de la navigation aérienne, et d'autres pays ont déjà acheté certaines de nos technologies mises au point ici par les ingénieurs et les contrôleurs de la circulation aérienne de NAV Canada.

Comme il fallait s'y attendre, les volumes de circulation ont changé à plusieurs aéroports, et ils continueront bien sûr d'évoluer au fil des ans. Nous surveillons ces volumes et évaluons régulièrement nos services afin qu'ils appuient de manière sécuritaire, efficace et efficiente les opérations aériennes.

Au début de décembre, nous avons publié un document de travail pour obtenir des employés, des clients et d'autres parties intéressées les commentaires voulus sur les services de circulation aérienne à 46 aéroports. Après un examen des commentaires réunis et une analyse supplémentaire, nous avons décidé de ne pas proposer de changements aux services offerts à 18 des aéroports mentionnés dans le document de travail.

La semaine dernière, nous avons annoncé notre intention de lancer des études aéronautiques pour examiner les changements particuliers proposés aux services à 26 aéroports. De façon générale, ces propositions sont les suivantes: la réduction des heures d'exploitation à deux tours de contrôle et à cinq stations d'information de vol; la fermeture de huit stations d'information de vol, qui seront remplacées par un service consultatif télécommandé d'aérodrome — un service semblable dont la prestation est assurée à distance par une autre station d'information de vol. Deux de ces stations d'information de vol sont attenantes à des tours, et ces tours demeureront en exploitation; et, enfin, l'élimination du service consultatif télécommandé d'aérodrome à 11 aéroports accusant de très faibles volumes de circulation.

Nous avons également sollicité des commentaires sur les besoins en services dans le Nord-Ouest de l'Ontario avant de formuler des propositions pour les aéroports de Kenora et de Thunder Bay.

Je dois souligner ici que la seule décision que nous avons prise à ce moment-ci est l'amorce d'études aéronautiques pour examiner plus avant ces propositions. Les études aéronautiques comprendront une vaste consultation, une analyse détaillée de l'exploitation et une analyse des menaces et des risques. Le tout prendra plusieurs mois.

Si l'étude recommande la modification d'un service, nous devons, avant d'aller de l'avant, attendre que Transports Canada, l'organisme de réglementation en matière de sécurité, examine les résultats et conclue que le changement ne constituerait pas un risque inacceptable pour la sécurité de l'aviation.

•(1640)

À NAV Canada, notre tâche primordiale et en fait notre seul produit, c'est la sécurité. Nous allons toujours privilégier la sécurité en réalisant les études en question, mais nous allons devoir également tenir compte des services offerts à nos clients et de l'efficacité des services en question.

Les spécialistes de l'information de vol et les contrôleurs de la circulation aérienne offrent un service vital et améliorent la sécurité des opérations lorsque les niveaux de circulation sont de modérés à élevés. Le facteur clé est évidemment la présence ou l'absence de circulation aérienne. Il faut dire que la valeur des services de la circulation aérienne est très faible lorsque les niveaux de circulation sont si faibles que les pilotes peuvent coordonner directement leurs activités respectives sur des fréquences radio communes, ce qu'ils font d'ailleurs depuis des décennies à des centaines d'aéroports au pays.

Les pilotes ont besoin de certains renseignements essentiels pour voler en toute sécurité. Aucune de nos propositions n'élimine ces renseignements; en fait, elles permettent de s'assurer qu'ils seront communiqués par d'autres moyens.

Pour terminer, avant de répondre à vos questions, je veux vous dire que le rendement de NAV Canada en tant que fournisseur privé de services de navigation aérienne et surtout l'excellence de nos employés dans les établissements de tout le pays m'inspire une grande fierté.

Notre démarche de modifications des niveaux de service concorde tout à fait avec le bilan que nous avons pu essayer d'établir au fil des ans. C'est une démarche pondérée, consultative, qui répond selon nous aux attentes de nos clients et de Transports Canada, l'organisme de réglementation en matière de sécurité.

Monsieur le président, nous serons heureux de répondre aux questions du comité. Merci.

**Le président:** Merci.

Monsieur Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.):** Merci beaucoup d'avoir présenté cet exposé, et merci aux trois témoins de venir nous éclairer.

Vous m'excuserez, mais, en tant que député qui compte dans sa circonscription un des plus grands aéroports d'Amérique du Nord, quand je lis que le nombre de vols retardés est à la baisse, je me dis qu'il est très bien que les trois messieurs sérieux qui viennent nous parler injectent un peu d'humour dans la démarche. Cela ne concorde pas avec l'expérience que j'ai moi-même de l'aéroport Pearson, mais, de toute façon, je vais vous croire sur parole. Je ne vous ai pas vu rire. Ce n'était là qu'une intervention humoristique, mais disons que ça permet de soulever une question.

Vous disiez au même moment que vos frais de service ont évolué à un rythme de beaucoup inférieur au taux d'inflation. D'ordinaire, c'est ce qui arrive quand on introduit des gains en efficacité en réduisant le nombre d'employés, en améliorant la technologie ou, tout simplement, en réduisant le service. Lequel de ces trois facteurs sous-tend un taux d'augmentation à ce point faible?

**M. John Crichton:** La source première de nos gains en efficacité, d'abord et avant tout, c'est la restructuration des activités que nous avons entreprises en prenant le relais du gouvernement il y a 12 ans, et qui touchait pour la plus grande part le volet administratif de l'entreprise. Pour vous donner un ordre de grandeur, au moment où nous avons pris les rênes de l'entreprise le 1<sup>er</sup> novembre 1996, le gouvernement nous a transféré 6 300 employés. À peu près deux ans plus tard, après la restructuration administrative, il en restait 5 300. Rien de ce qui a été ainsi fait n'a touché l'exploitation à proprement parler. Rien n'avait trait à la prestation des services opérationnels.

La principale source de gains en efficacité pour notre entreprise — et, de fait, pour les gens dans notre domaine —, c'est l'augmentation de la productivité que procure la technologie. Statistiquement parlant, les niveaux de service ont très peu changé — si vous me permettez de le formuler comme cela. Si les niveaux de service baissent d'un point de vue, ils augmentent d'un autre. Lorsque nous avons pris les rênes du système, il y avait une pénurie chronique de contrôleurs aériens. Les postes dotés ne permettaient que de répondre à 85 p. 100 des besoins. Nous avons porté cela à plus de 100 p. 100. De fait, nous avons ajouté de 200 à 300 contrôleurs aériens à notre effectif. C'est compté dans les chiffres que nous donnons. Cela a été très bon du point de vue des affaires, et cela n'avait rien à voir avec les niveaux de service. De fait, globalement, nos niveaux de service ont augmenté.

•(1645)

**L'hon. Joseph Volpe:** « Globalement », voilà le mot clé, mais, dans votre examen, vous envisagez en vérité de réduire le service dans plusieurs aéroports, n'est-ce pas?

**M. John Crichton:** Oui.

**L'hon. Joseph Volpe:** J'imagine que vous vous êtes heurtés à quelque résistance là-dessus, même si vous pouvez faire valoir que vous ne menacez pas vraiment la sécurité de quelque façon. Tout de même, vous menacez quelque peu le moyen de subsistance de certains de ces aéroports et des collectivités qu'ils desservent, n'est-ce pas?

**M. John Crichton:** Nous ne croyons pas que ce soit le cas. D'après notre expérience, le recours à un aéroport n'est aucunement lié aux services que nous y fournissons. Ce qui incite plutôt les compagnies aériennes à choisir un point particulier sur un marché n'a absolument aucun lien avec le niveau des services de circulation que nous fournissons. Nous n'avons jamais constaté de lien sur ce plan. Ce n'est pas un cas où il s'agit simplement d'aménager la structure pour que le reste vienne se mettre en place. Nous réagissons aux volumes de circulation, principal élément déterminant de la sécurité, et nous fournissons notre service en rapport avec les volumes constatés. Notre service n'est pas un élément moteur du développement économique; il n'a pas non plus d'influence sur les aéroports que choisissent de fréquenter les compagnies aériennes.

**L'hon. Joseph Volpe:** Lorsque vous réduisez une partie de votre service, vous devez avoir l'appui ou l'approbation de Transports Canada, n'est-ce pas?

**M. John Crichton:** Oui, tout à fait.

**L'hon. Joseph Volpe:** Nous pouvons présumer que, dans le cadre de votre mandat, vous devez vous assurer que rien ne vient miner la sécurité d'un quelconque des vols qui arrive à cet aéroport ou qui en part. Par contre, lorsque vous réduisez une partie du service, essentiellement, il est entendu que le transporteur, la compagnie aérienne, celui qui exploite l'avion ou l'hélicoptère à partir de l'aéroport particulier dont il peut être question, serait probablement contraint de restructurer l'horaire des vols, tout au moins.

**M. John Crichton:** Non. J'imagine que l'analogie la plus simple qu'on puisse employer, c'est la différence entre un service de contrôle aéroportuaire, là où il y a une tour, et un service consultatif d'aérodrome, qui renvoie soit à une station d'information de vol, soit à un service consultatif télécommandé. C'est comme comparer une intersection où il y a des feux de circulation et une autre où il n'y a que des panneaux d'arrêt — les feux de circulation représentent le service de contrôle, là où les conducteurs n'ont pas le choix d'avancer ou d'arrêter: si le feu est rouge vous arrêtez, et ainsi de suite. Dans l'autre cas, les panneaux de signalisation laissent au conducteur une marge de manoeuvre; c'est lui qui sait à quel moment continuer à l'intersection. Cela s'applique dans le monde entier. C'est une façon de procéder qui a extrêmement bien fonctionné dans le domaine de l'aviation. Essentiellement, c'est une décision tribulaire du volume, qui fait qu'on opère pour un service où encore pour l'autre, comme c'est le cas, j'en suis sûr, pour la circulation sur les routes.

**L'hon. Joseph Volpe:** Il y a des aéroports comme celui de Buttonville à Toronto, un des plus achalandés qui soient au pays en ce qui concerne le volume et, évidemment, le nombre d'avions qui fréquentent l'aéroport — et vous envisagez de réduire les services à Buttonville. C'est au milieu d'une partie du Grand Toronto qui connaît une croissance très rapide. N'envisagez-vous pas des difficultés ou des problèmes pour la sécurité de ce fait?

• (1650)

**M. John Crichton:** Au départ, l'aéroport de Buttonville a fait l'objet d'un examen. Aucune modification du service n'était proposée. Nous avons annoncé que nous n'allions pas y apporter de changements. S'il y avait eu un projet de changement, cela aurait probablement eu trait aux heures de fonctionnement de la tour, ce qui représente un changement assez peu important. Tout de même, nous n'y proposons aucun changement.

**Le président:** Monsieur Lemay.

[Français]

**M. Marc Lemay (Abitibi—Témiscamingue, BQ):** Merci, monsieur le président.

Je vais aller un peu plus loin que M. Volpe. Je suis député fédéral d'Abitibi—Témiscamingue.

Vous vous préparez à « tuer » nos deux aéroports. Je m'adresse à M. Killer, qui porte bien son nom. On ne l'acceptera pas. Vous êtes en train de détruire ce qu'on a bâti durant 20 ans à Rouyn-Noranda et à Val D'Or. Voulez-vous que je vous montre la carte? Il n'y a rien plus au Nord. À partir de Rouyn-Noranda et de Val d'Or, on dessert le Nord. Vous vous appuyez sur des chiffres de YUL et vous dites que Rouyn-Noranda et Val d'Or ont un nombre total de mouvements inférieur, donc qu'il faut réduire.

Je veux comprendre une chose. Quand Air Canada Jazz annule deux vols par jour en direction de notre région, alors qu'il faudrait qu'elle les maintienne, est-ce que cela a une influence sur les décisions que vous vous apprêtez à prendre? J'aimerais obtenir une réponse rapide.

[Traduction]

**M. John Crichton:** Ça dépendrait. Nous ne changerions pas notre décision pour deux vols par jour.

[Français]

**M. Marc Lemay:** S'il y a des compagnies privées qui desservent le Nord, étant donné qu'il y a énormément d'exploration et d'exploitation minières, qu'il s'agisse de Xstrata ou d'autres compagnies dans le Grand Nord qui ont absolument besoin de ces

deux aéroports, soit ceux de Rouyn-Noranda et de Val-d'Or, cela a-t-il une influence?

[Traduction]

**M. John Crichton:** Je crois que la façon la plus simple d'expliquer la question... Je regarde en ce moment la circulation à Rouyn-Noranda; au cours des trois dernières années, le volume de circulation le plus élevé en moyenne, à cet aéroport, était de quatre mouvements à l'heure. Pour la plupart des segments d'une heure, pendant la journée, c'est moins de deux mouvements l'heure. Ces chiffres sont fondés sur la circulation constatée depuis trois ans.

Lorsque nous évaluons les services de circulation aéroportuaire, il est certain que nous nous fondons pour une grande part sur le volume réel de circulation constatée à l'aéroport en question. C'est un élément déterminant de la décision prise quant au service qu'il faut fournir.

[Français]

**M. Marc Lemay:** On vient de recevoir une lettre à ce sujet. Il est assez bizarre que vous nous disiez qu'il y a deux mouvements à l'heure. Vous considérez une période de 24 heures alors que l'aéroport n'est pas ouvert 24 heures sur 24. Il doit cependant offrir le service 24 heures sur 24. Vous vous préparez à faire une étude.

Allons-nous être consultés, dans le cadre de cette étude que vous allez faire dans notre circonscription?

[Traduction]

**M. John Crichton:** Ah, tout à fait. Vous serez consultés. Il y aura une vaste consultation où nous allons nous adresser à toutes les parties intéressées. Il y aura une étude particulière sur la sécurité dont les méthodes seront empruntées à l'Association canadienne de normalisation. Il y aura une analyse des menaces et des risques. Tout cela doit satisfaire aux exigences de l'organisme indépendant de réglementation en matière de sécurité, Transports Canada, avant que nous puissions aller de l'avant.

C'est le début d'une démarche consultative. Nous sommes très loin du terme.

• (1655)

[Français]

**M. Marc Lemay:** Quand votre lettre a été rendue publique, les médias chez nous s'en sont emparé et ils ont dit que nos aéroports allaient fermer. Il y a des négociations en cours actuellement avec des compagnies afin d'offrir des services, par exemple entre Sherbrooke, Rouyn-Noranda et Toronto ou alors entre Gatineau, Rouyn-Noranda et Toronto. Les négociations ont soudainement été interrompues, hier.

C'est ce qui m'intéresse. Comment se fait-il qu'il n'y ait pas eu un communiqué de presse pour informer les médias locaux que ce n'était que le début d'une révision. Les décisions ne sont pas prises, à vous entendre, monsieur Crichton. Aucune décision n'est prise.

Est-ce que je comprends bien?

[Traduction]

**M. John Crichton:** Certes, autant que je sache, toutes les déclarations publiques que nous avons faites en rapport avec cette démarche font ressortir de façon tout à fait limpide les éléments essentiels. Et c'est loin d'être un fait accompli.

D'après l'expérience que j'ai des médias partout au Canada, ce sont divers niveaux d'interprétation qui sont appliqués aux choses. Pour qui veut voir, tout est là. Ça se trouve sur notre site Web. Ça se trouve dans nos communications. Je ne sais pas comment les gens en arrivent à l'idée dont vous venez de me faire part. S'il y a en Abitibi des médias particuliers auxquels vous voudriez que nous parlions, nous serions heureux de le faire.

[Français]

**M. Marc Lemay:** Quand vous allez entamer le processus — parce que vous dites qu'on entreprend un processus, etc. — cela se fera-t-il chez nous? Allez-vous venir chez nous, vous et votre équipe, pour qu'on vous montre ce qu'est un aéroport de région?

[Traduction]

**M. John Crichton:** Oui. Ces analyses supposent des réunions tenues sur place avec tous les intervenants qui souhaitent formuler des observations. Elles sont organisées d'avance; cela se fera.

**Le président:** Monsieur Bevington.

**M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD):** Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur présence.

Je suis originaire moi aussi d'une région éloignée du Canada, soit les Territoires du Nord-Ouest, là où, bien entendu, le service aéronautique est très important. Avec les difficultés qu'entraînent les changements climatiques dans le Nord, pour nous, nous constatons que les conditions météorologiques vont nuire encore plus à l'aviation que par le passé. Si vous examinez les rapports sur les incidents, vous constaterez que ceux qui sont liés à la météo figurent probablement parmi les plus importants des problèmes qui surviennent dans les aéroports.

NAV Canada a transmis aux gestionnaires d'emplacements les directives suivantes concernant les opérations par visibilité faible ou réduite. Les directeurs des administrations aéroportuaires responsables y sont mis en garde: il ne faut pas conclure d'accord où la responsabilité d'aviser l'administration aéroportuaire de l'évolution des conditions atmosphériques revient à l'ATS.

Selon les normes mises en place par Transports Canada, les aéroports adoptent la marche à suivre en cas de visibilité réduite lorsque la visibilité est de moins de un demi-mille. Souvent, dans tous les aéroports des Territoires du Nord-Ouest et dans la plupart des aéroports du Canada, la seule source d'information sur ce plan est le personnel de NAV Canada et le matériel dont il dispose. Il est essentiel d'aviser les gens. Recevoir périodiquement les observations météorologiques fait partie des responsabilités quotidiennes des gens. On reçoit des rapports des pilotes et on note les cas où la visibilité est inférieure à un demi-mille ou à un quart de mille. Il y a donc cette information-là qui ne parvient pas aux gens localement.

Vous avez donné à entendre qu'il serait peut-être possible de fournir cette information grâce à des appels téléphoniques dans des bureaux locaux. Sauf tout le respect que je vous dois, les aéroports du Nord sont nombreux à n'avoir pas un personnel de bureau présent 24 heures par jour.

Pourquoi refusez-vous donc de donner aux exploitants d'aéroport cette information capitale, que vous réunissez dans le cadre de vos responsabilités habituelles et dont nous finançons bien entendu la collecte?

• (1700)

**M. Larry Lachance (vice-président adjoint, Soutien à l'exploitation, Exploitation, NAV Canada):** Si vous me permettez

de répondre à cette question, monsieur le président, je dirai que nous avons transmis des directives à nos unités il n'y a pas très longtemps de cela. Si nous avons transmis ces directives à nos unités, c'est qu'il y avait un problème de poursuite possible. Selon le certificat d'aéroport, le pouvoir et la responsabilité de déterminer les conditions dans lesquelles s'appliquent les procédures propres aux opérations par visibilité faible ou réduite incombent à l'aéroport.

Cela dit, nous discutons actuellement avec le Conseil des aéroports du Canada de la question de l'échange de renseignements. Dans la plupart de nos grands aéroports, nous avons déjà mis en place un système où les renseignements sont bel et bien échangés. Et les renseignements recherchés par les aéroports, c'est ce que nous appelons la portée visuelle de piste, ou PVP. Essentiellement, là où la PVP est connue, nous nous sommes entendus avec le représentant du Conseil sur les façons de procéder. L'administration aéroportuaire appelle dans un établissement de NAV Canada pour obtenir les renseignements.

Ce qu'il faut savoir c'est que, au quotidien, il devient assez difficile, parfois, de transmettre cette information d'une manière continue. Nous avons donc mis en place un mécanisme qui est actuellement envisagé, qui fait que les renseignements seront fournis à l'administration aéroportuaire.

**M. Dennis Bevington:** C'est donc votre problème de poursuite qui semble primer, plutôt que la sécurité des exploitants. Je voudrais ajouter simplement que, à certains égards, NAV Canada se plie à un modèle d'affaires qui incite à se mettre au service des grandes collectivités et non pas des petites. Le problème, c'est que les bénéfices de NAV Canada sont fondés sur le poids et la fréquence des vols. Si vous analysez les aéroports, les conditions de vol et les paramètres de sécurité, vous voyez qu'il faut prendre en considération de nombreux autres facteurs.

Nous comptons des aéroports où il est souvent risqué d'atterrir, étant donné l'emplacement, étant donné les conditions météorologiques qui y sévissent. Nous avons eu de graves accidents dans les Territoires du Nord-Ouest du fait que les renseignements météorologiques n'étaient pas parvenus en temps utile. C'est un des grands problèmes que nous vivons.

En ce moment, le gouvernement en place investit 300 millions de dollars dans la sécurité aéroportuaire. J'aimerais savoir ce qu'il investit pour améliorer la capacité de nos pilotes de comprendre les conditions météo qu'il y a aux aéroports, les conditions qui sont vraiment assassines, qui causent vraiment d'importants problèmes dans les petits aéroports partout au pays.

Qu'en pensez-vous? Que pensez-vous de votre capacité de fournir les services météorologiques voulus aux pilotes, pour que ceux-ci puissent bien réagir aux conditions météo dans les petits aéroports en question?

**M. John Crichton:** Eh bien, monsieur Bevington, permettez-moi de vous rassurer. Premièrement, je me suis installé dans le Nord en 1972. J'ai passé 25 ans de ma vie au nord du 60° parallèle, à bâtir ce qui se trouve être la plus grande ligne aérienne dans la région aujourd'hui. Je crois être tout aussi au courant des problèmes des petits aéroports dans l'Arctique que n'importe qui.

Depuis que NAV Canada a pris les rênes du système, je ne suis pas conscient de quelque accident qu'il y aurait eu dans le Nord ou ailleurs, où nous serions à blâmer pour n'avoir pas respecté notre obligation de fournir les renseignements météo.

• (1705)

**M. Dennis Bevington:** Eh bien, ce n'est pas vraiment la question que je posais. Je parle non pas de vos obligations, mais plutôt de votre capacité de fournir aux pilotes des renseignements adéquats sur les conditions météorologiques. Vous appliquez un modèle d'affaires qui limite votre responsabilité juridique. Je ne me soucie pas vraiment de savoir si vous êtes responsable ou non. Je me soucie de la possibilité qu'un avion soit pris dans une tempête et que le pilote n'obtienne pas un avis météorologique adéquat tandis qu'ils s'approche de la piste.

J'aimerais signaler que j'ai grandi dans les aéroports du Nord. Mon père était directeur d'aéroport. Je connais très bien les conditions qui touchent les petits aéroports. Je connais la détérioration du service qui caractérise notre situation, depuis qu'il y a les systèmes automatisés d'observations météorologiques. Nous sommes passés à d'autres façons de procéder qui ne sont tout simplement pas adéquates.

**M. John Crichton:** Je suis simplement en train de vous dire que, premièrement, nous sommes très sensibles à la question que vous soulevez. Nous sommes sensibles à la question non pas simplement parce qu'elle relève de la politique de l'entreprise, mais parce que les hauts dirigeants de l'entreprise, de fait, habitent cette région et la connaissent très bien. Nous déployons de grands efforts pour nous assurer de satisfaire à cette exigence: fournir les renseignements météo aux aviateurs. Nous le faisons et nous continuerons de le faire.

Quant à la question particulière que vous avez soulevée, je ne suis pas tout à fait au courant de l'affaire. Ici et maintenant, je m'engage à vous revenir là-dessus. Je crois que l'affaire ne se résume pas à ce qui peut en être dit à première vue. Je vais rassembler tous les faits en cause et je vais vous révéler, à vous et au comité, quels sont les faits inhérents à l'affaire. Nous investissons de très importantes sommes d'argent dans le service que nous fournissons dans le Nord. Nous continuons de le faire. De fait, le Nord a droit à des niveaux de service qui n'ont pas leur égal dans d'autres pays. C'est un engagement que nous avons été heureux de faire nôtre au moment de prendre en charge le système, et nous allons l'honorer.

**Le président:** Si vous avez des lettres à transmettre, je vous demanderais de les adresser à la présidence, qui veillera à en distribuer des exemplaires.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC):** Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, les questions de M. Lemay me plaisent, et comme c'est M. Laframboise qui a demandé que la réunion ait lieu aujourd'hui avec NAV Canada, le gouvernement veut bien céder les sept minutes supplémentaires qui sont les siennes aux deux hommes en question, si cela convient à la présidence.

**Le président:** Bien sûr.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ):** Merci, Brian, c'est gentil à vous.

Nous sommes conscients des pressions auxquelles vous êtes soumis. Votre organisme est une entreprise privée. Vous nous avez dit, lors de votre déclaration, qu'elle doit maintenant s'autofinancer. Il n'y a pas de subventions du gouvernement. On connaît l'état actuel de l'industrie. Des représentants de compagnies aériennes m'ont dit qu'il ne fallait pas que les tarifs de NAV Canada augmentent.

Toutefois, il ne faut pas non plus que vous négligiez les régions parce que vous ne voulez pas augmenter les tarifs, ce qui est très bien en soi. M. Lemay vous a parlé un peu plus tôt de Rouyn-Noranda et de Val-d'Or. Je regarde l'analyse que vous avez faite pour Chibougamau, Havre-Saint-Pierre, Blanc-Sablon et Natashquan. Vous vous apprêtez à faire des modifications importantes. Ces communautés — on parle de Nastahquan, de Blanc-Sablon, de Havre-Saint-Pierre, etc. — sont éloignées, et pour elles, certains services, comme les avions-ambulances, sont des services de première ligne.

Allez-vous pouvoir me garantir que jamais un avion-ambulance ne sera dans l'impossibilité d'avoir accès aux aéroports de Chibougamau, Havre-Saint-Pierre, Blanc-Sablon et Natashquan parce que vous aurez changé la qualité du service? Pouvez-vous me le garantir?

[Traduction]

**M. John Crichton:** Je ne décrirai pas les garanties par le menu, mais les modifications que nous proposons ne changeront pas l'accès aux lieux en question. Nous ne modifions pas les aides à l'approche. Nous ne modifions pas l'accessibilité des renseignements météorologiques et autres informations essentielles. C'est simplement une modification qui permet d'avoir plus d'efficacité en... Il est question des lieux où la circulation moyenne équivaut à moins d'un mouvement par heure durant la journée. Étant donné un tel niveau d'activités, il n'est tout simplement pas efficace d'avoir quelqu'un sur place pour conseiller les pilotes à propos des autres aéronefs dans le secteur, pour qu'il n'y ait pas de collision; à un moment donné, cela équivaut à essayer d'empêcher l'aéronef d'entrer en collision avec lui-même.

Nous ne modifions pas la capacité pour les pilotes d'accéder aux aéroports.

• (1710)

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Monsieur Crichton, même s'il n'y avait qu'un avion, l'avion-ambulance, vous ne pouvez pas me dire que le service peut être mis en danger. On a toujours offert ces services à ces communautés. Si votre décision est purement économique et que vous avez besoin d'une aide extérieure pour être en mesure de desservir ces régions, il va falloir que vous la demandiez. Il est important que ces communautés aient les services auxquels elles ont été habituées. Pour ces régions, les avions-ambulances sont les plus importants. On nous dit que si vous n'offrez plus les mêmes services, on court le risque que les avions-ambulances n'atterrissent plus à ces endroits. C'est de la plus haute importance, pour moi.

Je vous comprends, vous avez un problème financier. Mais il ne faut jamais que votre problème financier fasse en sorte que quelqu'un perde la vie dans un de ces aéroports. Si c'est comme cela, il va falloir que vous vous assoyiez et que vous disiez au gouvernement que, dans les conditions économiques actuelles, vous n'êtes plus capables d'offrir un service de qualité et d'assurer à ces communautés qu'on puisse déplacer les blessés, ou les personnes qui ont perdu la vie, et de les amener à Montréal ou à Québec dans les grands hôpitaux. Il faut faire cela.

Je veux bien que vous fassiez toutes les études que vous voulez. Cependant, vous nous dites que vous n'avez aucune donnée sur les mouvements à Chibougamau, entre autres, et qu'en dépit de l'absence de données, vous savez qu'il y a moins de trafic. Je comprends que vous avez un problème économique. Vous avez des rendements et vous devez trouver de l'argent quelque part. Le problème est qu'il ne faut pas que cela nuise ou que cela détruise la vie d'une seule personne. C'est le problème. Vous avez dit un peu plus tôt que vous ne pouviez pas me donner de garantie. Je comprends. Vous êtes un homme intelligent et probablement que mes informations sont bonnes. Cela pourrait mettre en danger les services d'avions-ambulances à ces aéroports. Pour moi, ce n'est pas acceptable. Je veux que vous me compreniez bien.

[Traduction]

**M. John Crichton:** Oui, merci. Je comprends, mais je tiens à ce que vous me compreniez bien. Il n'y a rien que nous proposons qui, de quelque façon que ce soit, limiterait l'accès des vols MEDEVAC et d'autres aéronefs aux aéroports. Ce n'est tout simplement pas vrai.

Ce n'est pas un exercice qui repose sur des impératifs économiques, dans le sens où vous essayez de le faire valoir ici. C'est une réévaluation périodique de nos niveaux de service, qui représente un processus continu au sein de l'entreprise. Ce sera toujours le cas. Quoi qu'il en soit, la sécurité demeure le premier souci. Nous ne proposons rien qui puisse limiter l'accès des aéronefs, y compris des véhicules MEDEVAC, à ces aéroports. Et je soulignerais à l'intention du comité qu'il existe au pays des centaines d'aéroports, qui ne reçoivent pas des services sur place de notre part, mais qui accueillent ordinairement les vols MEDEVAC en toute sécurité et sans problème. Ce n'est donc pas un enjeu.

[Français]

**M. Marc Lemay:** Votre décision risque d'entraîner le déplacement de Propair, une entreprise de chez nous. Propair, c'est 15 millions de dollars par année investis dans Rouyn-Noranda. Ces gens viennent de se bâtir un tout nouvel édifice. De plus, la fermeture de la station d'information de vol signifie la perte de 14 emplois. Vous devez comprendre que ça n'a aucun sens. On dessert tout le Nord. Vous avez des chiffres, soit, mais ces choses sont inacceptables, chez nous. Mon collègue vient de vous parler de l'Est, mais moi, je vais vous parler de l'Ouest. De Grande Rivière à Rouyn-Noranda, on dessert Hydro-Québec. S'il y a des blessés, l'avion-ambulance ne pourra plus atterrir.

Lundi dernier, sur 100 kilomètres, la température variait de -2° à -26°. Or, l'aéroport de Rouyn a pu donner les informations adéquates. Vous devez comprendre l'importance qu'ont ces aéroports pour les régions. J'espère avoir été clair. Ça n'a aucun sens. Si vous procédez à ces fermetures chez nous, les entreprises vont tout de suite aller ailleurs. Si on n'a plus Xstrata pour se rendre dans le Grand Nord, que va-t-on faire? Je n'ai rien contre Toronto, mais nous n'avons plus rien, chez nous.

Il y a du développement dans le Grand Nord. Un boum minier va partir de Rouyn-Noranda et Val-d'Or. À cette fin, on a conclu des ententes avec des compagnies aériennes. Alors, que fait-on?

• (1715)

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Crichton, avez-vous réponse à cela?

**M. John Crichton:** Monsieur Lemay, encore une fois, ce n'est pas que je veux faire entendre toujours la même rengaine, mais nous n'avons jamais eu affaire à un cas où une compagnie aérienne a

fondé une décision sur l'existence ou encore l'absence de nos services quelque part.

Est-ce que mon vieil ami, M. Pronovost, est toujours aux commandes de Propair? Je pourrais lui parler, mais je ne veux pas faire ici de procès d'intention.

Lorsque le moment sera venu de visiter les sites et de mieux comprendre certains des enjeux que vous soulevez, permettez-moi de vous rassurer: nous allons écouter ce que les gens ont à dire avec la plus grande attention. J'ajouterais: si jamais une information indiquait qu'une de nos propositions aura pour effet, de quelque façon, de miner la sécurité, de limiter la capacité d'accès des aéronefs MEDEVAC ou d'entraîner un bouleversement du trafic ou une limitation d'un service important, nous nous y opposerions. Je peux vous dire ici maintenant que nous ne ferions pas cela.

Je ne fais que signaler que, d'après l'expérience que j'ai de la situation jusqu'à maintenant, et mon expérience personnelle de 40 ans dans le domaine de l'aviation, c'est quelque chose de différent, mais nous verrons sur les lieux mêmes, et nous écouterons tout le monde.

**Le président:** Monsieur Dhaliwal.

**M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être venus comparaître.

Je parcourais votre exposé. Vous affirmez que votre tâche primordiale, votre seul produit en fait, c'est la sécurité. Par ailleurs, vous dites qu'à la suite de la mise en oeuvre de l'examen et de l'achèvement de l'étude « le changement ne constituerait pas un risque inacceptable pour la sécurité de l'aviation ».

À mes yeux, comme M. Bevington l'a dit, dès qu'une vie est en jeu, cela devient inacceptable. « Le changement ne constituerait pas un risque inacceptable »: qu'est-ce que vous entendez par là? Qu'avez-vous voulu dire en disant cela?

**M. John Crichton:** Si je ne m'abuse — et je vais devoir vérifier cela —, je crois que c'est une formule qui provient de la loi. Je crois que c'est simplement une façon de reconnaître le fait que, d'un point de vue réglementaire, il vaudrait peut-être mieux poser la question à Transports Canada... Je soupçonne qu'une modification très subtile de la chose pourrait, du moins, du point de vue de la perception, changer la couleur de ci ou de ça. Essentiellement, je crois que cette tournure de phrase provient de la loi. Ce n'est pas la tournure de NAV Canada. Je crois que ce sont des consignes touchant les dispositions relatives à la sécurité.

**M. Sukh Dhaliwal:** Je ne parle pas de NAV Canada. Je ne parle pas des tournures de la loi. Je vous demande ce que vous diriez aux Canadiens ordinaires qui se préoccupent de leur sécurité. Vous avez dit que votre tâche primordiale était la sécurité. Ce que j'attends de vous, c'est que vous nous disiez, à nous, aux Canadiens, que nous n'aurons pas à supporter d'autres pertes de vie en ce qui concerne la sécurité.

**M. John Crichton:** Ah, certainement. C'est bien ce que nous disons; nous ne proposons rien qui, à nos yeux, aurait pour effet de menacer la sécurité de quelque façon sensible que ce soit. Pour établir ce fait, nous appliquerons des méthodes scientifiques et prouvées et très objectives. Nous comptons également sur des examens très subjectifs confiés à des personnes expérimentées dans le domaine.

En dernière analyse, ce n'est donc pas un problème de sécurité. Cela n'est pas de notre ressort. C'est le travail de l'organisme indépendant de réglementation, qui examine tous les facteurs en cause et qui porte un autre jugement; c'est Transports Canada.

• (1720)

**M. Sukh Dhaliwal:** Vous avez dit que la réputation internationale de NAV Canada en matière de sécurité lui inspire de la fierté. Quel est, en termes comparatifs, le bilan de sécurité de NAV Canada?

**M. John Crichton:** C'est le meilleur qui soit dans le monde.

**M. Sukh Dhaliwal:** Les conditions environnementales difficiles du Canada ont-elles un effet aggravant ou font-elles que vous avez davantage de difficulté à composer avec ce genre de problèmes?

**M. John Crichton:** C'est plus difficile, mais je suis très fier de dire au comité... L'an prochain, j'espère pouvoir vous faire part de certains documents qui seront rendus publics, mais je peux vous dire dès maintenant, sans nommer les autres exploitants d'un système de navigation aérienne, que nous nous classons au tout premier rang. Nous sommes les meilleurs au monde — malgré les difficultés qui sont les nôtres.

**M. Sukh Dhaliwal:** Pendant votre exposé, vous avez parlé aussi de stations de navigation sans personnel. Sont-elles moins sécuritaires que celles qui comptent un effectif? Sinon, pourquoi?

**M. John Crichton:** Je crois que vous faites référence au service consultatif télécommandé d'aérodrome, par opposition ou aux services sur place. C'est moins coûteux, mais dans le cas d'aéroports de ce genre, où le volume de circulation est très faible — on parle d'un mouvement, sinon de deux ou trois l'heure — un service télécommandé permet d'en arriver au même niveau de service.

Ce service est offert depuis des années au pays, à maints endroits différents. Il n'y a pas eu de problème de sécurité associé à cette méthode de prestation des services.

**M. Sukh Dhaliwal:** Vous me dites donc que, dans les 11 aéroports où vous éliminez le service consultatif télécommandé d'aérodrome, on pourra atterrir en sécurité?

**M. John Crichton:** Vous serez à même de constater, je crois, que les aéroports qui vont perdre ce service entièrement sont ceux où le nombre moyen de mouvements par heure est égal ou inférieur à un. Dans de nombreux aéroports à vocation générale au Canada aussi bien qu'à l'étranger, le volume d'activités pris en charge en l'absence de services de circulation aérienne de quelque forme que ce soit est nettement plus grand. Les pilotes recourent à des procédés comme celui d'UNICOM, qui fonctionne de manière tout à fait satisfaisante. Son fonctionnement est régi par des procédures bien établies dans des aéroports contrôlés, qui sont là depuis cinquante ans.

Ce dont il est vraiment question ici, ce sont des aéroports où la circulation est tombée à l'équivalent d'un mouvement par heure ou moins.

**Le président:** Merci, monsieur Dhaliwal.

Madame Brown.

**Mme Lois Brown (Newmarket—Aurora, PCC):** Merci, monsieur le président.

Monsieur Crichton, merci beaucoup d'avoir présenté cet exposé. J'ai eu l'occasion, merveilleuse, de visiter l'école de NAV Canada à Cornwall il y a environ cinq ans. C'est tout un établissement. Je recommande aux autres de profiter de l'occasion et d'y aller. C'est un lieu tout à fait remarquable.

Je viens de la région de York. Je sais que vous affirmez qu'aucune mesure de votre part ne va changer en ce qui concerne Buttonville, et

je sais qu'il y a d'autres affaires qui se dessinent là aussi. Tout de même, lorsque vous procédez aux évaluations en question, quel genre de discussions avez-vous avec les municipalités tout autour? L'aéroport de Buttonville, par exemple, est à cheval sur quatre grandes municipalités. Quel genre de discussions avez-vous avec les responsables des municipalités en question avant de procéder à votre réévaluation?

**M. John Crichton:** Nous faisons une annonce publique là où il s'agit d'une proposition précise. Nous en sommes à cette étape pour 26 aéroports, mais celui de Buttonville ne fait pas partie du nombre. Nous faisons des annonces publiques. Nous invitons tout le monde à venir présenter des observations.

D'habitude, suivant le nombre d'observations que nous recevons ou le degré de préoccupation qui est exprimé, je crois que, dans certains cas, nous tenons des audiences publiques et invitons les gens à venir parler de leurs préoccupations. Cela tient en partie à la nature de la modification qui est proposée, mais, de manière générale, la plupart des gens intéressés sont soit des clients, soit les responsables de l'aéroport lui-même.

Nous accueillons souvent à ce moment-là les responsables de municipalités locales qui se soucient de développement économique, comme certains d'entre vous avez pu le dire plus tôt. Cela nous pose quelque difficulté. Nous ne formons pas une agence de développement économique. Notre travail ne consiste pas à dépenser pour créer des emplois; notre travail, c'est de nous assurer que les ciels sont sûrs, et ce, de la manière la plus efficace possible, mais de la façon la plus sûre possible aussi. C'est quelque peu incompatible avec l'idée, que nous comprenons bien, d'une municipalité qui se préoccupe d'emplois.

Je crois qu'il vaut mieux laisser à d'autres la responsabilité de stimuler l'économie. Cela ne fait pas partie de notre mandat. Nous nous concentrons vraiment sur la tâche principale qui est la nôtre, mais nous écoutons ce que les gens ont à dire à cet égard, et, parfois, il en ressort des choses que nous ne savions pas.

• (1725)

**Le président:** Monsieur Kennedy, vous disposez de trois minutes.

**M. Gerard Kennedy (Parkdale—High Park, Lib.):** Je me demande si vous pourriez essayer de nous expliquer une chose. Votre mandat vous permet d'appliquer cette démarche. Vous avez désigné les collectivités où vous souhaitez apporter des modifications. C'est bien cela? Il y en a 8 qui ne figurent pas dans la liste et il y a celles qui vont devoir composer avec des changements touchant le niveau de service, comme nous en avons parlé.

**M. John Crichton:** Oui. Je crois que nous vous avons remis un exemplaire de l'avis. Il y a 26 aéroports qui sont visés. L'avis expose la proposition, qui est assujettie à la consultation et à l'étude dont j'ai parlé.

**M. Gerard Kennedy:** Pour parler de la dynamique de ce domaine, ce service de sécurité particulier, que vous avez transformé en activité commerciale, quels sont les changements importants qui ont marqué ces aéroports? Autrement dit, vous avez pris en charge le service et des paramètres particuliers: un certain volume d'activité et un certain nombre de causes perdues, sans doute, des lieux économiquement viables dans certains cas, moins, dans d'autres.

Vous avez évoqué d'autres seuils de viabilité. Ces 26 aéroports ont-ils un trait en commun? Le besoin en services a-t-il diminué? A-t-il baissé radicalement? A-t-il pas mal changé? Est-ce là la dynamique que vous appliquez à ce processus? Ou encore, avez-vous modifié votre évaluation du service qu'il faut fournir dans les aéroports en question? Est-il possible de qualifier la chose?

**M. John Crichton:** C'est une combinaison de facteurs; généralement, une réduction des volumes de circulation et la possibilité de recourir à une technologie nouvelle et améliorée pour fournir le service d'une façon plus efficiente, d'une façon différente. C'est une combinaison de ces facteurs-là.

**M. Gerard Kennedy:** Pour parler de la validation de la nouvelle composante technologique — et je ne sais pas comment établir la pondération entre les deux aux mesures que vous appliquez —, qui s'en charge? Visiblement, vous êtes spécialiste de la question, et votre travail est un travail de sécurité. Personne ne remet cela en question. Ce n'est pas qu'un slogan habile.

Vous ne seriez pas en affaires si vous ne vous préoccupez pas de sécurité, mais vers quelle organisation ou quelle personne, à l'extérieur de votre organisation, pouvons-nous nous tourner et qui nous dira que ces progrès techniques existent et qu'ils sont fiables? Je suis sûr que Transports Canada fait preuve de diligence à ce sujet, dans une certaine mesure, mais, au point où nous en sommes aujourd'hui, qui a pu faire cela jusqu'à maintenant? Vers qui pouvons-nous nous tourner pour être rassurés, savoir que ces techniques ont bel et bien été mises en place?

**M. John Crichton:** Il y a deux entités extérieures pour cela, en vérité. La première, c'est la clientèle. Si les clients ne sont pas d'accord, nous n'adoptons pas la mesure.

Pour parler d'une sous-catégorie de clients qui s'applique à notre cas en particulier, nous voulons savoir si les pilotes et parfois même les syndicats de pilotes qui assistent à nos séances de consultations sont d'accord. Ils peuvent voir ce qu'il en est et signifier leur accord ou leur désaccord avec la technologie, avant que nous la mettions en place. Les principaux intéressés — et, de fait, dans le cas des pilotes, on pourrait dire qu'ils mettent leur vie dans la balance — ont donc un droit de veto dans notre domaine.

Deuxièmement, il y a l'organisme de réglementation en matière de sécurité, c'est-à-dire Transports Canada. Transports Canada doit considérer la mesure proposée comme valable.

**M. Gerard Kennedy:** Je voudrais poser très rapidement une question complémentaire.

Je ne possède pas l'expertise de certaines des personnes présentes, par exemple M. Bevington, et il y a les localités qui sont touchées,

mais j'aurais cru que c'est une modification d'ordre technique plutôt qu'une solution fondée sur les forces du marché — étant donné que vous êtes le seul et unique fournisseur de services —, et que, dans la mesure où un avion doit atterrir à un aéroport particulier, il va recourir à vos services à vous, tels qu'ils existent. Qui possède la compétence nécessaire pour évaluer les progrès techniques en question, pour que nous puissions voir que ce progrès technique est fiable, car vous avez pris l'affaire en main à un certain prix, à un certain coût et ainsi de suite?

Je crois que tout le monde veut comprendre ce qui est en jeu ici et savoir s'il y a des progrès techniques qui permettent d'assurer la sécurité. Si ces changements sont uniquement des mesures de transition, nous devrions comprendre ce fait et donner notre accord ou laisser à Transports Canada le soin de donner son accord. À qui pouvons-nous nous adresser pour savoir que cette technologie-là permet d'accomplir ce que vous affirmez, à part en la mettant à l'essai? Je ne voudrais pas être brutal, mais ce n'est pas en l'essayant qu'on veut découvrir qu'une chose fonctionne ou pas. La technologie en question doit être employée ailleurs; il doit y avoir des organismes, des organismes internationaux peut-être, qui valident cette technologie.

• (1730)

**M. John Crichton:** Oui, ça existe dans certains cas. Pour que je puisse répondre à votre décision de manière exacte, il faudrait déterminer précisément de quelles technologies ou de quelle combinaison de technologies il est question, mais je vois où vous voulez en venir. Je peux vous rassurer: à part peut-être le domaine médical, il n'y a guère de domaines où les choses sont examinées aussi rigoureusement que dans le nôtre, avant d'être mises en place. Si nous trouvons le temps de le faire, je serais très heureux de vous montrer, à vous et aux autres membres du comité, comment le processus en question fonctionne au juste, mais permettez-moi de vous dire que c'est très rigoureux.

**Le président:** Merci beaucoup et, sur ce, l'heure se termine.

Je remercie nos invités d'être venus aujourd'hui.

Message aux membres du comité: jeudi, nous allons accueillir des témoins, puis, le mardi 10 mars, nous procéderons à l'étude article par article du projet de loi. Si vous avez l'intention de présenter des modifications, je vous prie de les faire parvenir au greffier jeudi soir au plus tard. Cela nous permettra de faire le travail juridique voulu pendant la fin de semaine.

Bon. Tout est réglé. Merci.

La séance est levée.







**Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes**

**Published under the authority of the Speaker of the House of Commons**

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :  
Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:  
<http://www.parl.gc.ca>**

---

**Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.**

**The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.**