



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 038 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 1^{er} décembre 2010

—
Président

M. Merv Tweed

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

Le mercredi 1^{er} décembre 2010

• (1535)

[Traduction]

M. Martin Eley (directeur général, Aviation civile, ministère des Transports): Nous ferons les exposés l'un après l'autre.

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Dans ce cas, la parole est à celui qui veut commencer.

M. Martin Eley: Je suppose que c'est moi qui ai tiré la courte paille.

Le président: Tout à fait, alors vous avez la parole.

M. Martin Eley: Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier les membres du comité de m'inviter à leur parler de la question du bruit.

Le bruit n'est pas seulement une préoccupation liée à la santé; c'est également une question étroitement liée à la qualité de vie, qui, si elle n'est pas traitée adéquatement grâce aux stratégies d'atténuation du bruit appropriées, peut causer un stress injustifié sur le bien-être des personnes qui se trouvent dans les zones touchées. Elle exerce une tension sur les activités quotidiennes de base, comme se mettre au lit, se réveiller, prendre des repas, etc.

C'est pourquoi Transports Canada a mis en place des règlements, des politiques et des procédures qui ont bien servi la majorité des Canadiens depuis plus de 40 ans.

[Français]

Depuis 1980, notre position selon laquelle les questions liées au bruit causé par les aéronefs en secteur urbain sont mieux traitées au niveau local a jusqu'à maintenant bien servi le ministère et les Canadiens. Après tout, les représentants locaux ont une connaissance approfondie des questions régionales, une capacité que nous n'avons pas à l'administration centrale et que nous ne pouvons acquérir. Cette question est complexe et englobe de nombreuses variables.

[Traduction]

Transports Canada surveille ce système et s'assure que les politiques et les procédures servent la collectivité, l'industrie et les voyageurs. Nous exécutons tout cela de concert avec de nombreuses tierces parties, notamment Santé Canada, qui nous fournit des conseils sur les effets sur la santé du bruit causé par les aéronefs.

Nous nous efforçons de trouver un équilibre entre ces préoccupations et d'autres considérations qui, prises ensemble, rendent cette question complexe. Les citoyens veulent des vols plus courts. Ils veulent passer moins de temps dans les airs. Les pilotes désirent un accès plus facile aux aéroports et un assouplissement des limites relatives aux itinéraires. Les compagnies aériennes désirent réduire la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre. Les pays en développement ont besoin de temps pour mettre leurs flottes nationales au niveau des normes internationales sur le bruit causé par les aéronefs.

Nous devons tenir compte de tous ces aspects tout en gardant à l'esprit que les attitudes des résidents exposés au bruit causé par les aéronefs sont subjectives et variées. Nous tenons compte non seulement de l'intensité sonore du bruit causé par les aéronefs, mais également de la fréquence, de la durée, de la tonie, de la tonalité, etc. — qui sont tous des facteurs qui exercent une tension sur le bien-être de la collectivité.

Transports Canada et d'autres tierces parties responsables poursuivent trois objectifs principaux en matière d'atténuation du bruit: réduire le bruit à la source, gérer l'utilisation des terrains au voisinage des aéroports, et gérer les procédures opérationnelles.

[Français]

De plus, au cours des 40 dernières années, la plupart des efforts de la collectivité de l'aviation civile internationale visant à réduire le bruit causé par les aéronefs ont ciblé la source, ce qui consiste à rendre les moteurs et les aéronefs plus silencieux. Au cours de cette même période, les normes relatives au bruit sont devenues de plus en plus rigoureuses. Aujourd'hui, les normes de Transports Canada et de tous les aéronefs canadiens satisfont pleinement à ces normes internationales rigoureuses en matière de bruit.

En janvier 1996, Transports Canada a adopté des dispositions réglementaires marquantes en vue de cesser graduellement d'utiliser des aéronefs âgés et bruyants, en parallèle avec des résolutions de l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI. Pour l'industrie, le coût de ces mesures s'est révélé élevé. Toutefois, il était nécessaire. Nous devons contraindre l'augmentation des niveaux de bruit à mesure que le trafic aérien connaissait une croissance sur les terrains avoisinant les aéroports. Le Canada a achevé ce retrait progressif en avril 2002, ce qui a contribué à rendre notre espace aérien plus silencieux.

• (1540)

[Traduction]

Depuis, l'OACI a introduit des normes relatives au bruit encore plus rigoureuses pour les aéronefs certifiés après 2006. Avant qu'un nouveau modèle d'aéronef ne soit approuvé au Canada, nous nous assurons qu'il satisfait à ces normes. Si ce n'est pas le cas, le modèle ne sera pas approuvé. Nous faisons respecter ces normes au moyen de notre processus de certification des aéronefs. Ce système fonctionne, et, de nos jours, le ciel au-dessus de nos têtes n'a jamais été aussi peu bruyant.

Une part du mérite doit être attribuée à notre industrie canadienne. Ainsi, les avions de la gamme CSeries de Bombardier devraient être quatre fois plus silencieux que n'importe quel autre avion de la même catégorie. Nous devons également souligner le bon travail du fabricant du moteur des CSeries, Pratt & Whitney Canada, une autre entreprise canadienne.

[Français]

Cette évolution technologique non seulement permettra d'améliorer la qualité de vie dans les quartiers situés à proximité des aéroports, mais elle permettra aussi aux aéronefs d'effectuer des vols directs vers les aéroports sans accroître le niveau de bruit, ce qui permettra également de réduire la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre.

[Traduction]

Ensuite, nous devons gérer adéquatement l'utilisation des terrains au voisinage des aéroports. Peu importe dans quelle mesure l'industrie réussira à réduire le bruit des moteurs, un certain niveau de bruit sera toujours présent. Tant que l'industrie n'aura pas conçu un aéronef parfaitement silencieux, nous devons travailler avec les planificateurs en aviation et avec les responsables de l'aménagement des terrains adjacents aux aéroports pour mettre en oeuvre des pratiques de zonage intelligentes.

[Français]

Transports Canada fournit aux aéroports un modèle de mesure de bruit, actuel et prévu, causé par les aéronefs pour une région donnée. Les paramètres relatifs au bruit causé par les aéronefs et les réactions anticipées des résidents relativement à cette question sont un sujet de discussion continu à l'échelle internationale.

[Traduction]

Nous devons tenir compte des réactions subjectives de l'oreille humaine à un stimulus sonore spécifique. Il faut pour cela non seulement mesurer l'intensité du bruit, mais aussi tenir compte d'autres facteurs irritants qui exercent une tension sur le bien-être, comme la fréquence, la durée, l'heure d'occurrence, la tonalité, etc.

Transports Canada utilise un système de prévision d'ambiance sonore qui calcule les coefficients de PAS sur les terrains au voisinage des aéroports en mesurant toutes les variables. Les coefficients PAS sont axés sur le mouvement prévu des aéronefs dans un aéroport donné. Cette mesure nous permet de prévoir la réaction d'une collectivité au bruit causé par les aéronefs. Si le coefficient PAS est supérieur à 35, on peut s'attendre à un nombre élevé de plaintes. Tout coefficient supérieur à 25 est susceptible de causer un certain niveau d'inconfort. En dessous de ce chiffre, le risque est moindre, bien sûr.

[Français]

Il est entendu que les répercussions de ces calculs seront soumises à un examen détaillé avant d'être publiées.

[Traduction]

Les planificateurs de l'utilisation des terres peuvent utiliser les coefficients PAS pour s'assurer que l'utilisation des terrains au voisinage d'un aéroport est compatible avec cet aéroport. Grâce à ce système, les administrations municipales et locales reçoivent des données de base pour le zonage, et les résidents savent à quoi s'attendre dans certains secteurs. Le système permet de prévenir toutes complications futures.

Transports Canada recommande de ne pas aménager de nouveaux lotissements résidentiels dans les secteurs où le coefficient PAS est supérieur à 30. Si de tels projets sont exécutés en dépit de cet avertissement, une analyse détaillée du bruit devrait être réalisée et des mesures d'atténuation du bruit, être mises en oeuvre. Dans de telles circonstances, le promoteur a le devoir d'informer les résidents potentiels de l'existence d'irritants éventuels.

De plus, Transports Canada est conscient que les administrations provinciales et municipales ont souvent besoin de projections au-

delà de cinq ans pour planifier l'aménagement des terres, lorsqu'il est certain que les conditions seront différentes de celles d'aujourd'hui. À cette fin, Transports Canada utilise la projection d'ambiance sonore, ou ProAS. La ProAS anticipe l'évolution des mouvements des aéronefs et d'autres variables pendant les 10 à 20 prochaines années, ce qui donne aux administrations un horizon à plus long terme pour le zonage.

Lorsqu'une plainte est formulée par une collectivité résidentielle existante, Transports Canada peut proposer une liste de mesures susceptibles d'atténuer le bruit. J'ai apporté des copies de cette liste qui vous seront distribuées.

Enfin, nous pouvons réduire le bruit causé par les aéronefs en modifiant les procédures opérationnelles de ces derniers, ce qui comprend l'ajout de restrictions opérationnelles et de procédures opérationnelles de réduction du bruit. Le contrôle de l'utilisation des pistes et des itinéraires, ou l'ajustement des procédures de décollage, d'approche et d'atterrissage, en sont des exemples.

Transports Canada est chargé de l'exécution et de la surveillance des changements apportés à ces restrictions et procédures. Les opérations quotidiennes sont traitées à l'échelle locale dans les aéroports et par l'entremise de Nav Canada. Ces restrictions et les procédures permettent de veiller à ce que l'exploitation des aéronefs dans un aéroport soit compatible avec le secteur environnant.

• (1545)

[Français]

Les exploitants d'aéronefs doivent respecter ces règles, qui sont publiées par NAV CANADA dans le *Canada Air Pilot* et le *Supplément de vol - Canada*. NAV CANADA met à jour ces publications tous les 56 jours pour veiller à ce que les vols soient conformes aux dernières normes d'exploitation.

[Traduction]

Les sanctions prévues en cas d'infraction peuvent atteindre 5 000 \$ dans le cas d'un particulier, et 25 000 \$ dans le cas d'une entreprise.

C'est à l'échelle locale qu'on peut mieux gérer le bruit. Dans cette optique, les aéroports devraient établir un programme local pour gérer le bruit causé par les aéronefs et pour traiter les plaintes des collectivités voisines. Les aéroports devraient mettre en place un comité de gestion du bruit composé de représentants des exploitants des services aériens, des locataires des aéroports, des municipalités et des citoyens. Dans les grands aéroports, Transports Canada se fait aussi représenter à ce comité.

Ce comité est chargé d'élaborer le programme de gestion du bruit de l'aéroport et de proposer toute procédure ou restriction opérationnelle supplémentaire jugée nécessaire à la réduction du bruit, en plus de celles de Transports Canada. Avant de prendre ce genre de mesures, le comité doit toutefois entreprendre une consultation exhaustive et transparente de la collectivité locale et des intervenants du secteur de l'aviation, exercice qui permet aussi de trouver un juste équilibre entre des points de vue très divergents.

[Français]

À la suite de ce processus, le comité met au point la proposition et l'envoie au bureau régional approprié de Transports Canada à des fins d'examen, et une recommandation nous est envoyée à Ottawa.

À l'administration centrale, le Comité sur le bruit et les émissions des aéronefs à l'échelle nationale étudie la proposition. Si toutes les parties approuvent cette dernière, le bureau régional publie la mesure dans le *Canada Air Pilot* et le *Supplément de vol - Canada*. Si une partie exprime son désaccord, le Comité sur le bruit et les émissions des aéronefs recommande une marche à suivre au Comité de réglementation de l'Aviation civile, qui prend ensuite une décision.

[Traduction]

De ce fait, même si les questions sont traitées à l'échelle locale, Transports Canada prend part au processus avant sa mise en oeuvre afin de s'assurer qu'il est juste et équilibré. Ce système fonctionne depuis plus d'une décennie.

Le Ministère n'intervient pas en dehors de ce processus, car cela risquerait de miner l'intégrité du système et d'éroder les lignes de responsabilités qui peuvent être définies. En l'absence de division claire des responsabilités, Transports Canada pourrait être appelé à intervenir dans un grand nombre de dossiers locaux, ce que nous n'avons pas les moyens de faire.

Pour terminer, je dirai que ces trois mécanismes constituent l'arsenal dont nous disposons pour atténuer le bruit causé par les aéronefs. Il est entendu que même si les règlements, les politiques et les procédures conviennent à la majorité des Canadiens, une minorité demeure exposée à certains stress dans le cadre de ses activités quotidiennes. Ces problèmes nécessitent une solution basée sur la collaboration qui rassemble les résidents, la communauté de l'aviation et Transports Canada. Nous devons être à l'écoute de ces préoccupations et faire les ajustements possibles. Nous devons trouver un juste équilibre entre les niveaux de bruit et les itinéraires directs respectueux de l'environnement, entre l'expansion urbaine et l'intégrité des aéroports, et entre l'imposition de nouvelles technologies et la nécessité de laisser aux pays en développement le temps de se mettre à niveau.

Le bruit causé par les aéronefs est une conséquence inévitable des voyages aériens. Notre priorité consiste à veiller à ce que les mécanismes adéquats soient en place pour que les autorités locales puissent trouver un juste équilibre entre des intérêts divergents, et mieux contrôler cet effet secondaire des voyages aériens.

Je suis prêt à répondre à vos questions. Merci.

Le président: Merci.

Madame Gravitis-Beck, vous avez la parole.

Mme Brigita Gravitis-Beck (directrice générale, Politique aérienne, ministère des Transports): Merci, monsieur le président.

J'ai le plaisir de prendre la parole aujourd'hui au sujet de la façon dont la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, ou LPPCAC, énonce l'obligation d'Air Canada de conserver dans ses clauses de prorogation une disposition visant à maintenir ses centres d'entretien et de révision à trois endroits clés au Canada.

J'estime cependant nécessaire de vous donner un aperçu du contexte en soulignant la raison d'être de la LPPCAC ainsi que de la constante évolution de la structure organisationnelle d'Air Canada depuis sa privatisation.

En 1988-1989, dans le cadre de la déréglementation de l'industrie du transport aérien par le gouvernement, Air Canada a été privatisée en vertu de la LPPCAC, qui permettait la vente des actions du gouvernement du Canada dans le transporteur aérien.

● (1550)

[Français]

La Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada imposait à Air Canada des obligations que le gouvernement du Canada jugeait importantes de maintenir dans le cadre de la nouvelle entité du secteur privé, et ce, afin de protéger les Canadiens. Cela inclut entre autres l'obligation directe voulant qu'Air Canada respecte la Loi sur les langues officielles.

[Traduction]

Les obligations imposées à Air Canada dans le cadre de la LPPCAC comprennent également la conservation, dans ses clauses de prorogation, de certaines dispositions, dont celles, notamment, de ne pas dépasser 25 p. 100 de propriété étrangère pour ses actions assorties du droit de vote, de maintenir son siège social dans la région du Grand Montréal, et d'assurer le maintien des centres d'entretien et de révision, c'est-à-dire les bases d'entretien, à Winnipeg, à Montréal et à Mississauga.

Je sais que c'est ce dernier point qui vous intéresse tout particulièrement, et j'y reviendrai tout à l'heure.

J'aimerais prendre quelques minutes pour vous expliquer l'évolution d'Air Canada depuis sa privatisation. En 2000, la compagnie a tout d'abord fusionné avec Lignes aériennes Canadien International. Après la fusion, l'économie, ainsi que le secteur du transport aérien, dont les soubresauts financiers suivent de près ceux de la situation financière mondiale, ont fait l'objet de divers bouleversements, tels que l'événement du 11 septembre 2001 et l'apparition du syndrome respiratoire aigu sévère, le SRAS. C'est la raison pour laquelle Air Canada s'est retrouvée parmi les nombreux transporteurs traditionnels du monde qui ont dû se placer sous la protection de la Loi sur la faillite, en 2003.

Air Canada est sortie de la protection de la Loi sur la faillite en 2004, après avoir fait l'objet d'une restructuration importante. Dans le cadre de cette restructuration, la division d'entretien, de réparation et de révision interne d'Air Canada est devenue les Services techniques d'Air Canada, ou STAC, l'une des nombreuses sociétés exploitées par Gestion ACE Aviation Inc., ou ACE, la nouvelle société-mère d'Air Canada et de ses anciennes divisions.

En octobre 2007, les sociétés privées d'investissement Kohlberg Kravis Roberts & Co. et Sageview Capital se sont alliées afin d'acheter environ 70 p. 100 de STAC à ACE, pour la somme de 723 millions de dollars, laissant ainsi à ACE une participation de 27,8 p.100 de la société.

Enfin, en septembre 2008, STAC, qui est dorénavant une société privée, a pris le nom d'« Aveos ».

[Français]

Aveos emploie environ 4 500 personnes dans le cadre de ses activités d'exploitation à Montréal, Mississauga, Winnipeg, Vancouver et El Salvador. La majorité des employés d'Aveos travaillaient auparavant à Air Canada.

[Traduction]

Vous savez peut-être qu'Air Canada et Aveos ont demandé au Conseil canadien des relations industrielles de procéder à la scission de l'unité de négociation collective de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, de manière à ce que les techniciens d'entretien des aéronefs d'Aveos constituent une unité de négociation distincte de celle des manutentionnaires de bagages, des agents de fret, du personnel du hangar, du personnel financier et du personnel administratif d'Air Canada. Comme c'est une affaire entre des sociétés du secteur privé et leurs employés, je ne peux commenter davantage.

Permettez-moi de revenir sur ce que prévoit la LPPCAC en ce qui concerne les bases d'entretien d'Air Canada.

L'article 6 de la LPPCAC exige qu'Air Canada inclue certaines dispositions dans ses clauses de prorogation. En particulier, l'alinéa 6 (1)d) stipule que les clauses de prorogation doivent contenir une disposition l'obligeant à maintenir les centres d'entretien et de révision dans les villes de Winnipeg, de Montréal et de Mississauga. Air Canada respecte cette obligation car ses clauses de prorogation comportent une telle disposition.

[Français]

En bref, la LPPCAC n'exige pas qu'Air Canada conserve des bases d'entretien à Winnipeg, Montréal et Mississauga, et elle ne précise pas non plus les niveaux d'emploi aux emplacements concernés.

[Traduction]

On notera que les centres d'entretien et de révision qu'Air Canada doit maintenir, conformément à ses clauses de prorogation, sont des fonctions distinctes des activités exécutées par Aveos. Aveos n'a aucune obligation en vertu de la LPPCAC.

Les statuts constitutifs et les clauses de prorogation d'Air Canada peuvent être considérés comme une sorte de contrat entre la société, sa direction et ses actionnaires. Ainsi, Air Canada est tenue face à ses actionnaires de maintenir des centres précis dans certaines villes. Il s'agit d'une obligation privée dont seul un actionnaire peut exiger le respect dans le cadre des obligations de gouvernance de l'organisation. En l'occurrence, Transports Canada ne possède aucune obligation de surveillance ou d'exécution de la loi, et le gouvernement du Canada n'est plus un actionnaire d'Air Canada.

Cela met un point final à mon exposé.

• (1555)

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons commencer par M. Dhaliwal.

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

Voulez-vous commencer, madame Jennings?

L'hon. Marlene Jennings (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, Lib.): Oui, merci.

Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins.

Mon collègue et moi avons un total de 5 questions et de 16 sous-questions. Il est évident que nous n'aurons pas le temps d'en poser une bonne partie, mais avec votre permission, je voudrais déposer la liste de nos questions et demander aux témoins de nous en faire parvenir les réponses par écrit.

Le président: Tout à fait.

L'hon. Marlene Jennings: Merci.

Je vais maintenant rendre la parole à mon collègue, M. Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal: Merci.

Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier les témoins qui ont pris la peine de venir nous rencontrer.

M. Eley a dit tout à l'heure qu'il y avait plusieurs organisations: Transports Canada, les aéroports et Nav Canada. Je constate qu'il y a une certaine coordination entre les différents organismes, mais qu'il n'y a eu aucun engagement public depuis cinq ans que je suis député. Je reçois constamment des plaintes. Mme Jennings était dans ma circonscription, et c'est ce que nous ont dit les résidents eux aussi.

Pourriez-vous me dire de quelle façon le public peut se faire entendre?

M. Martin Eley: L'aéroport...

Le président: Je suis désolé de vous interrompre.

La sonnerie retentit parce que nous devons aller voter. Je ne sais pas si le vote a lieu dans 15 minutes ou 30 minutes, mais si c'est 15, nous pourrions revenir après.

Monsieur Guimond.

[Français]

M. Michel Guimond (Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord, BQ): En vertu du Règlement de la Chambre, « la sonnerie d'appel peut retentir au maximum 15 ou 30 minutes, selon que le vote était prévu ou non. » Comme le vote n'était pas prévu, on parle automatiquement de 30 minutes.

[Traduction]

Le président: Monsieur Gaudet.

[Français]

M. Roger Gaudet (Montcalm, BQ): Nous, les membres du comité, pourrions-nous obtenir les questions que Mme Jennings va poser, s'il vous plaît?

[Traduction]

Le président: Une fois que nous les aurons en main, nous les ferons traduire avant de les distribuer à tous les membres du comité et de les envoyer à nos témoins.

Avant de suspendre nos travaux pour aller voter, j'aimerais savoir si les membres du comité veulent que nous les reprenions dans une demi-heure?

M. Sukh Dhaliwal: Ça ne va pas durer une demi-heure.

Le président: C'est un vote d'une demi-heure, ce qui devrait nous permettre de revenir à 16 h 30.

M. Sukh Dhaliwal: Une demi-heure, plus une demi-heure, ça fait 1 heure. Pourquoi ne pas poser quelques questions pendant que nous sommes encore là?

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): [Inaudible]

Le président: Je vais devoir suspendre nos travaux, malheureusement, plutôt que de permettre à un groupe de poser toute une série de questions et ne rien laisser aux autres.

Monsieur Guimond.

[Français]

M. Michel Guimond: Monsieur le président, à 17 h 30, on a quatre autres votes. Si on va voter vers 16 h 30... Pourquoi, si tout le monde n'était pas d'accord, a-t-on déplacé des gens? On pourrait peut-être continuer la séance du comité durant environ 20 minutes, quitte à faire une répartition du temps en conséquence, et prendre 10 minutes pour aller voter dans l'édifice du Centre.

Je vais vous demander de faire revenir ces deux témoins. On a décidé de faire un briefing d'une heure, mais pour ma part, j'aurais assez de questions pour M Eley et pour Mme Gravitis-Beck. Je suis confronté à un choix entre poser des questions sur ma motion, sur le bruit, et poser des questions sur la participation publique au capital d'Air Canada, parce que je suis en total désaccord avec elle. J'aurai quelques *curves* pour elle, tout à l'heure.

• (1600)

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, n'avons-nous pas besoin du consentement unanime de tous les partis pour continuer? C'est bien cela, n'est-ce pas? Quand la sonnerie retentit, c'est la règle. Le parti ministériel est prêt à continuer pour qu'on ait le consentement unanime, puisque le vote est à 16 h 20, si j'ai bien compris.

Le président: Dans ce cas, nous allons repartir à zéro et commencer par des tours de trois minutes.

Madame Jennings.

Mais j'ai aussi besoin du consentement unanime pour ça.

L'hon. Marlene Jennings: Étant donné ce qu'a dit M. Guimond, à juste titre d'ailleurs, j'aimerais savoir si le comité a l'intention, puisqu'il n'y aura pas un tour complet de questions, de faire revenir les témoins à une date ultérieure pour qu'on puisse leur poser toutes les questions qu'on leur aurait normalement posées.

Le président: Je suppose que cela ne leur pose pas de problème, et je sais que nous avons prévu des réunions en dehors de notre calendrier ordinaire pour pouvoir poser ce genre de questions.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Si nous commençons maintenant, je suis prêt à accepter que les libéraux aient cinq minutes, le Bloc, cinq minutes, et le NPD, cinq minutes également, pour le premier tour, afin qu'ils puissent poser toutes les questions qu'ils veulent.

Le président: Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Nous n'avons pas beaucoup de temps. Ça va nous prendre cinq minutes pour revenir, donc il ne reste plus que 10 minutes pour les questions. Je trouve que ça n'a pas de sens. À mon avis, il faut s'organiser pour faire revenir les témoins à la prochaine réunion du comité.

Le président: Je suis toujours prêt à accepter les bonnes suggestions, et celle-là en est une.

Je vais proposer de vous réinviter devant notre comité. Nous allons suspendre nos travaux pour aujourd'hui. Je suis désolé. Merci.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les
Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à
l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Additional copies may be obtained from: Publishing and
Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the
following address: <http://www.parl.gc.ca>