



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 042 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 7 décembre 2010

—
Président

M. Merv Tweed

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

Le mardi 7 décembre 2010

•(1910)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonsoir tout le monde. Bienvenue à cette 42^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, nous étudions les conséquences du bruit causé par les activités des aéroports situés dans les milieux urbains.

Nous accueillons ce soir Martin Eley, directeur général, Aviation civile, du ministère des Transports.

Lors de la dernière réunion, nous avons entendu les exposés mais n'avons pas entamé la période des questions. Je présente mes excuses au comité pour mon arrivée tardive. La réunion à laquelle je participais s'est prolongée, mais nous sommes maintenant tous ici et nous allons passer aux questions.

Je commence avec Mme Jennings.

L'hon. Marlene Jennings (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, Lib.): Merci, monsieur le président. La séance de la semaine dernière a été interrompue juste après les exposés.

Le bruit causé par les aéroports est une question dont je m'occupe depuis le début de 2008. Les gens de ma circonscription de Notre-Dame-de-Grâce—Lachine — qui se trouve sur l'île de Montréal et englobe l'aéroport international Pierre Elliott Trudeau, dans la municipalité de Dorval — ont formulé beaucoup de plaintes et ont tenté, avec leurs élus, d'avoir une audience avec les autorités de l'Aéroport de Montréal, l'ADM, mais sans succès. L'ADM a refusé les invitations de participation à des réunions publiques organisées dans au moins un arrondissement de la ville de Montréal. Avec mon aide et avec l'aide d'autres élus, les citoyens se sont organisés pour participer à l'assemblée générale annuelle de l'ADM au siège social de l'OACI, à Montréal, afin d'interroger directement les dirigeants de l'ADM puisqu'ils n'arrivaient pas à obtenir de réponses autrement.

J'ai appris par votre exposé que Transports Canada — c'est-à-dire le ministre, par des décrets du gouverneur en conseil — a le pouvoir de fixer des normes d'atténuation du bruit, et qu'il existe des procédures pour les faire appliquer.

Voici ma question: pourquoi cela ne se fait-il pas au Québec? Pourquoi cela ne se fait-il pas dans les autres régions où les citoyens, les élus municipaux et, dans certains cas, les autorités régionales se plaignent du bruit et de son incidence sur la santé des citoyens, entre autres choses?

M. Martin Eley (directeur général, Aviation civile, ministère des Transports): Permettez-moi d'expliquer un peu le processus général.

Les aéroports sont tenus d'avoir une approche de consultation pour établir les procédures de réduction du bruit. Ils y sont obligés. Une fois que ces procédures sont établies, par un processus de consultation, ils les présentent à Transports Canada qui les examine

et les approuve. Elles sont alors publiées par Nav Canada. Les compagnies aériennes sont tenues de les respecter.

Si des problèmes sont soulevés par la collectivité, l'aéroport a le devoir d'en prendre note. Il n'a pas le devoir explicite de tenir des audiences pour y répondre. Il a l'obligation morale d'écouter les plaignants.

Sa principale obligation est de tenir des consultations sur les procédures. S'il les modifie, il doit appliquer le même processus mais, s'il n'y a pas de changement, il n'a pas d'obligation particulière de tenir des consultations. C'est lui qui prend la décision de consulter ou non.

L'hon. Marlene Jennings: Quand vous dites qu'il a l'obligation de tenir une consultation avant de présenter un plan de réduction du bruit à Transports Canada, je peux vous dire que, sur l'île de Montréal, cette soi-disant consultation se fait au moyen d'un comité dont il est très difficile de connaître les membres.

Il y a certains élus municipaux. Je crois qu'il y a un représentant de Transports Canada mais je ne connais pas son nom. Ce comité se réunit à huis clos. Il ne donne aucun préavis de ses réunions. Nous ne savons pas combien de fois il se réunit chaque année. Nous ne savons même pas s'il tient une seule réunion dans l'année. Nous ne connaissons pas son ordre du jour. Sa décision... Il n'y a aucune consultation des citoyens par ce comité. Il n'y a aucune publication de rapports ou de recommandations qu'il adresse à Transports Canada.

Essentiellement, vous me dites que l'administration aéroportuaire détient le pouvoir absolu de faire ce qu'elle veut et qu'elle n'est aucunement obligée de tenir un processus de consultation vraiment ouvert, transparent et redevable envers les citoyens.

•(1915)

M. Martin Eley: Je ne suis pas sûr d'avoir avec moi l'information concernant sa constitution mais ce comité comprend à l'évidence certains membres. Je crois c'est une information que nous devrions pouvoir obtenir et vous remettre car, une fois qu'elle nous est présentée, je pense qu'elle fait partie du domaine public. Si vous n'avez pas l'information, nous devrions pouvoir vous la communiquer.

L'hon. Marlene Jennings: J'ai l'information parce que je connais quelqu'un qui fait partie du comité mais, sans cela, il aurait été difficile de savoir qui sont les membres du comité, en vertu de quel processus ils sont nommés, quand il se réunit, quelles sont les questions qu'il examine et quels rapports il produit.

En ce qui concerne la réduction du bruit causé par l'aéroport international PET sur l'île de Montréal, il n'y a aucune consultation publique.

M. Martin Eley: L'obligation de consulter vaut quand il y a un changement des procédures. Les procédures n'ont peut-être pas changé de manière notable ces derniers temps et il n'a donc peut-être pas eu l'obligation de consulter ces derniers temps.

L'hon. Marlene Jennings: Si tel est le cas, il y a manifestement une faille dans la loi et dans le règlement puisque le comité n'est tenu de consulter que si l'on désire apporter un changement aux règles et procédures existantes, étant donné qu'il y a beaucoup de plaintes des habitants qui sont directement touchés par les trajectoires et les horaires des vols. Le comité devrait être obligé de tenir des consultations pour déterminer si les procédures, règles et règlements d'atténuation du bruit en vigueur à l'aéroport sont toujours efficaces.

M. Martin Eley: Je crois pouvoir dire que la pratique générale s'est établie au cours des années et qu'elle fonctionne raisonnablement bien, généralement parlant. Il se peut qu'il faille la revoir du fait de l'accroissement du trafic aérien. Rien n'est prévu pour le moment. Je prends note du commentaire.

Le président: Je dois vous arrêter ici.

Madame Mourani, vous partagez votre temps avec Mme Lavallée, si j'ai bien compris.

[Français]

Mme Maria Mourani (Ahuntsic, BQ): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie, monsieur Eley, d'être présent aujourd'hui.

J'ai plusieurs questions à vous poser concernant l'aéroport de Montréal. C'est une problématique qui touche mon comté. J'ai été saisie de cette question quelques mois après mon élection en 2006.

Dans mon comté, le bruit des avions est un problème, selon où l'on se trouve dans le comté. Certains endroits sont plus bruyants et d'autres moins. En général, la majeure partie de la population est tannée. C'est la réalité.

Transports Canada a-t-il étudié l'impact du bruit des avions d'ADM sur la santé, la qualité de vie et les conséquences globales sur la vie des gens? Je vous parle spécifiquement d'ADM.

M. Martin Eley: En ce qui concerne la santé, c'est Santé Canada qui est responsable de cette question.

Mme Maria Mourani: Avez-vous commandé une étude?

M. Martin Eley: Non. La responsabilité en matière de santé appartient à Santé Canada. Leurs représentants font partie de notre comité de revue à l'échelle nationale. Ce n'est pas notre

responsabilité de considérer directement la santé. C'est leur responsabilité et non pas celle de Transports Canada.

Mme Maria Mourani: Toutefois, à Transports Canada, ADM fait partie de vos responsabilités. Je me trompe ou non?

M. Martin Eley: Oui, mais pas pour la santé des gens.

Mme Maria Mourani: La santé des gens ne vous concerne pas à Transports Canada. Les avions qui volent au-dessus des gens, cela ne vous concerne pas.

M. Martin Eley: Les avions et le niveau de bruit sont notre responsabilité, mais la santé relève de Santé Canada.

Mme Maria Mourani: Donc, vous ne voyez pas le lien entre la santé des gens et le bruit des avions.

M. Martin Eley: Oui, il y a un lien avec l'aspect social ou communautaire. Cela dit, la responsabilité de déterminer l'influence sur la santé appartient à Santé Canada.

Mme Maria Mourani: Avez-vous demandé à Santé Canada de faire une étude d'impact sur le bruit des avions...

•(1920)

M. Martin Eley: Non.

Mme Maria Mourani: ... relativement à la santé?

M. Martin Eley: Non.

Mme Maria Mourani: Allez-vous le faire?

M. Martin Eley: Les représentants de Santé Canada participent à nos discussions à l'échelle nationale lorsqu'on considère des changements à Dorval, par exemple. Ils participent à cette discussion pour évaluer l'impact des changements.

Cela dit, ce n'est pas à nous de demander cela à Santé Canada.

Mme Maria Mourani: C'est à qui de le faire? Qui doit demander cela?

M. Martin Eley: C'est, je pense, une question pour Santé Canada.

Mme Maria Mourani: Qui doit poser la question à Santé Canada?

M. Martin Eley: Ce n'est pas moi.

Mme Maria Mourani: Ce n'est pas Transports Canada.

M. Martin Eley: Non.

Mme Maria Mourani: On a constaté que la gestion des plaintes concernant ADM était faite par ADM. Vous convenez qu'on puisse se poser des questions lorsqu'un organisme reçoit des plaintes le concernant et qu'il les gère lui-même.

D'autre part, les citoyens disaient qu'ils n'étaient pas écoutés par ADM, qu'ils n'étaient pas traités de manière convenable. Cela peut être vrai ou faux. Toutefois, ce que j'ai pu voir, c'est que le traitement des plaintes suscitait des questions.

Ne pensez-vous pas que la gestion des plaintes à ADM doit être faite par un organisme indépendant? Si oui, lequel?

M. Martin Eley: Cette responsabilité des aéroports d'ADM lui appartient. ADM est d'accord avec nos processus. Je crois qu'il s'agit davantage d'une responsabilité d'ADM envers la communauté puisque tous nos processus et nos moyens de contrôle lui conviennent.

Il y a beaucoup de parties en jeu. Nous avons des responsabilités. Selon nous, ADM respecte toutes ses responsabilités.

Mme Maria Mourani: Je vais laisser la parole à ma collègue.

Mme Carole Lavallée (Saint-Bruno—Saint-Hubert, BQ): Merci.

On m'alloue à peine trois minutes et demie pour vous parler, alors j'irai rapidement. Je vous exposerai tous mes problèmes puis vous prendrez le temps dont vous disposerez pour répondre.

D'abord, je suis très critique du règlement sur l'atténuation du bruit. Il oblige à adopter un consensus dans notre région parce qu'il donne un droit de veto à chacun des grands acteurs: aux écoles de pilotage, à la ville, à DASH-L ou encore aux comités de citoyens. Maintenant, il y a deux comités, soit un à Saint-Bruno et l'autre à Saint-Hubert. C'est d'ailleurs mon comté, soit Saint-Bruno—Saint-Hubert.

Il faut que ces groupes s'entendent et c'est très difficile. Je crois que le ministère des Transports devrait s'impliquer davantage et assumer davantage de leadership dans cette situation que l'on vit à Saint-Hubert.

Je voudrais vous faire part de trois solutions que je désire soumettre au ministère des Transports.

D'abord, je mentionne l'urgence d'accélérer les processus d'accréditation de changement de pièces, tels que des hélices moins bruyantes et des silencieux. Ces pièces coûtent extrêmement cher et le processus prend beaucoup de temps. Il faudrait absolument l'accélérer ainsi que soutenir financièrement les compagnies d'aviation désirant faire ces changements, car c'est très cher.

Deuxièmement, il faudrait accélérer l'homologation d'avions plus récents et contribuant moins à la pollution sonore et environnementale. C'est aussi une urgence. Pour les avions plus récents, je pense à certains Cessna.

Troisièmement, je voudrais savoir si le ministère des Transports a étudié les diverses problématiques des aéroports dans les milieux urbains européens et les solutions qu'ils auraient trouvées et appliquées. Si oui, je voudrais en avoir une copie.

Finalement, dans le document de la Bibliothèque du Parlement qu'on nous a présenté, on nous apprend qu'un plan de gestion du bruit de l'autorité aéroportuaire sera éventuellement approuvé par le ministère des Transports. Bref, il semble qu'il y ait eu un plan de gestion du bruit de la part de DASH-L. Pourrais-je l'obtenir?

M. Martin Eley: Il y a là beaucoup de points. D'abord, je vais me concentrer sur le deuxième point.

Pour les avions, nous sommes maintenant en accord avec la réglementation mondiale de l'OACI. Les normes demandées pour tous les avions sont conformes aux demandes de l'OACI. Les exigences de l'OACI vont changer, mais nous nous y conformerons. Obtenir de l'équipement conforme aux normes demeure toujours un problème. Cela va changer avec le temps mais, pour le moment, tous les avions au Canada répondent aux exigences de l'OACI. Il existe certaines exceptions dans le nord, mais les avions qui empruntent les routes commerciales du sud sont conformes aux exigences de l'OACI.

Pour ce qui est du processus, je comprends les urgences. C'est notre responsabilité d'appliquer les règles qui existent. Les profils de

départs, par exemple, sont établis par l'aéroport, approuvés par nous et publiés par NAV Canada.

Cependant, s'il y a des plaintes, c'est notre rôle de déterminer s'il y a une infraction ou non et d'agir en conséquence à ce moment-là. Nous n'avons pas d'autres initiatives pour le moment pour changer le processus. Nous sommes là pour appliquer les règles établies et publiées par NAV Canada.

• (1925)

Le président: Merci.

[Traduction]

Madame Chow.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): J'ai aussi trois questions à vous poser. Je vais les poser l'une après l'autre et vous pourrez ensuite y répondre.

Passons au centre-ville de Toronto. Il y a un aéroport sur l'île. Je ne cesse de recevoir des plaintes à ce sujet. Avec l'accroissement du trafic, ces plaintes deviennent de plus en plus vives et nombreuses, à un point tel que certaines personnes déménagent du quartier de Bathurst Quay. Pouvez-vous donc me dire ce que Transports Canada entend faire au sujet de ces plaintes légitimes? Quelles limites supplémentaires devrait-il imposer aux aéroports, comme celui de l'île de Toronto, qui se trouvent aussi près d'un nombre énorme de quartiers domiciliaires et récréatifs?

Je constate aussi que tous les aéroports sont censés appliquer des procédures d'atténuation du bruit, au titre de leur bail, mais que cela ne vaut pas pour l'aéroport de l'île de Toronto puisqu'il n'y a pas de bail dans son cas. Je conclus aussi des autres questions qu'il ne semble y avoir aucune participation réelle des collectivités à l'élaboration des politiques d'atténuation du bruit. Je vous demande donc quelles mesures Transports Canada va prendre pour assurer une contribution efficace des collectivités concernées, et pas seulement des aéroports ou des compagnies aériennes, à l'élaboration des politiques d'atténuation du bruit.

Ma dernière question est reliée à celle de ma collègue. J'ai vu que l'Union européenne, par le truchement de l'Organisation mondiale de la santé, a adopté une charte des transports comprenant des objectifs de réduction du bruit. Elle a adopté des lignes directrices, elle s'efforce de réduire la pollution par le bruit, et elle a fixé des niveaux maximums de bruit nocturne dans les quartiers résidentiels, conformément aux valeurs recommandées par l'OMS. L'Union européenne a également publié en 2002 une directive sur le bruit exigeant que les États dressent des cartes de bruit, un plan d'action. Elle mène donc une action vigoureuse, contrairement au Canada où l'on ne trouve quasiment rien sur le site Web de Transports Canada. Quel genre de rôle actif avez-vous l'intention de jouer pour faire face à ce problème de bruit les aéroports, surtout dans les grandes villes?

M. Martin Eley: Lors des exposés, quand nous avons entamé la discussion, je pense avoir expliqué que l'un des défis de chaque aéroport est de tenir compte de nombreux aspects différents. Il y a un quartier, les gens veulent prendre l'avion, ils veulent que l'aéroport soit pratique. Il est clair que le succès de l'aéroport de l'île de Toronto s'explique par son emplacement à proximité du centre-ville. Donc, en comprenant qu'il y a un impact sur les gens de la collectivité locale, il y a beaucoup d'intérêts acquis différents. Voilà pourquoi nous exigeons l'approche de consultation, impliquant toutes les parties concernées, certainement pour les aéroports du système aéroportuaire national. Le système aéroportuaire national de l'ensemble du pays est destiné à tenir compte exactement de cela, à trouver les meilleures solutions qui répondent aux besoins de tout le monde.

Je ne sais pas si cette exigence vaut pour l'aéroport de l'île de Toronto. C'est différent. Les mêmes problèmes existent évidemment au niveau de la collectivité: il y a des gens qui veulent utiliser l'aéroport, parce qu'il est pratique. Je crois savoir aussi il y a à cet aéroport des limites très précises sur le type d'appareils qui peuvent l'utiliser. Nous savons que Porter Airlines utilise l'appareil à turbopropulsion le plus silencieux que nous ayons. Il y a donc des circonstances spéciales là-bas, je le comprends bien, mais il y a aussi certaines considérations spéciales. Dans le cadre du développement de l'aéroport de l'île de Toronto, je crois qu'on a pris des mesures pour en tenir compte. Donc, vous avez raison. Je ne crois pas que cela fasse partie du bail.

En ce qui concerne l'Union européenne, je pense que nous avons vu qu'elle est très active dans un certain nombre de domaines, de certains domaines environnementaux, pas seulement du bruit. Bien que nous soyons toujours intéressés par ce qu'elle fait, nous devons nous assurer de voir cela dans un contexte canadien. Cet élément particulier est en réalité un élément de politique, ce qui ne relève pas de mes attributions en termes de ce que nous voulons faire comme pays. Je suis chargé des questions de sécurité, et cela englobe le bruit d'un point de vue pratique, mais la politique du bruit, à un niveau plus général, ne relève pas de mes attributions.

• (1930)

Mme Olivia Chow: Autrement dit, Transports Canada ne peut vraiment rien faire pour s'assurer que les règlements concernant le bruit et les politiques d'atténuation du bruit sont réellement appliqués parce que cela relève complètement de l'aéroport, complètement de Porter Airlines. Pour les habitants locaux — il y en a 20 000 à distance de marche, et en réalité beaucoup plus que cela —, c'est bien dommage mais tant pis pour eux, ils ont un aéroport et il n'y a rien que Transports Canada puisse y faire. C'est bien ce que vous me dites?

M. Martin Eley: Lorsqu'il y a des procédures publiées d'atténuation du bruit pour n'importe quel aéroport, l'application relève de notre responsabilité.

Mme Olivia Chow: Donc, comme il n'y a pas de procédures publiées d'atténuation du bruit... Je croyais que le ministre et le ministère détenaient le pouvoir ultime d'adopter des règlements au sujet du bruit des avions et des aéroports. Vous détenez ce pouvoir. La question est de savoir pourquoi le ministère ne l'invoque pas dans le but d'améliorer un peu la qualité de vie de milliers de résidents, pour leur permettre de dormir un peu mieux.

M. Martin Eley: Les règlements concernant l'avion sont en place, et les règlements adoptent très directement les normes de l'OACI. Donc, au niveau de l'avion, nous avons des règlements très spécifiques. L'avion ne peut pas être exploité au Canada s'il n'est

pas conforme à ces règlements, à de très mineures exceptions près, et ce sont là des circonstances inusitées. L'avion ne peut pas voler s'il ne répond pas aux normes de bruit.

Mme Olivia Chow: Qu'en est-il de la fréquence des vols? Il y a tellement de vols que le bruit est quasiment ininterrompu du matin jusque tard dans la nuit. Ne pourriez-vous pas imposer une sorte de couvre-feu ou de fréquence, afin qu'il y ait une limite de bruit si vous le mesurez sur l'ensemble de la journée, pour le limiter à un certain niveau? N'avez-vous pas ce pouvoir?

M. Martin Eley: Là où nous avons des procédures d'atténuation du bruit, elles englobent l'utilisation durant la journée. Beaucoup d'aéroports ont des couvre-feux, et ils seraient également mis en oeuvre, s'il y avait des abus. Il y a des exceptions pour les situations d'urgence, par exemple, et des choses comme ça.

Mme Olivia Chow: Mais, à cet aéroport là, vous ne pouvez pas ou ne voulez pas?

Vous avez le pouvoir d'adopter une politique d'atténuation du bruit, n'est-ce pas?

M. Martin Eley: C'est une histoire compliquée mais, quand nous l'exigeons, ça fait essentiellement partie de leur bail. Dans le cadre de l'exploitation de l'aéroport, ils sont tenus de consulter. Ça dépend de quel aéroport il s'agit. Partout où les exigences existent, cela fait partie de la responsabilité d'exploitation de l'aéroport. Lorsqu'un aéroport a été totalement privatisé, ce n'est pas le cas.

Le président: Merci.

Je demande maintenant à nos invités du ministère des Transports de se joindre à nous. Ils étaient présents lors de la dernière réunion et je pense qu'ils devraient également être à la table des témoins au cas où l'on voudrait leur poser des questions.

Monsieur Mayes.

M. Colin Mayes (Okanagan—Shuswap, PCC): Merci aux témoins de leur présence.

Il y a évidemment des normes d'exploitation des aéroports dans d'autres pays. J'ai vécu pendant un certain temps à proximité de l'aéroport Narita. Il y avait 52 millions de passagers qui passaient par cet aéroport chaque année et il y avait donc pas mal d'avions.

Comment les règlements que nous avons au Canada se comparent-ils à ceux des aéroports internationaux d'autres pays?

M. Martin Eley: Je ne pense pas être qualifié pour répondre au sujet des autres aéroports. Nous n'avons pas de règlements qui exigent des procédures d'atténuation du bruit. C'est une question de politique gouvernementale.

M. Colin Mayes: Je ne voudrais pas vous interrompre mais, ce que je vous demande, c'est si vous examinez leurs règles et règlements afin de les comparer pour voir s'ils font quelque chose de mieux que nous, ou de voir si ce que nous faisons est satisfaisant, juste pour faire cette comparaison.

M. Martin Eley: Je pense que nous connaissons bien ce qui se fait — pas nécessairement moi mais le ministère. Tout ce que nous faisons par voie réglementaire, nous devons évidemment pouvoir le justifier. Généralement parlant, je crois toujours que le processus que nous avons depuis plusieurs années fonctionne généralement bien. Nous n'avons pas ressenti le besoin de le porter à un niveau supérieur de manière globale. Cela viendra peut-être un jour.

M. Colin Mayes: Dans ma vie passée, quand j'étais maire d'une municipalité, nous avons ce que j'appelais un règlement sur les sens, c'est-à-dire pour les lignes de visibilité ou les odeurs ou les bruits. Il s'agissait en réalité de règlements anti-sens dans la mesure où ils voulaient moins de bruit, moins d'odeurs et absolument rien en lignes de visibilité.

Travaillez-vous avec les municipalités lorsqu'elles veulent aménager un aéroport, afin de les aider dans la planification? Par exemple, entre les exploitations agricoles et les aménagements domiciliaires, nous avons une zone tampon arborée que le promoteur était obligé d'aménager pour bien séparer les deux utilisations des sols conflictuelles. Y a-t-il quelque chose ou pouvez-vous exercer une influence sur les municipalités pour l'aménagement des aéroports?

• (1935)

M. Martin Eley: Je ne crois pas que nous ayons directement quelque chose avec les municipalités. Nous exigeons que les aéroports consultent, et cela comprendrait normalement toutes les parties prenantes, ce qui englobe les municipalités. Cela pourrait déboucher sur le genre de mesures d'atténuation que vous utilisez. Quant à savoir si c'est une responsabilité de l'aéroport ou une responsabilité de la municipalité, ça fait partie de la discussion qu'ils ont. Ça ne vient pas directement de nous.

M. Colin Mayes: Vous ne pensez donc pas qu'il est important il y ait une certaine stipulation, en ce qui concerne le fait de travailler avec les partenaires à l'aéroport et au niveau municipal, pour veiller à ce que tout soit fait pour atténuer le bruit qui pourrait résulter de l'exploitation d'un aéroport?

M. Martin Eley: Cela fait partie de cette consultation. Comme je l'ai dit l'autre jour dans mes remarques liminaires, chaque secteur est unique, dépendant de l'aéroport, de l'emplacement, du fait qu'il y a de l'industrie ou qu'il y a des résidents, et c'est pourquoi nous croyons que la meilleure solution est la consultation au niveau local. Si nous tentions de fixer des règles, nous aurions beaucoup de mal à produire des règles valables pour chaque situation.

M. Colin Mayes: Est-ce que les règles qui sont appliquées s'appliquent aux différents types d'avion et au niveau de bruit qu'ils produisent? Nous surveillons et réglementons les émanations des automobiles, par exemple, pour protéger les gens. Le ministère a-t-il quelque chose ou a-t-il un pouvoir d'exécution en ce qui concerne des avions ayant certains niveaux de bruit qui ne pourraient pas utiliser les aéroports du Canada?

M. Martin Eley: Nous avons des règlements très précis. Ils adoptent presque directement les normes de l'OACI. Les exigences concernant le bruit et les émanations dépendent de la catégorie d'avion. Tous les avions, quand ils sont certifiés pour être exploités au Canada, quand ils entrent en service, doivent avoir déjà démontré qu'ils respectent ces niveaux. En fait, cela fait partie de l'activité de certification. Ou nous le faisons directement ou, si c'est un avion étranger, c'est l'autorité étrangère qui le fait. Nous assurons qu'il respecte ces niveaux avant d'entrer en service.

M. Colin Mayes: Il y a toujours des défis. Je suis député de la Colombie-Britannique et j'atterris à Kelowna. Bien sûr, c'est dans la vallée de l'Okanagan et la trajectoire d'atterrissage survole la vallée. C'est une région de retraités et on passe tout le temps dans une zone résidentielle. Il est vraiment difficile de construire les aéroports autour des aménagements résidentiels et des endroits où il y a des gens, n'est-ce pas?

M. Martin Eley: Oui. Je le répète, il y a toujours des exigences conflictuelles. Quand vous allez dans les régions plus isolées, la

liaison aérienne est bien plus importante que le bruit. Donc, chaque situation particulière est très spécifique, et c'est pourquoi nous pensons que ces choses doivent être résolues à un niveau local.

M. Colin Mayes: Est-ce l'administration aéroportuaire qui fixe les limites de temps pour l'utilisation de l'aéroport ou est-ce que celles-ci sont influencées par la municipalité?

M. Martin Eley: Ça dépend de la consultation et, en particulier, de l'aéroport en question, pour ce qui est de ce qui serait adéquat pour le secteur. Certains aéroports plus isolés n'ont pas nécessairement de limites de temps. Les aéroports des régions construites en ont généralement, à cause de la densité élevée des logements à proximité.

M. Colin Mayes: Bien.

Le président: Merci.

Monsieur Dhaliwal.

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

Monsieur Eley, avez-vous les réponses aux questions qui vous ont été posées la semaine dernière?

M. Martin Eley: Nous avons préparé les réponses à toutes ces questions. Elles sont dans le processus d'approbation et nous nous attendons à ce qu'elles soient envoyées au comité assez rapidement. Nous ne les avons pas avec nous ce soir.

M. Sukh Dhaliwal: Merci.

Sur un autre sujet, monsieur Eley, je voudrais d'abord aborder la question de la santé. Je remercie beaucoup mon honorable collègue et amie, madame Jennings, non seulement d'agir pour les gens du Québec mais aussi d'être venue dans ma circonscription de la Colombie-Britannique pour aider mes concitoyens avec leurs problèmes de bruit.

La question qui a été soulevée, et c'est une question de santé, est que des études modernes ont révélé que le bruit des avions a un effet profond sur la santé. Contrairement à ce que dit le Bloc, Mme Jennings et moi-même avons compris que Santé Canada n'intervient qu'au début, lors de la mise en place de l'infrastructure, et n'est plus consulté du tout ensuite.

Comment cela se fait-il, quand toutes les études montrent que le bruit pose des problèmes de santé?

• (1940)

M. Martin Eley: Je ferai deux remarques à ce sujet.

Il y a beaucoup d'études. Il y a certainement des études montrant qu'il y a des effets sur la santé, et il y en a d'autres montrant il n'y en a pas. À notre avis, les études ne sont pas concluantes. Il y a beaucoup d'études, certaines convaincantes, d'autres non.

En ce qui concerne Santé Canada, chaque fois qu'il y a une révision des procédures d'atténuation du bruit qui est proposée à notre comité national, Santé Canada est consulté sur ces changements et procédures et examine très précisément les niveaux d'exposition au bruit pour voir s'il y a une incidence sur la santé. Le ministère intervient dans les cas individuels lorsqu'il y a une proposition de changement.

M. Sukh Dhaliwal: Mais, quand Nav Canada change la trajectoire des vols, cela a un effet sur les collectivités. Sont-elles informées du risque?

M. Martin Eley: Je n'ai pas bien saisi la question.

M. Sukh Dhaliwal: Quand Nav Canada change la trajectoire des vols, est-ce que Santé Canada fait partie du processus de consultation?

M. Martin Eley: Le même processus n'existe pas au-delà des aéroports. Le processus dont nous parlons s'applique à environ 10 milles autour de l'aéroport et fait partie de l'exploitation de l'aéroport.

Nav Canada fait certainement partie du processus de consultation à l'aéroport. Au-delà des aéroports, pour ce qui est des trajectoires des avions, plus généralement, il n'y a pas d'exigence particulière pour qu'ils consultent au sujet du bruit.

M. Sukh Dhaliwal: Quels règlements y a-t-il alors pour contrôler l'atténuation du bruit au-delà de cette zone de 10 milles nautiques?

M. Martin Eley: Nous avons toujours la réglementation du bruit des avions. Elle s'applique en permanence aux avions, pour s'assurer qu'ils sont en dessous de certains niveaux de bruit. C'est la protection générale.

Les questions les plus graves, évidemment, sont dans les aéroports lorsque les avions décollent et atterrissent.

M. Sukh Dhaliwal: Vous avez accepté une responsabilité, selon votre exposé, c'est-à-dire seulement lorsqu'il y a des infractions et que vous assurez l'exécution des règlements.

Combien d'infractions y a-t-il eu à la réglementation du bruit de Transports Canada, et combien de coupables ont été sanctionnés? Combien de cas sont passés inaperçus?

M. Martin Eley: En 2010, il y a eu 12 infractions aux procédures d'atténuation du bruit. Dans ces cas particuliers, nous avons imposé des amendes de l'ordre de 3 500 à 5 000 \$.

Pour les 10 dernières années, il y a eu 233 infractions. Nous avons infligé des sanctions monétaires dans environ 95 p. 100 des cas à des propriétaires individuels d'avions et à des sociétés exploitantes. Les amendes vont de 10 \$ à 20 000 \$ pour une infraction.

Dans les 5 p. 100 de cas restants, d'autres mesures d'exécution ont été prises. Il y avait peut-être des circonstances atténuantes. Je n'ai pas tous les détails.

M. Sukh Dhaliwal: Pouvez-vous me parler de la coordination? Vous dites que vous n'êtes pas concerné par l'atténuation du bruit ou par ce que font les administrations aéroportuaires mais, en fait, Transports Canada est l'organisme de tutelle qui devrait se pencher sur toutes ces situations puisque c'est vous qui élaborez les règlements, même si c'est Nav Canada qui détermine les trajectoires des avions et les administrations aéroportuaires qui gèrent ces procédures d'atténuation du bruit.

Pourquoi n'y a-t-il pas de coordination? Et pourquoi le public n'y contribue-t-il pas?

M. Martin Eley: Je crois qu'on s'est surtout concentré, historiquement, en ce qui concerne le bruit, sur les problèmes les plus criants, qui sont typiquement les phases de décollage et d'atterrissage, et c'est pourquoi, clairement, les aéroports en assument la première responsabilité.

Au-delà, généralement parlant, il n'y a pas d'exigences de bruit qui ont été établies. Donc, c'est focalisé à ce niveau-là.

Le président: Merci.

Madame Mourani.

[Français]

Mme Maria Mourani: Merci, monsieur le président.

Monsieur Eley, je vais vous poser une question, mais je veux que vous me répondiez par écrit. Vous n'êtes pas obligé de me répondre maintenant.

La question est la suivante: quelle mesure ou élément réglementaire pourrait être adopté ou modifié pour réduire les bruits associés aux activités aéroportuaires dans les milieux urbains?

J'aimerais aussi que vous le fassiez spécifiquement pour ADM. Comme ADM me concerne, j'aimerais avoir les spécificités pour ADM.

●(1945)

M. Martin Eley: D'accord. Merci.

Mme Maria Mourani: Par ailleurs, j'aimerais revenir sur la question du bruit. On m'a expliqué que les gros avions faisaient normalement plus de bruit que les petits avions. D'autres m'ont dit que ce n'était pas vrai, que les petits avions pouvaient faire plus ou autant de bruit que les gros avions de ligne. Qu'en pensez-vous? Selon votre expérience, est-ce vrai?

M. Martin Eley: Je peux dire que tous les avions sont conformes aux règles. Ça dépend du moment pendant le vol. Les grands avions ont des moteurs plus efficaces, notamment en ce qui concerne le bruit. Il s'agit de moteurs à taux de dilution élevé. Ils sont moins bruyants, mais ça dépend du niveau de puissance. Ça change au cours d'un vol, selon le profil de ce dernier. Dans le cas des petits avions, c'est probablement moins variable. Il y a moins de maximums et de variables, au total.

Mme Maria Mourani: Pour le commun des mortels, peut-on dire que certains petits avions font autant de bruit que les gros?

M. Martin Eley: Le niveau de bruit est plus comparable, mais il n'est pas nécessairement plus élevé.

Mme Maria Mourani: Vous voulez dire qu'ils font autant de bruit, mais pas plus?

M. Martin Eley: Oui. Par exemple, les gros avions sont probablement moins bruyants que les petits à l'arrivée, mais au départ, c'est l'inverse.

Mme Maria Mourani: Merci.

D'autre part, une étude environnementale dit que pendant l'étape de l'approche, si l'avion se trouvait à une altitude de 1 200 mètres, ce serait moins bruyant. À l'aéroport, à Montréal, s'agit-il d'une altitude de 1 200 mètres?

M. Martin Eley: Le profil de l'approche est vraiment déterminé par les pratiques en matière de sûreté. L'altitude varie d'un avion à l'autre. Ça dépend de la façon dont il est conçu. Pour ce qui est de l'arrivée, ce n'est pas nous qui contrôlons la question du bruit: c'est une affaire de physique, en quelque sorte. Par contre, on tient compte de cela quand on évalue chaque avion, dans le cadre du processus d'homologation.

Mme Maria Mourani: Tenez-vous compte jusqu'à un certain point de ce qui se fait à l'étranger? Je sais qu'à Londres, par exemple, l'aéroport a vraiment mis en oeuvre des mesures pour atténuer le bruit.

Prenez-vous en considération, en vue d'améliorer la situation, les meilleures pratiques qui prévalent à l'étranger, que ce soit dans les aéroports de Montréal ou dans d'autres aéroports qui font face à ce problème?

M. Martin Eley: Le défi, selon moi, vient surtout du fait que l'émission du bruit a lieu pour la majeure partie pendant le vol. Il n'existe pas beaucoup de moyens physiques qui permettent de modifier cette situation.

Mme Maria Mourani: Dans certains aéroports, on réussit à le faire. C'est le cas à Londres.

M. Martin Eley: Oui, c'est le cas autour de l'aéroport et au sol, mais pas pendant le vol. Je pense que beaucoup de modifications concernent les activités au sol.

Mme Maria Mourani: Je vais laisser la parole à ma collègue.

Mme Carole Lavallée: Pour poursuivre dans la même veine que ma collègue, je souligne qu'en Allemagne, le problème de bruit dans les aéroports urbains était particulièrement sérieux. Une étude a été faite à ce sujet, et on a réussi à faire en sorte que citoyens et aéroports vivent en harmonie. À Saint-Hubert, le problème est très différent qu'à Toronto ou Dorval, et c'est dû aux écoles de pilotage. Comme vous le savez, les apprentis-pilotes décollent et évoluent dans un genre de circuit rectangulaire avant de revenir atterrir. Les dimanches après-midi, par exemple, il peut y avoir 10, 15 ou 20 avions à l'intérieur de ce circuit rectangulaire. Le citoyen dont la maison est située sous ce circuit entend un nouvel avion environ toutes les 30 secondes. C'est comme si votre voisin démarrerait sa tondeuse à gazon à intervalles réguliers. Il y a de quoi devenir fou. C'est vraiment un immense problème.

Je ne connais pas les autres cas, mais dans celui de Saint-Hubert, le fait que vous confiez à la collectivité l'obligation d'atteindre un consensus afin de pouvoir changer vos règlements est une situation presque impossible. Demander aux écoles de pilotage qui ont des droits acquis, reconnus par DASH-L, soit l'administrateur de l'aéroport; demander à la Ville son assentiment; demander aux comités de citoyens d'être tous d'accord sur les mêmes changements, c'est demander l'impossible.

J'ai entendu parler de votre règlement sur l'atténuation du bruit. J'ai rencontré tous vos collègues lors d'une rencontre. Ils étaient une vingtaine. M. Jacques Fauteux, qui est le directeur des politiques et des communications au cabinet du ministre, était présent. Ils m'ont expliqué la situation de fond en comble.

Comment le règlement sur l'atténuation du bruit pourrait-il être modifié de façon à ce qu'il ne repose plus sur un consensus régional, ce qui est parfois impossible, mais sur le leadership du ministre et du ministère des Transports?

• (1950)

M. Martin Eley: Je ne crois pas qu'on envisage d'adopter de nouveaux règlements dans le cas d'aéroports comme celui de Saint-Hubert, pour le moment.

Mme Carole Lavallée: Le problème est qu'il n'y a pas de consensus.

[Traduction]

Le président: Je dois vous arrêter ici, votre temps de parole est écoulé.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins d'être venus devant le comité pour répondre aux questions

Je dois reconnaître que je ne connais pas aussi bien cette question que les autres. Ce n'est pas nécessairement un problème dans nos collectivités et j'essaye donc de comprendre le sens du débat et des préoccupations exprimées dans les questions.

Il me semble, et vous me corrigerez si je me trompe, ou d'autres membres du comité me corrigeront si j'ai mal compris, que la plupart des plaintes semblent concerner la délégation du pouvoir de gestion de l'atténuation du bruit aux administrations aéroportuaires locales,

ce qui comprend apparemment ce processus de consultation qu'on dit ne pas être exactement correct.

Depuis combien de temps cette politique existe-t-elle dans ce pays, au fait? Quand a-t-elle été établie? Commençons par ça.

M. Martin Eley: C'est quelque chose qui a évolué quand nous avons dévolu beaucoup de choses aux aéroports. Nous parlons d'une dizaine d'années, je pense. Je n'ai pas la date exacte.

M. Jeff Watson: Il y a 10 ans. Dans ce cas, vous ne vous souvenez pas nécessairement de la législation pertinente, si je voulais trouver le texte de référence pour voir ce qui a été autorisé? Pourriez-vous obtenir cette information pour le comité? Je ne saurais comment m'y prendre.

M. Martin Eley: Oui. Nous confirmerons les détails de ce qui était en place mais il s'agissait en réalité d'une politique, dans le cadre du bail, plutôt que d'un texte réglementaire. Il n'existe pas de règlement particulier à ce sujet.

M. Jeff Watson: Donc, la décision d'instaurer ça sous forme de politique a été prise il y a une dizaine d'années, vous dites?

M. Martin Eley: Oui.

M. Jeff Watson: S'il y a une faiblesse, comme le dit Mme Jennings, nous pouvons retourner au texte pour voir d'où elle vient.

Que fait Transports Canada pour réduire le niveau de bruit des avions dans les centres urbains, par exemple à Montréal ou Vancouver? Pouvez-vous nous expliquer en détail à quoi ça ressemble, généralement?

M. Martin Eley: J'ai indiqué l'autre jour que nous travaillons sur trois choses. Premièrement, nous voulons nous assurer que nous appliquons les normes les plus élevées possible en termes de bruit des avions, et nous participons au processus. L'OACI relève périodiquement ces normes. Nous sommes certainement très impliqués, et d'autres changements arriveront dans les prochaines années. Il s'agit donc de nous assurer que nous avons des avions qui répondent clairement aux dernières normes — et celles-ci ont toujours été appliquées uniformément au Canada —, et cela s'applique non seulement à nos avions mais aussi aux avions étrangers qui arrivent ici. Lorsque les normes sont relevées, cela a une incidence générale.

Les procédures d'atténuation du bruit... Il y a certaines solutions standard, si vous voulez, en termes d'atténuation du bruit, selon les circonstances. Elles sont appliquées assez uniformément et sont censées représenter les meilleures pratiques quant à la manière dont on aborde l'atténuation du bruit. Elles dépendent de la question de savoir s'il s'agit ou non d'une collectivité résidentielle très proche de l'aéroport ou plus éloignée, par exemple. Il y a plusieurs profils différents qu'on utilise typiquement mais...

M. Jeff Watson: Y a-t-il une exigence de consultation continue ou de consultation périodique dans cette procédure d'atténuation du bruit, ou est-il indiqué dans les baux qu'il y a une responsabilité continue de consultation, ou est-ce limité dans le temps et non pas...

• (1955)

M. Martin Eley: La consultation est exigée quand elles sont modifiées, si l'on veut modifier les procédures, soit parce que c'est un nouvel aéroport et qu'on les met en place, soit parce qu'il y a des changements qu'il faut retravailler pour d'autres raisons. Ce n'est pas permanent. C'est...

M. Jeff Watson: Il y a une troisième chose, avez-vous dit. Vous n'en avez encore mentionné que deux.

M. Martin Eley: Oui, je m'excuse.

M. Jeff Watson: C'est de ma faute, je vous ai interrompu.

M. Martin Eley: Ça m'a échappé, veuillez m'excuser.

M. Jeff Watson: La troisième vous a échappé.

M. Martin Eley: Oui.

M. Jeff Watson: Quelles sont les pénalités quand quelqu'un transgresse les normes de bruit? Je parle de l'application des...

M. Martin Eley: Il y a des limites pour les particuliers et il y a des limites pour les sociétés. Il y a des limites pour les particuliers de 5 000 \$ — donc jusqu'à 5 000 \$ pour un particulier et jusqu'à 25 000 \$ pour une société. Selon la fréquence et la gravité, si vous voulez, on porte un jugement du point de vue de l'application sur le montant de la pénalité appliquée dans chaque cas.

M. Jeff Watson: Ces pénalités n'augmentent pas en cas de récidive. C'est juste standard.

M. Martin Eley: Tout cela fait partie de l'action d'exécution. Quand vous voyez les mêmes contrevenants, vous êtes plus susceptible d'être plus sévère pour les infractions subséquentes.

Le président: Merci.

Nous allons faire une pause de deux minutes. J'invite les représentants de Nav Canada à se joindre à nous.

Vous pouvez rester à la table, si vous voulez. Nous allons entendre leurs déclarations liminaires et passer ensuite à un autre tour de questions.

Si les représentants de Nav Canada veulent bien prendre place... Nous faisons une pause de deux minutes.

• (1955) _____ (Pause) _____

• (2000)

Le président: Merci. Nous reprenons nos travaux.

Avant la présentation de nos invités, Mme Jennings souhaite invoquer le Règlement.

L'hon. Marlene Jennings: Merci, monsieur le président.

Je reviens sur la réponse que donnait M. Eley à M. Watson, je crois, en disant que la délégation du pouvoir d'atténuation du bruit aux administrations aéroportuaires remonte à 10 ans. J'aimerais lire deux courts paragraphes d'une lettre que m'a envoyée l'honorable Lawrence Cannon, alors ministre des Transports, lorsque je lui avais écrit. Sa lettre date du 20 avril 2008. Il y dit ceci:

[Français]

Madame la Députée,

J'accuse réception de votre correspondance du 4 avril dernier dans laquelle vous me faites part du mécontentement de vos électeurs à l'égard d'un projet pilote à la société Aéroports de Montréal (ADM) visant l'essai ou l'utilisation par les avions provenant de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau (Montréal-Trudeau) de nouveaux corridors aériens au-dessus du territoire de l'arrondissement de Lachine.

J'ai pris bonne note du contenu de votre correspondance et je vous remercie de me l'avoir transmise. Comme vous le savez, le 31 juillet 1992, Transports Canada a confié à ADM, au moyen d'un bail foncier de 60 ans, l'exploitation, la gestion et le développement de l'aéroport Montréal-Trudeau et de celui de Mirabel. Vous comprendrez donc que toutes les décisions concernant ces domaines d'activités, y compris la gestion du climat sonore et le traitement des plaintes, aux deux aéroports en question relèvent maintenant de la société ADM.

[Traduction]

Je ne fais que lire la lettre. Je suis prête à en remettre une copie.

Ce n'était donc pas il y a 10 ans mais en 1992 en ce qui concerne l'aéroport international de Montréal, l'aéroport international Pierre Elliott Trudeau.

Le président: Merci.

Je vous invite à déposer la lettre.

Je décide que ce n'est pas un rappel au règlement. C'est un élément du débat.

Monsieur Gaudet.

[Français]

M. Roger Gaudet (Montcalm, BQ): Monsieur le président, il y a une question à laquelle nous n'avons pas pu obtenir de réponse, plus tôt. J'aimerais savoir si M. Eley pourrait la faire parvenir par écrit au greffier.

[Traduction]

Le président: Je lui demande de faire cela par le truchement du président et nous ferons la distribution.

[Français]

M. Martin Eley: Absolument.

[Traduction]

Le président: Merci.

Je souhaite la bienvenue à nos invités de Nav Canada.

John, voulez-vous commencer? Vous avez déjà comparu assez souvent devant le comité pour connaître la procédure. Après votre déclaration, nous passerons aux questions.

J'ai demandé à tout le monde de rester parce que je sais que M. Guimont est en route et qu'il a des questions à poser aux autres témoins. Je vous remercie de rester.

Vous avez la parole, John.

• (2005)

M. John Crichton (président et chef de la direction, Siège social, NAV CANADA): Monsieur le président, Mesdames et Messieurs les députés, merci de m'avoir invité à comparaître devant le Comité dans le cadre votre enquête sur le bruit des aéronefs en milieu urbain.

Je suis accompagné de M. Trevor Johnson, vice-président adjoint, Prestation des services, et de M. Larry Lachance, vice-président adjoint, Soutien à l'exploitation.

Comme nombre d'entre vous le savent, Nav Canada est le fournisseur de services de navigation aérienne civile du Canada. Notre activité principale est la prestation de services de contrôle aérienne aux vols intérieurs et aux vols internationaux dans l'espace aérien délégué au Canada, ce qui comprend la moitié de l'Atlantique Nord, l'espace aérien le plus achalandé au monde.

Nous exploitons des tours de contrôle de la circulation aérienne aux principaux aéroports du pays et, à de nombreux aéroports de moindre envergure, des stations d'information de vol ou des stations radio d'aérodrome communautaire.

Nous ne faisons pas beaucoup de bruit. Le contrôle de la circulation aérienne est en soi une activité passablement silencieuse. Cependant, nous sommes conscients du rôle que nous sommes appelés à jouer dans la gestion du bruit. Comme les délégués de Transports Canada l'ont expliqué, la principale responsabilité de la gestion du bruit des aéronefs incombe aux aéroports mêmes.

Nous fournissons des services de contrôle de la circulation aérienne conformément aux procédures d'atténuation du bruit des aéroports. Une fois qu'elles sont élaborées par les aéroports puis publiées, ces procédures doivent être obligatoirement exécutées tant par les contrôleurs de la circulation aérienne que les pilotes. Le non-respect des procédures d'atténuation du bruit peut faire l'objet d'amendes de la part de Transports Canada.

Les procédures d'atténuation du bruit sont spécifiques à chaque aéroport mais elles peuvent comprendre et en fait elles comprennent des procédures précises de départ et d'arrivée, la détermination des pistes d'atterrissage prioritaire, des restrictions d'altitude et des restrictions de nuit.

Dans la plupart des cas, les règlements sur l'atténuation du bruit se limitent à un rayon de 10 milles marins autour de l'aéroport. Nous sommes d'avis que ce rayon est approprié, car les manoeuvres des aéronefs génèrent les niveaux de bruit les plus élevés dans cette zone. Dans la zone extérieure au rayon de 10 milles marins, qui s'étend sur environ 19 kilomètres, les aéronefs peuvent encore être aperçus et entendus, mais le bruit qu'ils génèrent n'est habituellement pas suffisamment élevé pour nuire à la qualité de vie des résidents.

La majorité des grands aéroports ont des comités communautaires actifs de gestion du bruit auxquels siègent nos gestionnaires locaux. Notre participation à ces comités est principalement technique, et consiste entre autres à partager des données et à fournir des avis sur l'impact possible des options de gestion du bruit sur la sécurité et l'efficacité des opérations.

On a beaucoup parlé des changements que Nav Canada a apportés il y a trois ans aux routes aériennes dans la région de Vancouver. J'aimerais vous parler de ces changements.

Dans la région de Vancouver, nous avons modifié les routes de manoeuvre terminale en haute altitude. Ce changement visait à améliorer l'utilisation de l'espace aérien et à répondre aux défis de la croissance du trafic aérien à plusieurs aéroports dans ce secteur.

Grâce à nos changements, les lignes aériennes épargnent maintenant 20 millions de dollars chaque année en carburant et réduisent de l'équivalent de 79 000 tonnes leurs émissions de gaz à effet de serre. Elles ont réduit les retards et les besoins d'effectuer des circuits d'attente en vol durant les périodes achalandées.

Honnêtement, je dois admettre que les plaintes concernant le bruit qui ont suivi la mise en place de ces changements nous ont surpris. Dans le passé, quand nous avons effectué ce type de changement, nous n'avons jamais reçu de plaintes. Cependant, dès leur mise en place, nous avons rapidement entrepris d'examiner les routes aériennes. Dans le cadre de cet examen, nous avons rencontré les résidents, les municipalités et les députés. Nous avons enquêté sur les plaintes, analysé les problèmes, effectué des mesures pour évaluer les niveaux de bruit dans les collectivités d'où venaient les plaintes, et plus important encore, nous avons apporté des changements en conséquence.

Les mesures des niveaux de bruit prises récemment par l'aéroport à divers emplacements à Surrey démontrent que le bruit des aéronefs n'est pas un facteur important dans l'ensemble des bruits pour cette collectivité. À South Surrey par exemple, sur une période de 49 jours, seulement 12 aéronefs en approche ou en éloignement de

Vancouver ont dépassé le seuil établi, qui était de 60 décibels pour 10 secondes. Au cours de cette même période, plus de 3 000 sources qui n'étaient pas des aéronefs ont dépassé ce seuil dans cette collectivité.

● (2010)

Dans certains cas, nous pouvons concevoir le parcours des routes aériennes de sorte qu'elles répondent aux besoins des collectivités. Nous pouvons parfois tracer les routes pour qu'elles survolent les secteurs industriels ou les plans d'eau, et qu'elles aient ainsi moins d'impact sur les collectivités. Toutefois, dans bien des cas, Nav Canada ne peut pas faire disparaître le bruit des aéronefs. La seule chose que nous pouvons faire est de le déplacer.

Compte tenu de la complexité de la circulation aérienne, nous ne pouvons accéder au désir de toutes les collectivités de ne pas être exposées au bruit des aéronefs. Même si nos employés sont des contrôleurs, en fait nous contrôlons bien peu de choses. Ce champ de compétences est partagé, ce problème est partagé, les restrictions sont importantes et les solutions faciles sont inexistantes. Nous devons travailler de concert avec nos partenaires afin d'avoir des rapports de bon voisinage dans les collectivités que nous desservons.

Nav Canada a maintenant pour politique de consulter les collectivités lorsque des modifications de trajet sont proposées dans l'espace aérien terminal qui pourraient avoir une incidence notable sur l'exposition au bruit de la collectivité.

Sur ce, monsieur le président, je serais heureux de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons à la période des questions. Comme je l'ai déjà dit, les trois témoins sont ici pour répondre aux questions. N'hésitez donc pas à les interroger.

Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal: Merci, monsieur le président.

Je remercie les représentants de Nav Canada et de Transports Canada.

Contrairement à ce qui a été dit pendant la dernière heure, le bruit ne provient pas seulement des décollages et atterrissages, selon les habitants de Surrey, notamment de South Surrey, Fleetwood—Port Kells et Surrey North. Même si ce n'est pas un problème dans ma circonscription, je suis le seul député que les habitants ont contacté, et je suis sûr qu'ils ont aussi parlé à Nav Canada.

En réalité, les changements apportés ont créé beaucoup plus de problèmes, beaucoup plus de bruit, et des habitants ont dû quitter la région parce que des collectivités tranquilles sont devenues bruyantes lorsque ces nouveaux trajets ont été établis.

Voici ma question: pourquoi n'y a-t-il pas eu de consultation publique? On dit qu'il y a désormais un processus de consultation publique. Pourquoi n'y en avait-il pas auparavant? Vous dites que vous avez rencontré les habitants mais ceux-ci estiment encore et disent que vous n'avez quasiment rien fait pour réduire ces niveaux de bruit.

M. John Crichton: Dans le passé, nous avons apporté beaucoup de changements aux zones d'approche terminale des grandes villes. Ces manoeuvres sont généralement exécutées assez loin des aéroports, lorsque l'avion est encore en haute altitude. Dans le passé, nous avons apporté ces changements et il n'y a jamais eu de plaintes. Donc, très franchement, nous n'avons pas pensé que les récents changements auraient une incidence sur le bruit. Très franchement, nous avons été surpris d'apprendre après-coup qu'il y avait des gens qui se plaignaient.

Nous avons écouté la population et avons apporté les changements que nous pouvions, conformément à notre autre obligation d'assurer des décollages et des atterrissages en toute sécurité dans la région de Vancouver, qui est une région assez complexe. C'est probablement la zone terminale la plus chargée du Canada, avec tous les autres aéroports qui s'y trouvent. Nous avons commandé et payé des études du niveau de bruit.

Très franchement, la seule norme indépendante et objective que je connaisse pour juger le bruit d'un aéroport est de demander à des firmes de génie d'effectuer des mesures et de voir exactement ce qui se passe avec le temps. C'est ce que nous avons fait. Je pense que les résultats montrent certainement que, sur la base de ces normes objectives, le bruit des avions ne perturbe pas vraiment ces collectivités. Je pense que c'est le mieux que nous puissions faire pour essayer de l'atténuer.

M. Sukh Dhaliwal: La question que je vous pose, monsieur le président, porte sur la santé.

Santé Canada n'a jamais été consulté. Je dis cela parce que les adjoints de Mme Jennings ont rencontré des représentants de ce ministère qui ont dit qu'on n'effectue jamais une évaluation de la santé lorsqu'on modifie la trajectoire des avions, à moins qu'il y ait une infrastructure matérielle mise en place avec des crédits fédéraux. C'est seulement dans ce cas qu'on mène une étude du point de vue de la santé.

Voudriez-vous qu'il y ait une telle étude, étant donné les risques pour la santé?

Je peux vous dire que des gens comme Hannah Newman de Surrey ont soulevé ces questions et que toutes les études de groupes de travail, du groupe de travail de Surrey, du groupe consultatif de Richmond, portent à croire que ce bruit pose des problèmes de santé.

Pensez-vous que l'on devrait adopter un texte législatif exigeant que Santé Canada fasse partie du processus lorsque ces trajectoires sont établies?

• (2015)

M. John Crichton: Nav Canada n'a vraiment aucun rôle à jouer dans l'élaboration des politiques publiques. Jusqu'à présent, même notre rôle auprès des aéroports a été un rôle technique. Donc, quand les aéroports se penchent sur ces questions, par leur propre comité consultatif sur le bruit, ils proposent des méthodes pour l'atténuer. Nous examinons ces questions strictement du point de vue de la navigation aérienne afin de voir si les propositions sont réalistes ou non sur le plan de la sécurité. Notre rôle s'arrête là et nous n'avons pas vraiment d'autre rôle concernant l'élaboration des politiques publiques.

M. Sukh Dhaliwal: Monsieur Eley, pensez-vous qu'il devrait y avoir une telle politique ou un texte législatif pour que Santé Canada puisse participer à ces changements?

M. Martin Eley: Je crois que les remarques de Nav Canada concordent avec ce que je disais dans ma déclaration liminaire. Nous

tenons compte des prévisions d'exposition au bruit et, comme je l'ai expliqué, à un niveau supérieur à 35, c'est un problème.

M. Sukh Dhaliwal: Tout ce que je vous demande, c'est ceci: à l'heure actuelle, Santé Canada ne participe à aucune consultation ni à la mise en oeuvre des politiques, à moins qu'il n'y ait de nouveaux crédits du gouvernement pour l'infrastructure, et aucune étude concernant la santé ou l'environnement n'est donc déclenchée lorsqu'il y a de tels changements locaux.

J'aimerais qu'un texte de loi exige que Santé Canada fasse partie du processus. Partagez-vous mon opinion?

M. Martin Eley: Je pense que c'est quelque chose que nous devrions examiner.

Tout ce que je voulais dire, c'était que les niveaux de bruit en altitude sont peu susceptibles de franchir les limites connues. Évidemment, toute participation de Santé Canada serait appropriée mais, par rapport au bruit en altitude à proximité d'un aéroport, on n'atteint tout simplement pas le même niveau de bruit au sol. Il est donc peu vraisemblable que le bruit franchisse cette sorte de seuil. Je pense que c'est ce que Nav Canada vient tout juste de dire: ce n'est jamais vraiment un problème en altitude.

À la suite des changements de trajectoire, il y a peut-être eu un changement des niveaux de bruit parce que les zones ne faisaient pas partie de ces trajectoires auparavant, mais je pense que vous constaterez qu'on est loin des niveaux maximums qui engendrent typiquement un besoin quelconque de les atténuer.

Le président: Merci.

Madame Mourani.

[Français]

Mme Maria Mourani: Merci, monsieur le président.

Monsieur Crichton, j'ai plusieurs questions à vous poser, et j'aimerais que vous me fassiez parvenir vos réponses par écrit.

Est-il vrai qu'il est possible d'optimiser davantage les approches d'atterrissage et les paramètres de décollage afin de minimiser le bruit? Si oui, lesquels? Sinon, pourquoi? Pouvez-vous nous soumettre vos recommandations à l'égard des principaux aéroports urbains, particulièrement celui de Dorval? Est-ce que des mesures réglementaires ou législatives devraient être adoptées pour vous aider en ce sens? Si oui, lesquelles? Sinon, dites-nous pourquoi.

Monsieur Eley, parmi toutes les administrations aéroportuaires — et dites-moi si je me trompe —, ADM est-elle la seule à gérer elle-même ses plaintes. Dans le cas de tous les autres aéroports, c'est le ministère des Transports qui reçoit et gère les plaintes. Comment se fait-il que vous acceptiez cela? D'ailleurs, j'ai rencontré M. Boivin, le vice-président. Il m'a dit ne pas s'opposer à l'idée que les plaintes soient gérées par le ministère ou par un autre organisme. Pourquoi cette situation ne semble-t-elle pas vous déranger?

• (2020)

[Traduction]

M. Martin Eley: Je pensais que le processus est le même pour l'ADM.

[Français]

Le processus, dans le cas d'ADM, est vraiment le même. Ce n'est pas une délégation directe. On demande qu'ADM ait un processus de consultation.

Mme Maria Mourani: Mais ça ne se fait pas de cette façon ailleurs au Canada. Dans le cas des autres aéroports, les plaintes sont soumises au ministère des Transports. ADM, par contre, reçoit les plaintes et les gère. À quoi est due cette particularité? Pourquoi avez-vous inclus cela dans le bail?

M. Martin Eley: Tous les aéroports acceptent l'ensemble des plaintes.

Mme Maria Mourani: Pardon? Vous pouvez parler en anglais. Ça ne me dérange pas.

[Traduction]

M. Martin Eley: Il incombe aux aéroports de gérer les procédures de bruit, et ce sont eux qui ont la responsabilité de recevoir les plaintes dans le contexte de l'aéroport.

[Français]

Mme Maria Mourani: Ce n'est pas ce qu'on m'a dit. On m'a dit qu'ADM était seule à gérer les plaintes et qu'ailleurs, c'était le ministère des Transports qui les gérait. Vous me dites que ce n'est pas le cas.

[Traduction]

M. Martin Eley: Je devrais vérifier mes informations à ce sujet. Il semble y avoir un chevauchement à ce sujet. J'aimerais vérifier.

[Français]

Mme Maria Mourani: J'aimerais une réponse écrite, s'il vous plaît.

[Traduction]

Le président: Voulez-vous ajouter un mot, John?

M. John Crichton: Je voudrais apporter une précision.

Je vais vous offrir quelque chose concernant votre question mais Nav Canada n'a pas la responsabilité de concevoir ces procédures d'atténuation du bruit. Nous examinons celles qui sont élaborées par les aéroports, parfois avec les compagnies aériennes, pour voir si elles sont réalistes du point de vue de la navigation aérienne.

Je peux envoyer au comité un échantillon des diverses procédures d'atténuation du bruit en vigueur dans divers aéroports du Canada, et vous verrez ainsi à quoi elles ressemblent et comment elles sont conçues. Toutefois, nous ne faisons pas cela nous-mêmes, nous ne sommes pas experts en la matière et je ne prétends pas l'être non plus.

Le président: Merci.

Madame Lavallée.

[Français]

Mme Carole Lavallée: Monsieur Crichton, je vous félicite d'abord de prendre la responsabilité de gérer le bruit dans les aéroports où vous avez des contrôleurs.

Je ne sais pas quelle solution vous avez apportée à Vancouver, mais est-ce que ça ne vous tente pas de venir à Saint-Hubert constater notre problème et le régler? Je vous invite à Saint-Hubert. Venez chez nous voir quel genre de solution vous pouvez apporter, car le ministère des Transports ne veut rien faire. Quelle solution avez-vous apportée à Vancouver qui pourrait s'appliquer à Saint-Hubert?

[Traduction]

M. John Crichton: Je pense qu'il s'agit de deux problèmes complètement différents.

Si je comprends bien, Saint-Hubert est un aéroport d'entraînement de haute densité, et il est possible que la collectivité ait augmenté autour de l'aéroport. Je pense que c'est quelque chose qui doit être réglé entre l'aéroport et les écoles de pilotage, d'une manière ou d'une autre.

[Français]

Mme Carole Lavallée: Je m'excuse de vous interrompre, mais cela se règle en cour actuellement. C'est devant la justice. Il y aura un procès à la mi-janvier et le juge a six mois pour prendre sa décision. Pendant ce temps, évidemment, rien ne va se faire et les citoyens vont souffrir du bruit.

[Traduction]

M. John Crichton: Je pense que nous sommes aussi l'un des accusés dans cette poursuite.

Je suppose que le problème est que Nav Canada, en qualité de prestataire de services de navigation aérienne et de prestataire du contrôle de la navigation aérienne, se concentre très étroitement sur la sécurité et l'efficacité. Nous sommes là pour servir les compagnies aériennes et les aéroports. Nous sommes pris au milieu de ce genre de choses mais nous devons laisser cela à d'autres personnes, qui prennent les décisions de politiques, notre rôle à nous étant de nous y conformer. Il est très difficile pour nous d'être les gens qui proposent ce type de changement parce que, très franchement, cela ne relève pas de notre compétence.

• (2025)

[Français]

Mme Carole Lavallée: Merci.

[Traduction]

Le président: Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Merci, monsieur le président. Je suis caché tout au fond.

Je souhaite la bienvenue à tous les témoins. Je suis heureux de vous voir.

Je ne peux pas dire que cette question soit d'une importance capitale dans les Territoires du Nord-Ouest mais je comprends qu'elle le soit pour les régions urbaines, avec leurs très grands aéroports.

Je m'intéresse à vos procédures. À Vancouver, quand vous avez apporté des changements, y avait-il un service d'étude des effets environnementaux, dans la structure de l'aéroport de Vancouver, qui a travaillé avec vous pour examiner les propositions et leur incidence sur les régions environnantes? Il y a à l'évidence une certaine responsabilité à cet égard.

Vous avez dit que vous avez apporté ces changements et avez ensuite été surpris par les résultats. Les gens qui étaient responsables de gérer le bruit n'ont à l'évidence pas participé à votre prise de décision.

M. John Crichton: Comme je crois avoir l'indiqué, vous devez comprendre que les changements que nous avons apportés à Vancouver ne touchaient pas l'environnement immédiat de l'aéroport. Ils étaient un peu plus éloignés et concernaient en réalité la zone de transition entre l'espace aérien éloigné et l'espace d'approche de Vancouver. Nous parlons donc...

M. Dennis Bevington: L'administration de l'aéroport ne détient-elle aucune responsabilité à l'égard des avions qui s'approchent, à partir d'une certaine distance?

M. John Crichton: Comme nous l'avons dit, la zone dans laquelle les aéroports commencent à intervenir se situe à 10 milles nautiques de distance, soit 19 kilomètres. Et les changements que nous avons apportés, très franchement, nous les avons apportés dans de nombreux endroits au cours des années et ils n'ont jamais posé de problème. Comme je l'ai dit, nous avons été très surpris des réactions que nous avons obtenues, et nous en avons pris bonne note. Il y a toujours une première fois à tout et, à l'avenir, nous ferons mieux à ce sujet. Nous consulterons.

M. Dennis Bevington: Ne pensez-vous pas que cela relève de la responsabilité de l'aéroport? Ne pensez-vous pas que l'administration de l'aéroport devrait participer au processus?

Si le ministère des Transports affirme que ces questions relèvent de l'aéroport, et si vous nous dites que ces questions ne relèvent pas de l'administration aéroportuaire parce qu'il s'agit de zones relativement éloignées, qui est donc chargé d'établir les normes? Quelqu'un pilote-t-il cet avion?

M. John Crichton: Ce que nous disons, c'est que, comme c'était la première fois que nous rencontrions ce genre de situation dans cette catégorie d'espace aérien, nous avons pris un engagement. Je le répète pour qu'il n'y ait aucun doute ce soir: à l'avenir, quand nous envisagerons ce type de changement, nous consulterons les collectivités locales.

M. Dennis Bevington: Ne croyez-vous pas que votre rôle doit être de suivre les instructions de Transports Canada à ce sujet?

M. John Crichton: Je pense vraiment, considérant la nature de ce type de changement, que ce ne serait pas nécessaire. Et je ne pense pas que les données objectives indiquent qu'il y a là un vrai problème.

M. Dennis Bevington: Mais s'il n'y a pas là un vrai problème, il y en aura peut-être un vrai ailleurs, plus tard. Ne croyez-vous pas que Transports Canada a une certaine responsabilité en la matière?

M. John Crichton: Je vous donne simplement mon avis. Ces changements ne suscitent généralement pas de controverse.

M. Dennis Bevington: Eh bien, sur son site Web, Transports Canada dit que «...la personne la mieux placée pour répondre à une plainte au sujet du bruit des aéronefs est le gestionnaire de l'aéroport où les aéronefs décollent ou atterrissent...».

C'est votre opinion. C'est là que réside, selon vous, la responsabilité de la production de bruit d'un aéronef. Pourtant, nous constatons ici que Nav Canada pense à l'évidence avoir un rôle à jouer dans l'atténuation du bruit ou le règlement des questions de pollution par le bruit. À qui appartient donc vraiment cette responsabilité?

M. Martin Eley: Je crois pouvoir dire que, récemment encore, au-delà de la limite de 10 milles, qui n'a pas nécessairement de fondement scientifique profond, il n'y avait pas vraiment de problème car l'avion était à une attitude suffisante pour que le bruit ne pose pas de problème. Cela fait peut-être partie de ce qui change, qui devient plus délicat. Et l'expérience récente de Nav Canada nous l'a montré.

Aujourd'hui, cependant, je ne pense pas que nous ayons quoi que ce soit en place au sujet du bruit, à part ces limites de responsabilité des aéroports.

• (2030)

M. Dennis Bevington: Donc, Transports Canada, qui détient la responsabilité ultime de la gestion des aéronefs, les aéroports, Nav

Canada — toute la bande — ne devrait pas détenir la responsabilité ultime de veiller à ce que tout cela marche ensemble?

M. Martin Eley: J'aimerais dire que je ne crois pas que nous ayons identifié la nécessité de réglementer ou de contrôler cela au-delà de ce que nous faisons déjà avec les aéroports.

M. Dennis Bevington: Mais c'est de la politique réactive, n'est-ce pas? Vous n'avez pas encore identifié de situation où vous auriez besoin d'utiliser la politique et, par conséquent, ne formulons pas de politique?

M. Martin Eley: Mais l'expérience aide à élaborer les politiques et c'est quelque chose que je pense que nous devons examiner. Mais je peux vous dire que nous sommes sur le point de mettre quelque chose en place parce qu'il n'y a aucun plan, à ma connaissance.

M. Dennis Bevington: J'essaie simplement de cerner les structures de responsabilité car il me semble qu'il importe de clarifier cette situation.

M. Martin Eley: L'autre partie de notre responsabilité, c'est clair, n'est pas d'imposer un règlement sans nécessité. L'une des choses que nous devons justifier au Conseil du Trésor est l'existence d'un besoin lorsque nous proposons un règlement. Voilà le compromis.

M. Dennis Bevington: Eh bien, j'aimerais que vous utilisiez cela maintenant avec la sécurité de l'aviation. Vous feriez mon bonheur.

M. Martin Eley: Ce n'est pas mon domaine. Je ne ferai aucun commentaire.

Le président: Il vous reste 30 secondes.

M. Dennis Bevington: J'y renonce.

Le président: Je donne la parole à monsieur... Jean.

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

J'avais des questions à poser mes je constate que M. Guimond vient d'arriver et je sais qu'il tenait à poser des questions très précises à certains des témoins. S'il est prêt à le faire, je suis tout à fait disposé à lui céder le temps de parole du gouvernement.

[Français]

Le président: Vous disposez de sept minutes.

M. Michel Guimond (Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord, BQ): Je voudrais m'excuser, j'étais retenu à l'aéroport à Montréal.

Mes questions sur le bruit ont essentiellement été couvertes par mes deux collègues. Par contre, j'en aurai peut-être sur la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

Madame Gravitis-Beck, on s'était laissés la semaine dernière alors qu'il était question de votre interprétation de cette loi. Je voudrais comprendre.

Selon vous, la loi qui a donné lieu à la privatisation d'Air Canada adoptée par le gouvernement conservateur en 1988 est-elle toujours en vigueur?

Mme Brigita Gravitis-Beck (directrice générale, Politique aérienne, ministère des Transports): Oui, elle l'est.

M. Michel Guimond: Par conséquent, toutes les dispositions demeurent en vigueur.

Mme Brigita Gravitis-Beck: C'est ça.

M. Michel Guimond: Reconnaissez-vous que l'alinéa 6(1)d) oblige Air Canada à maintenir des centres d'entretien et de révision dans les villes de Montréal, Mississauga et Winnipeg? Est-ce exact?

[Traduction]

Mme Brigita Gravitis-Beck: Non, il y a une nuance que je dois ajouter à votre remarque. L'exigence est qu'Air Canada intègre à ses articles de prorogation l'obligation de maintenir les centres dans les trois régions que vous avez indiquées. C'est donc une obligation indirecte, ce n'est pas une obligation directe. Air Canada a l'obligation d'inclure cela dans ses articles de prorogation, et cette obligation était satisfaite. Le suivi de cette obligation relève d'Air Canada et de ses actionnaires et sa direction.

[Français]

M. Michel Guimond: Je ne comprends pas ce que vous voulez dire par « obligations indirectes ».

Mme Brigita Gravitis-Beck: Dans mes commentaires d'introduction, j'ai fait une distinction entre les obligations directes, par exemple, les obligations liées aux langues officielles,

[Traduction]

ce qui constitue une obligation directe pour Air Canada, dont le gouvernement du Canada a le devoir d'assurer l'exécution.

Il existe une obligation de nature différente concernant l'inclusion dans les articles de prorogation. Il y a dans la LPPCAC plusieurs éléments que le gouvernement a demandés à Air Canada d'inclure dans ses articles de prorogation. L'un d'entre eux concerne le maintien des trois centres d'entretien et de révision dans les localités que vous avez mentionnées. Cette obligation a été satisfaite, parce que les articles de prorogation contiennent ces références, cette exigence. Mais le suivi de cette exigence appartient à Air Canada et à ses actionnaires. Ça devient une question privée de gouvernance entre la société et ses actionnaires. Il y a donc une distinction en termes d'obligation.

• (2035)

[Français]

M. Michel Guimond: Je n'étais pas député en 1988, puisque j'ai été élu en 1993, mais j'avais alors suivi un dossier éminemment politique. Lorsque la société d'État Air Canada a été privatisée, on voulait maintenir des emplois dans ces trois endroits. De plus, conformément à l'autre alinéa, il était question de maintenir un siège social. La loi parle d'un siège social dans la communauté urbaine de Montréal. En fin de compte, c'était pour assurer la masse critique de ces emplois très bien rémunérés des employés compétents.

Selon vous, le gouvernement du Canada n'a aucune obligation ou n'a aucun pouvoir pour s'assurer qu'Air Canada respecte ces dispositions. Ça veut dire que le législateur a parlé pour ne rien dire. C'est la même chose pour le siège social. Si Air Canada décide que le siège social est transféré à Flin Flon, vous me dites que le gouvernement du Canada, en vertu de l'obligation imposée par une des lois adoptées démocratiquement par le Parlement, n'a aucun pouvoir. Ça ne veut absolument rien dire. J'ai de la difficulté à vous suivre.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Je ne peux que répéter ma réponse.

[Traduction]

Comme c'est une obligation indirecte, une obligation en vertu de la loi, qui doit être respectée, Air Canada doit inclure dans ses articles de prorogation les dispositions énoncées à l'article 6.1 de la LPPCAC. Ces exigences comprennent le fait que ses articles de prorogation maintiennent les trois centres d'entretien et de révision dans les trois localités. On y mentionne aussi le siège social et la propriété étrangère. Toutes ces choses figurent dans les articles de prorogation.

L'obligation a été satisfaite si les articles de prorogation contiennent ces obligations, et c'est le cas. Du point de vue du gouvernement du Canada, cette obligation, telle qu'elle figure dans la LPPCAC, a été satisfaite.

Le suivi de cette obligation est une question privée de gouvernance entre la société et ses actionnaires. C'est aux actionnaires qu'il incombe de déterminer si cette obligation est satisfaite et de formuler une plainte s'il y a lieu au titre de la Loi canadienne sur les sociétés par actions.

[Français]

M. Michel Guimond: À qui pourrait-on porter plainte?

[Traduction]

Le président: Veuillez m'excuser, monsieur Guimond, je dois vous interrompre. Vous reviendrez au tour suivant.

Monsieur Byrne.

L'hon. Gerry Byrne (Humber—St. Barbe—Baie Verte, Lib.): Merci, monsieur le président.

Si je reprends cet argument, ou cet aspect de la loi, Air Canada n'a aucune obligation de maintenir ses propres installations tant qu'elle fournit ou accorde un contrat de maintenance à une entité quelconque pour exécuter ces services en son nom. Il n'y a que cela qui compte. Mon interprétation est-elle la bonne?

Mme Brigita Gravitis-Beck: L'interprétation est que les articles de prorogation, le libellé de l'alinéa 6.1d), sont très généraux. Il s'agit qu'Air Canada indique dans ses articles de prorogation l'obligation de maintenir des centres d'entretien et de révision dans les trois localités. L'obligation est aussi générale que cela. Par conséquent, toute interprétation de cette obligation incombe aux tribunaux, étant donné que la loi contient ce genre de référence.

• (2040)

L'hon. Gerry Byrne: Nous avons pas mal de jurisprudence à cet égard.

Le mot « maintenir » avait suscité beaucoup de controverses quand il s'était agi de déterminer les compétences constitutionnelles touchant l'exploitation des divers services de transport. Ainsi, en Colombie-Britannique, le mot « maintenir » ne figure pas dans l'exploitation du transfert des services ferroviaires. Il est simplement dit que le Canada assumera la propriété des services de transport. Donc, cette responsabilité peut être éteinte.

Là où le mot « maintenir » est employé en terminologie constitutionnelle, les tribunaux ont considéré qu'il reflète une exigence opérationnelle continue. Donc, l'emploi de ce mot dans la terminologie juridique de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, si nous devons utiliser cette terminologie juridique comme nous l'avons fait dans l'interprétation constitutionnelle, signifierait qu'Air Canada a l'obligation de continuer à exploiter des installations d'Air Canada, si j'en crois ma formation parajuridique limitée.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Je ne suis pas avocate non plus et j'invite donc mon collègue à compléter mes remarques.

Je ferai une distinction dans votre interjection entre l'obligation qui existe d'inclure dans les articles de prorogation que l'obligation a été satisfaite. C'est tout ce que la LPPCAC exige d'Air Canada. L'obligation résultante incombe aux actionnaires et relève de l'arrangement entre Air Canada et ses actionnaires.

En ce qui concerne la définition et l'interprétation de la loi, une fois que celle-ci est entrée en vigueur, l'interprétation de sa portée et de son sens incombe aux tribunaux.

Je ne saurais dire s'il existe déjà une jurisprudence à l'égard de cette interprétation.

M. John Thachet (conseiller juridique, Services juridiques, ministère des Transports): Il y a deux obligations différentes, comme l'a dit Brigita. La première est l'obligation d'Air Canada envers le gouvernement, incluse dans les articles, de maintenir les services d'entretien et de révision dans les trois localités. La deuxième est l'obligation entre Air Canada et ses actionnaires que ces services soient effectivement maintenus.

Quant à savoir si le mot « maintenir » signifie qu'Air Canada doit réellement fournir elle-même ces services ou peut les sous-traiter à une tierce partie, c'est une question d'interprétation. Il ne nous appartient pas d'interpréter ce mot. À notre avis, il y a deux obligations distinctes. Ce qui complique également la situation, si vous voulez faire un exercice d'interprétation, c'est que vous devez examiner ce que faisait Air Canada en 1988 et voir si ce qu'elle fait maintenant correspond à ce qu'elle faisait alors.

L'hon. Gerry Byrne: Je crois que c'est fini.

Mon temps de parole est-il écoulé?

Le président: Oui, c'est fini pour vous, mais je suis sûr qu'il y aura un autre tour.

Monsieur Guimond.

[Français]

M. Michel Guimond: Oui, merci.

Madame Beck, j'aimerais revenir à votre affirmation selon laquelle les actionnaires d'Air Canada pourront porter plainte. À qui pourront-ils porter plainte?

[Traduction]

Mme Brigita Gravitis-Beck: Je laisse mon collègue juriste vous répondre.

M. John Thachet: Je reviens à ce que disait Mme Beck, c'est-à-dire qu'il y a deux obligations différentes. La deuxième concerne Air Canada et les actionnaires. Si les actionnaires estiment qu'Air Canada ne respecte pas les obligations, ils disposent d'un large éventail de recours, plus que la LCSA — la Loi canadienne sur les sociétés par actions — et la common law.

En vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions, ils peuvent s'adresser à un tribunal pour demander qu'il ordonne à Air Canada de respecter ses propres articles. Le pouvoir du tribunal dans ce contexte est assez large. En fait, l'article dispose que le tribunal peut ordonner les mesures qu'il juge idoines dans ces circonstances. C'est donc très large...

• (2045)

[Français]

M. Michel Guimond: Je suis avocat, ne me donnez pas un cours de droit, s'il vous plaît. On va arrêter de parler en paraboles. Je vous pose une question directe. Air Canada a vendu, en 2007, les services

d'entretien à Aveos. Selon la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, est-ce qu'Aveos a l'obligation de maintenir les centres d'entretien à Montréal, Winnipeg et Mississauga ou si cette compagnie peut transférer ces emplois au Salvador? Quelle est votre interprétation de la loi? Quand Air Canada a vendu ses services d'entretien, ils avaient besoin de fric, ou ils voulaient se soustraire à quelque chose. Ils avaient des raisons de vendre. Pensez-vous, honnêtement, que les actionnaires d'Air Canada vont aller porter plainte? Ce sont eux qui ont vendu les services d'entretien. Voyons donc, il ne faudrait pas nous prendre pour des imbéciles!

[Traduction]

Mme Brigita Gravitis-Beck: Merci.

Aveos n'est pas touchée par la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Les obligations qui incombent à Air Canada sont seulement les obligations énoncées dans la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Du fait de la restructuration effectuée en 2004, l'unité des services techniques d'Air Canada a été transférée d'une fonction interne à Air Canada à une entité séparée, une entité distincte, au sein de la société de portefeuille ACE. Lorsqu'elle est sortie de l'entité Air Canada, elle a cessé de faire partie des obligations d'Air Canada au titre de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Donc, Air Canada reste assujettie aux obligations énoncées dans la loi. Elle reste tenue de respecter les articles de prorogation, et elle continue de le faire. Et Aveos n'est pas touchée par la LPPCAC.

[Français]

M. Michel Guimond: Autrement dit, si Air Canada nous dit ne plus avoir de centres d'entretien et les avoir vendus à Aveos, pourquoi dites-vous qu'Air Canada a encore l'obligation de maintenir des centres d'entretien? *Gone with the wind.*

[Traduction]

Mme Brigita Gravitis-Beck: Je le répète, je ne veux pas me lancer dans des questions d'interprétation mais je dirais que l'obligation qui incombe à Air Canada au titre de ses articles de prorogation est une obligation très générale de maintenir des centres d'entretien et de révision dans les trois localités. Elle ne porte pas spécifiquement sur un niveau d'activité ou sur une portée, et cela n'empêcherait pas la création ou la continuation d'autres fonctions en dehors d'Air Canada, par Aveos.

[Français]

M. Michel Guimond: Selon vous, madame Beck, les employés d'Aveos sont-ils des employés d'Air Canada ou d'Aveos?

[Traduction]

Mme Brigita Gravitis-Beck: Les employés d'Aveos sont des employés d'Aveos. Beaucoup viennent à l'origine d'Air Canada. Et je crois comprendre, comme je l'ai dit dans mes remarques liminaires, qu'il y a actuellement une question de certification devant le CCRI en termes de séparation de la certification de ces employés sous l'égide de l'association des machinistes, en termes de ceux qui continueront à être certifiés sous Air Canada et ceux qui seraient certifiés sous Aveos. Il y a donc un processus en jeu actuellement pour séparer la certification.

[Français]

M. Michel Guimond: Vous dites que ce sont des employés d'Air Canada...

[Traduction]

Le président: Je suis désolé, monsieur Guimond, votre temps de parole est écoulé.

Madame Brown.

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

Je remercie les témoins de leur présence. Il se fait tard.

Monsieur Crichton et monsieur Eley, vous venez d'avoir une petite pause et je me tourne donc vers vous.

Voyez-vous, messieurs, nous essayons tout simplement ici de trouver la vraie vérité, si je puis me permettre d'employer cette expression.

J'habite dans la région de York, et nous avons un problème légèrement différent dans la région de York avec l'aéroport de Buttonville. Je ne doute pas que vous le connaissiez très bien. J'habite dans la région de York depuis assez longtemps pour avoir vu Toronto s'étendre vers le nord. La région de York s'est agrandie et un aéroport qui n'avait jamais été conçu pour être un aéroport urbain l'est soudainement devenu. Évidemment, je décollais de l'aéroport de Toronto quand c'était encore Malton, il n'y avait pas encore de Mississauga — c'était Port Credit —, et Brampton était encore loin dans le futur.

Beaucoup de ces centres urbains ont grandi autour de ces petits aéroports et nous avons donc maintenant un vrai problème dans la région de York parce que l'aéroport de Buttonville est le seul aéroport accessible pour les atterrissages d'urgence dans la région de York. Beaucoup de sièges sociaux d'entreprise sont venus s'installer dans la région de Markham et de Richmond Hill, et beaucoup gardent leurs avions d'entreprise à l'aéroport de Buttonville. Pour diverses raisons — je ne prétends pas que l'extension environnante a été le seul problème —, nous perdons maintenant l'aéroport de Buttonville. Il est en vente. C'est un aéroport privé et on peut donc parfaitement le vendre, mais je suis absolument convaincue que l'une des raisons est le bruit qu'il cause dans la région.

Nav Canada dit qu'il y a un processus de consultation; Transports Canada dit qu'il y a un processus de consultation. Pouvez-vous nous dire à quoi ce processus ressemble? Les municipalités y participent-elles? Quand il y a de la croissance domiciliaire dans une région, les promoteurs participent-ils au processus? Vous consultez-vous mutuellement? Produisez-vous des rapports communs ou des rapports séparés?

La croissance domiciliaire entraîne-t-elle une modification des trajectoires? Je suppose que c'est Nav Canada qui peut répondre à cette question.

● (2050)

M. John Crichton: Permettez-moi de préciser que c'est par suite de ce qui s'est passé à Vancouver que nous consulterons à l'avenir. Jusqu'à présent, la consultation à laquelle nous avons participé n'a concerné que nos membres faisant partie des comités de gestion du bruit des aéroports. Donc, c'est une consultation qui est en réalité faite par les aéroports eux-mêmes, et nous ne sommes qu'un conseiller technique du comité. Toutefois, à cause de l'incident particulier de Vancouver, nous disons que, lorsque nous proposerons ce genre de changement à l'avenir, à une distance au demeurant très éloignée de l'aéroport, nous tiendrons une consultation. Jusqu'à

présent, cela n'avait pas été un problème mais, à l'avenir, nous consulterons.

M. Martin Eley: Une remarque au sujet des aéroports, où il est nécessaire de consulter la collectivité... Le troisième élément dont je n'arrivais pas à me souvenir tout à l'heure est la gestion de l'utilisation des sols. Cette stratégie consiste en partie à veiller à ce que les autorités locales définissent l'utilisation des sols convenant à la région, et, normalement, étant donné certaines limites de bruit, cela ne devrait pas toucher les secteurs domiciliaires, par exemple. Donc, cette stratégie vise en partie à s'en assurer. Ce n'est pas nécessairement le cas à Buttonville, peut-être.

Le président: Je dois vous arrêter ici.

Nous allons ouvrir un dernier tour de questions de deux minutes, et je vous invite à vous en tenir le plus possible à cette limite.

Monsieur Dhaliwal, vous avez deux minutes.

M. Sukh Dhaliwal: Merci, monsieur le président.

Je m'adresse à monsieur Crichton.

Au sujet des avions-cargos qui passent la nuit au-dessus de ma circonscription de Surrey South, de Guildford, etc., je suis sûr que vous avez entendu dire que leur bruit dépasse ou ne respecte pas les exigences du chapitre 3 bien qu'il s'agisse de 727 équipés de silencieux. Pensez-vous que l'on devrait continuer d'autoriser ces avions bruyants à survoler les régions peuplées ou qu'on devrait chercher une autre solution?

M. John Crichton: Je le répète, et ce n'est pas pour essayer d'éluder la question, Nav Canada n'a strictement aucun pouvoir en ce qui concerne les normes de bruit des avions.

● (2055)

M. Sukh Dhaliwal: Et M. Eley, alors?

M. Martin Eley: Tous les avions, même les 727 et les vieux 737, sont conformes aux exigences actuelles de l'OACI. Les normes de bruit, comme les normes de sécurité, définissent le niveau de sécurité minimum, le niveau de bruit minimum. Beaucoup des avions modernes font beaucoup mieux. L'avion dont vous parlez les respecte. On considère qu'il est conforme aux limites de bruit.

M. Sukh Dhaliwal: Pensez-vous qu'il devrait être autorisé à voler la nuit? C'est ça, ma question.

M. Martin Eley: Les aéroports ont des procédures d'atténuation du bruit qui, dans bien des cas, comprennent un couvre-feu s'appliquant à toutes les catégories d'avions.

M. Sukh Dhaliwal: Bien.

Je m'adresse maintenant à Nav Canada. Nav Canada est consultée par l'administration aéroportuaire, laquelle n'a pas de compte à rendre au public. En fait, si je comprends bien, le seul organisme qui soit responsable est Transports Canada, par le truchement du ministre, ce qui n'est pas le cas des autres organismes. Lorsque Nav Canada communique avec une administration aéroportuaire pour l'élaboration de normes d'atténuation du bruit, votre avis a-t-il un caractère exécutoire ou s'agit-il seulement d'une simple recommandation pouvant ne pas être appliquée?

M. John Crichton: Tout dépend de la situation. Nous avons certaines normes et procédures de séparation pour la navigation aérienne. Si quelqu'un propose quelque chose qui va à l'encontre de ces normes, nous intervenons, évidemment, pour l'empêcher.

Le président: Merci.

Monsieur Guimond, deux minutes.

[Français]

M. Michel Guimond: Merci, monsieur le président.

Je m'adresse à vous, madame Beck, encore une fois.

Selon vous, les employés d'Aveos ne sont pas des employés d'Air Canada, n'est-ce pas?

[Traduction]

Mme Brigita Gravitis-Beck: Aveos, qui est une société distincte d'Air Canada... Je crois pouvoir dire cela. Comme je l'ai dit, il y a encore des discussions sur la certification.

[Français]

M. Michel Guimond: Je n'ai pas eu le temps de passer par mon bureau à l'édifice de l'Ouest, mais j'avais un chèque de paie de M. Pierre Poirier, un machiniste d'Air Canada. Comment se fait-il que son chèque de paie a été émis par Air Canada, alors qu'on parle d'un machiniste qui a été vendu à Aveos? Pourquoi son chèque de paie a-t-il été émis par Air Canada? Pourquoi, dans la convention collective du syndicat des machinistes peut-on lire que cette entente est intervenue entre Air Canada et le syndicat des machinistes? Pourquoi le président d'Aveos a-t-il un numéro d'employé qui commence par AC? Pourtant, vous me dites que ce ne sont plus des employés d'Air Canada.

Si, au lieu de votre chèque de paie avec la feuille d'érable, vous receviez un chèque du gouvernement du Québec arborant la fleur de lys, vous demanderiez-vous si votre entreprise a été vendue, si votre emploi a été vendu pendant la nuit?

[Traduction]

Mme Brigita Gravitis-Beck: Je ne connais pas les détails de la situation dont vous parlez. Il est clair que, si les chèques de paie des employés d'Aveos proviennent toujours d'Air Canada, c'est peut-être parce que la distinction de certification entre Air Canada et Aveos n'a pas encore été consommée. C'est un processus qui n'est pas directement relié à mon champ de responsabilité et je ne peux donc pas parler de ses aspects techniques.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Guimond.

[Traduction]

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Lorsque la vente des services de maintenance à Aveos s'est faite, est-ce que Transports Canada a fait quoi que ce soit pour maintenir l'intérêt de cette loi particulière?

Mme Brigita Gravitis-Beck: L'obligation de Transports Canada est de veiller à ce que les articles de prorogation contiennent les dispositions énoncées dans la LPPCAC, et nous avons confirmé à diverses étapes de l'histoire d'Air Canada que ces articles de prorogation respectent les obligations de la LPPCAC.

M. Dennis Bevington: Lorsque la vente des services à Aveos s'est faite, Transports Canada a-t-il joué un rôle quelconque?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Non, il s'agissait d'une transaction privée entre des entités privées. Transports Canada n'a pas participé à cette discussion ou à cet arrangement.

M. Dennis Bevington: Et vous ne vous y êtes pas du tout intéressés?

• (2100)

Mme Brigita Gravitis-Beck: Non. Comme c'était une transaction privée entre des parties privées, non.

M. Dennis Bevington: Comment avez-vous déterminé que ce qui se passait correspondait à la loi que nous avons devant nous? Comment avez-vous déterminé que vous n'aviez aucun intérêt en la matière?

Mme Brigita Gravitis-Beck: La seule détermination du gouvernement du Canada est de valider que les articles de prorogation font référence à l'obligation de maintenir les services d'entretien et de révision. Cette obligation a été satisfaite et l'obligation de suivi est une question interne entre Canada et ses actionnaires. Par conséquent, comme sa structure corporative a évolué, il incombe à Canada et à ses actionnaires de confirmer que l'intention visée par ces articles de prorogation est respectée.

M. John Thachet: Je peux aussi confirmer que les articles de prorogation d'Air Canada ont été modifiés à plusieurs reprises pour refléter les changements dans la structure du capital, mais que la disposition de maintien de ces spécialités dans ces trois localités n'a pas changé au cours des années depuis la privatisation. Donc, cette disposition figure toujours dans les articles de prorogation.

Le président: Merci.

M. Jean, qui aura le dernier mot.

M. Brian Jean: Je n'ai que quelques courtes questions, monsieur le président.

En ce qui concerne les administrations aéroportuaires, félicitations pour l'élément local. Je pense que c'est très important. Pour ce qui est des consultations, la nouvelle politique que Nav Canada met en vigueur, c'est parfait.

En règle générale, qui fait partie de ces conseils des administrations locales? Par exemple, l'administration aéroportuaire de Fort McMurray, l'administration aéroportuaire de Calgary, ou l'administration aéroportuaire de Montréal... Qui sont les gens qui composent les conseils de ces administrations et qui prennent les décisions concernant le bruit, le trafic et des choses comme ça?

M. Martin Eley: Pour le bruit, c'est un comité consultatif. Il ne fait pas partie de la direction de ces aéroports. Certains des aéroports que vous avez nommés ne font pas nécessairement partie du système aéroportuaire national. Il ne sont pas assujettis à cette exigence et il n'y a aucune obligation de leur part. Je ne saurais vous dire comment ils sont organisés.

M. Brian Jean: Qui fait généralement partie de ces conseils?

M. Martin Eley: Lorsqu'il y a une obligation d'en avoir, vous voulez dire?

M. Brian Jean: Oui.

M. Martin Eley: La responsabilité de l'aéroport est de faire participer toutes les parties prenantes, qui sont typiquement les municipalités et quiconque est affecté autour de l'aéroport. Il y a généralement une composante citoyenne là-dedans. Nav Canada en fait généralement partie. Transports Canada participe pour les grands aéroports. Nous avons aussi certainement quelqu'un au sein de ce comité. Cela englobe donc toutes les parties intéressées mais ça varie d'un aéroport à l'autre. Il n'y a pas de définition spécifique.

M. Brian Jean: Que peut faire le gouvernement si Air Canada ne respecte pas ses articles constitutifs ou de prorogation? Je sais que les tribunaux peuvent lever le voile corporatif et tout ça, mais que peut faire le gouvernement?

M. John Thachet: En vertu de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, la société est tenue de maintenir les articles de prorogation de cette disposition particulière. Si Air Canada veut modifier cette disposition, elle doit obtenir le consentement des actionnaires. C'est la première étape. Ensuite, elle s'adresse au gouvernement pour faire modifier la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, et elle peut alors apporter des changements aux articles de prorogation.

M. Brian Jean: Ce n'était pas la question. Je vous demandais ce que peut faire le gouvernement si Air Canada ne respecte pas ses articles de prorogation et change ça.

M. John Thachet: Il s'agit foncièrement d'une obligation entre Air Canada et les actionnaires. Le gouvernement ne peut qu'observer

pour voir si les articles de prorogation contiennent encore cette partie. À part ça, il ne peut pas faire grand-chose.

Le président: Merci.

Sur ce, je remercie nos invités. Beaucoup d'entre vous avez changé vos plans pour être ici ce soir et nous vous en remercions. Nous vous souhaitons un joyeux Noël et une très heureuse nouvelle année.

Membres du comité, nous nous réunirons à nouveau jeudi matin à 11 heures.

Merci et passez une bonne nuit.

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>