



207-3509, BOUL. DE LA CONCORDE EST LAVAL (QUÉBEC) H7E 2C6
TÉL : (450) 936-4422 LIGNE SANS FRAIS 1 (877) 317-2727
SITE WEB : WWW.APBQ.COM – COURRIEL : SECRETARIAT@APBQ.COM

Laval, le 6 novembre 2014

L'Honorable Lisa Raitt
Ministre des transports du Canada
Chambre des communes
Ottawa (Ontario)
Canada
K1A 0A6

Objet : Projet de loi C-43 (2014)

Madame la ministre,

Les articles 143 et 144 du projet de loi C-43 constituent à notre avis un abus de la part du gouvernement en ce sens qu'ils annulent les soi-disant efforts de consultation du milieu entrepris depuis le début de 2014 par Transports Canada. L'APBQ et les autres organismes et entreprises qui ont participé de bonne foi à cet exercice méritent plus de considération.

En tant que récipiendaire du Prix de la sécurité aérienne 2014 que vous nous avez remis à vos bureaux le 3 mars de cette année, représentant près de 2 000 aviateurs et 27 associations locales à l'échelle du Québec, l'association des Aviateurs et pilotes de brousse du Québec (APBQ) est en mesure d'apprécier les motivations d'ordre sécuritaire qui justifieraient une intervention du ministère. Déjà, la sécurité des aéroports est bien encadrée par des normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et le document de référence TP312 de Transports Canada (TC).

Par contre, comme nous l'avons déjà mentionné lors de diverses interventions, il est difficile de laisser le prétendu intérêt public guider des décisions en matière d'aéronautique. À cet égard, l'APBQ désire émettre une vive opposition aux propositions d'articles 143 et 144 contenus dans le Projet de loi C-43 (2014).

La présente lettre représente notre **cinquième** intervention sur le sujet de la nécessité de définir, de manière démocratique avec les membres de l'industrie, ce que devrait être le processus de consultation sur les aéroports que veut mettre en place le ministère:

- Le 17 janvier 2014 en réponse à l'évaluation préliminaire de la question et de la consultation (ou PICA en anglais) des activités du CCRAC #2013-014 ;
- Le 6 février 2014 lors d'un appel conférence avec d'autres membres de l'industrie pour le verbaliser ;
- Le 10 février 2014 par courriel pour réitérer notre position sur le besoin d'avoir un groupe de travail («Focus Group») et dernièrement ;
- Le 16 juin 2014 à Ottawa avec 10 autres membres de l'industrie, pour ce qui se voulait une session de travail sur le sujet.

Il est important de noter que les personnes présentes de la table à Ottawa représentaient à peu près tous les membres de tout ce qui se fait en matière d'aviation générale et commerciale au Canada!

Quoique largement commenté par les participants et nécessitant une mise à jour, le compte rendu de la journée de travail du 16 juin 2014 démontre une volonté claire de l'industrie d'établir une gouvernance et un mode de fonctionnement transparent et adéquat pour la consultation lors de l'aménagement et de modification des aéroports.

Il reste encore beaucoup de travail à accomplir. Par exemple, il faut définir la nature des aéroports touchés, la durée et sur quels points peut comporter la consultation, le processus de dispute, etc. En fait, une suite de neuf (9) recommandations a été émise et qui, selon TC, allait faire l'objet d'un suivi auprès du groupe de travail, le tout allant jusqu'à l'examen et la revue des exigences législatives et réglementaires jusqu'en décembre 2016.

Malgré ces interventions, nous nous retrouvons devant les propositions 143 et 144 qui font totalement fi de tout le travail que nous avons fait et de ce que nous avons essayé de mettre en place, de bonne foi avec TC. Non seulement cela, mais la modification proposée au point 4.31 (2)¹ de la loi, donne un pouvoir totalement discrétionnaire au Ministre, bafouant les principes mêmes de démocratie auxquels nous nous attendons du gouvernement canadien.

¹ « L'arrêté n'est pas soumis à l'examen, à l'enregistrement et à la publication prévus par la Loi sur les textes réglementaires. »

Éléments contextuels de la position de l'APBQ sur la consultation

Il est louable et tout à fait légitime de consulter les intervenants locaux pour des travaux d'intérêt publics comme les aéroports. Il s'agit de la position que notre association préconise. Toutefois, le processus se doit d'être très bien encadré par une gouvernance des plus solide, transparente et efficace, tout en tenant compte des besoins de toutes les parties prenantes.

Il est primordial d'éviter toute ambiguïté et d'éviter que seuls les intérêts locaux priment quant au futur de l'aviation générale au Canada. Par exemple, des entités provinciales comme la Commission de la protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) auraient soudainement la possibilité d'explorer de nouveaux ou d'autres motifs de restreindre l'aviation générale alors qu'il en a été clairement décidé autrement par la Cour Suprême du Canada². La panoplie de gens qui composent les groupes du phénomène « pas dans ma cour » (NIMBY) mobilisent les médias et instiguent très souvent des campagnes de désinformation auprès du reste de la population afin d'instaurer un climat de peur à l'égard de l'aviation dans son ensemble.

Tous ces gens ont le droit à leur voix dans le processus décisionnel des aérodromes, mais ce dernier doit être bien encadré et extrêmement bien balisé avant même la proposition de modification du Règlement de l'aviation canadien (RAC). Les contribuables de tous les niveaux seraient impactés par ce manque de préparation et de balisage.

Cela indique bien que tout pouvoir coercitif offert aux municipalités pourra sonner le glas de l'aménagement ou de l'agrandissement des aéroports au Canada. Alors que nous avons tristement assisté à la fermeture de l'aéroport d'Edmonton City Centre (Alberta) le 30 novembre 2013 et que nous ferons de même avec celui de Buttonville (Ontario) prochainement, toute mesure qui nuira au remplacement de ces aéroports ne fera qu'affaiblir le réseau de transport aérien du pays. En permettant aux municipalités d'accroître la mainmise sur l'aéronautique à l'échelle nationale, le Canada s'expose à tous les agendas des maires du pays, ce qui est contraire au jugement de la Cour Suprême du Canada de 2010, qui a rappelé, une fois de plus, la juridiction exclusive du gouvernement fédéral en matière d'aéronautique³.

Nous favorisons un éclaircissement des normes qui éviterait que le nom de l'aviation dans son ensemble soit sali par certains individus à l'éthique douteuse. Ceci peut être fait sans accorder de pouvoir décisionnel aux municipalités et aux provinces en matière d'aéronautique, s'abstenir de « *...n'est pas dans l'intérêt public* » (article proposé 143). En particulier lorsque ce pouvoir s'étend à la fois au développement et aux opérations d'un aéroport, ce dernier domaine étant totalement inconnu de la plupart des autorités municipales et provinciales.

² 2010 SCC 39, [2010] 2 SCR 536, *Québec v. COPA*.

³ Supra, note 2.

Permettre aux municipalités et provinces ou à des individus d'interférer dans l'agrandissement, l'aménagement ou pouvoir apporter des changements à son exploitation en faisant du lobbying sur le ministre ou le parti au pouvoir, pourrait être une menace sérieuse et devenir enjeu de sécurité mettant en danger les opérations aériennes au Canada.

Pour toutes les raisons énumérées précédemment, nous vous demandons de retirer du projet de loi C-43 (2014) la section 2 et de poursuivre le travail entamé par TC avec les membres de l'industrie, de procéder comme planifié initialement. Ce n'est qu'après cela que des balises claires, concises et réalistes à l'égard de la construction et du développement des aérodromes pourront être intégrées dans la *Loi sur l'aéronautique* du Canada.



Bernard Gervais
Président

Cc :

Le très honorable Stephen Harper, premier ministre
L'honorable Thomas Mulcair, chef de l'opposition officielle
Jeff Watson, Secrétaire parlementaire de la ministre des transports
James Rajotte, Prés. Comité des finances (FINA)
Scott Brison, Vice-président, FINA
Nathan Cullen, Vice-président, FINA
Larry Miller, Prés. Comité TRAN
Haong Mai, Vice-président TRAN
David McGuinty, Vice-président TRAN
Justin Trudeau, chef du parti libéral du Canada