



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 126 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 11 décembre 2018

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le mardi 11 décembre 2018

• (0850)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte la séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous procédons à une évaluation de l'incidence du bruit des avions près des grands aéroports canadiens.

Nous allons nous pencher un instant sur les travaux du Comité, concernant la perte d'enregistrement survenue lors de notre dernière séance.

Nous pourrions peut-être obtenir l'attention de tout le monde, s'il vous plaît.

J'ai parlé aux gens du bureau de M. Fuhr, et la façon dont la greffière a proposé que nous réglions le problème leur convient, mais j'aurais besoin de faire adopter cette motion. Je vais la lire.

Elle est ainsi libellée:

Que, vu l'erreur technique survenue lors de la réunion n° 124, du mardi 4 décembre 2018, et la perte des enregistrements audio nécessaires à la transcription des *Témoignages*, les notes d'allocation de Daniel-Robert Gooch et de Glen Priestley, de même que le mémoire écrit soumis par Darren Buss, soient considérés comme ayant été lus et qu'ils soient inclus aux *Témoignages* de la réunion en question, et que la greffière informe les témoins de la décision du Comité.

Voulez-vous en discuter?

Puisque personne ne se manifeste, sommes-nous d'accord?

(La motion est adoptée.)

La présidente: Merci.

Pardon?

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): [Inaudible]

La présidente: La motion a été proposée par Vance et appuyée par Ron.

Nous passons à nos témoins pour la séance d'aujourd'hui. Nous accueillons Murray Strom, vice-président, Opérations de vol, et Samuel Elfassy, vice-président, Sécurité, d'Air Canada. Bienvenue à vous deux. Je vous remercie infiniment de votre présence.

Nous n'attendrons pas M. Wilson. Il se joindra à nous sous peu.

Capitaine Scott Wilson (vice-président, Opérations de vol, WestJet Airlines Ltd.): Je suis là.

La présidente: N'est-ce pas merveilleux? Il vient tout juste de franchir la porte. Bienvenue, monsieur Wilson. M. Wilson représente WestJet Airlines.

D'accord, nous allons vous accorder une période allant jusqu'à cinq minutes. Quand je lèverai la main, veuillez prononcer votre mot

de la fin afin qu'il reste suffisamment de temps au Comité pour poser des questions.

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): Avec tout le respect que je vous dois, vous avez donné l'impression que M. Wilson n'était pas là. Il était assis à la table pendant tout ce temps. Je pense que vous devez présenter officiellement M. Wilson, de WestJet.

La présidente: Très bien.

Scott Wilson est là. Il est le vice-président des opérations de vol à WestJet Airlines. Merci beaucoup, et désolée pour la confusion.

Qui voudrait commencer, pour Air Canada?

M. Murray Strom (vice-président, Opérations de vol, Air Canada): Je vais commencer.

Bonjour, madame la présidente, mesdames et messieurs les députés. Je m'appelle Murray Strom. Je suis le vice-président des Opérations de vol chez Air Canada.

J'assume la responsabilité générale à l'égard de tous les aspects de la sécurité des opérations de vol pour l'ensemble de la flotte principale d'Air Canada. Je suis le gestionnaire des opérations désigné de la compagnie aérienne, je rends des comptes au ministre des Transports concernant la gestion de notre permis d'exploitation aérienne et j'agis en tant qu'intermédiaire pour les organismes de réglementation internationaux avec lesquels Air Canada collabore.

Je suis un pilote actif d'Air Canada et actuellement capitaine de Boeing 777. J'effectue des vols vers toutes les destinations internationales d'Air Canada.

Mon collègue Sam Elfassy, vice-président de la Sécurité, m'accompagne aujourd'hui.

Nous sommes heureux d'être là pour présenter le contexte de nos activités et répondre à toute question liée à l'étude du Comité concernant l'incidence du bruit des avions près des grands aéroports canadiens.

Depuis 2001, Air Canada préconise l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs élaborée par l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI, à Montréal. L'approche équilibrée est fondée sur quatre éléments pour la gestion du bruit émis près des aéroports: la réduction du bruit à la source, la gestion et la planification de l'utilisation des terrains, les procédures opérationnelles relatives à l'atténuation du bruit et les restrictions d'utilisation.

Afin de gérer efficacement l'incidence du bruit des aéronefs sur les collectivités, il faut que toutes les parties concernées déploient un effort commun, y compris les aéroports, Nav Canada, le gouvernement et les compagnies aériennes.

La principale façon dont une compagnie aérienne peut avoir une incidence, c'est en réduisant le bruit grâce à de nouveaux aéronefs et à de nouvelles technologies et en soutenant l'élaboration et la mise en oeuvre de procédures opérationnelles efficaces en matière d'atténuation du bruit.

Au fil des ans, les fabricants d'aéronefs ont réalisé des progrès importants dans le but de réduire le bruit émis par leurs appareils. Aujourd'hui, les aéronefs font 75 % moins de bruit qu'il y a 50 ans. Depuis 2007, Air Canada a investi plus de 15 milliards de dollars pour moderniser sa flotte en achetant de nouveaux aéronefs, comme le Boeing 787 Dreamliner et le Boeing 737 MAX. Ces aéronefs, qui soutiennent de nombreux emplois dans l'industrie de l'aérospatiale canadienne, sont les plus silencieux de leur catégorie respective. Par exemple, le Dreamliner fait 60 % moins de bruit que d'autres avions semblables des années passées.

En plus du programme de renouvellement de la flotte d'Air Canada, nous modernisons également depuis 2015 nos aéronefs à réaction A320 par l'installation de générateurs de tourbillons à cavité. Les nouveaux modèles d'A320 sont en train d'être modernisés dans le cadre de leur entretien, alors que les anciens modèles sont retirés de la flotte.

Les calendriers d'entretien sont planifiés des mois et des années à l'avance et, dans le but de tenir compte des calendriers de fabrication et des réalités commerciales, Air Canada avait prévu au départ de moderniser tous ses aéronefs A320 d'ici la fin de 2020. Toutefois, en raison du manque d'accessibilité de trousseaux d'Airbus, nous menons maintenant nos activités en fonction de l'échéancier suivant: 15 % de notre flotte mise à niveau d'ici la fin de 2018, 50 % d'ici la fin de 2019, 80 % d'ici la fin de 2020, et le reste, en 2021.

Air Canada est déterminée à achever ce programme de façon accélérée. Cependant, nous sommes limités par les calendriers d'entretien et l'accessibilité des générateurs de tourbillons auprès du fabricant. Il importe de souligner que, même si le programme est en cours, Air Canada remplace des aéronefs A320 par des 737 MAX plus silencieux et plus efficaces et par des aéronefs A220 faits au Canada, qu'on appelait autrefois les C Series de Bombardier.

Le renouvellement et la mise à niveau de notre flotte entraînent également une réduction des émissions de gaz à effet de serre, un objectif important pour Air Canada, pour les Canadiens et pour le gouvernement. Une fois que ce processus sera terminé, notre flotte comptera parmi les plus écoénergétiques au monde. D'ici la fin de 2019, nous aurons également terminé la mise à niveau de nos systèmes de gestion de vol et de guidage automatique et des systèmes de navigation par satellite de notre flotte d'avions à fuselage étroit d'Airbus.

Ces mises à jour permettront aux aéronefs de contribuer pleinement aux initiatives de navigation fondée sur les performances mises en oeuvre dans les aéroports de l'ensemble du pays. On améliore ainsi l'efficacité énergétique et on réduit les émissions de gaz à effet de serre ainsi que le bruit.

Les transporteurs aériens mènent leurs activités dans le respect des normes les plus élevées en matière de sécurité. Nos pilotes doivent se conformer en tout temps aux procédures de navigation et d'atténuation du bruit établies par Nav Canada et par les aéroports. Nous contribuons à ce processus, qui est étayé par l'approche équilibrée et par les lignes directrices de Transports Canada

concernant la mise en oeuvre des procédures nouvelles et modifiées en matière d'atténuation.

Nous participons également aux réunions du conseil d'atténuation du bruit industriel de Toronto, qui fournit la tribune technique nécessaire pour analyser et examiner les conséquences opérationnelles d'un grand nombre des techniques d'atténuation du bruit. Nous offrons également une expertise technique au conseil et appuyons l'effort déployé, au moyen de nos simulateurs, pour mettre à l'essai les approches proposées.

● (0855)

La planification de l'utilisation des terrains est un autre élément important de l'approche équilibrée. Les politiques relatives à la planification d'une utilisation appropriée des terrains sont essentielles pour ce qui est de préserver les réductions de bruit obtenues grâce à cet investissement de 15 milliards de dollars dans de nouveaux aéronefs. Il importe que les administrations locales et les autorités aéroportuaires travaillent ensemble dans le but de prévenir d'autres proliférations urbaines à proximité des aéroports.

Enfin, nous devons reconnaître que la demande de transport aérien augmente partout dans le monde. De fait, l'Association du Transport Aérien International, l'IATA prévoit que la demande mondiale à cet égard augmentera subitement pour passer de 4 milliards de dollars en 2017 à plus de 7,8 milliards de dollars en 2036. Le transport aérien n'est plus un luxe. Il est accessible à tous. C'est la classe moyenne qui stimule cette croissance. Il s'agit d'un moyen efficace et rentable de voyager; il relie les familles, les gens d'affaires et les collectivités, et il encourage le commerce et le tourisme. Le transport aérien réduit la durée des déplacements en la faisant passer de jours à de simples heures. Il renforce les économies. Songez que, à Toronto seulement, Air Canada relie les Canadiens à plus de 220 destinations directement et que le Canada compte 3 aéroports parmi les 50 premiers en importance au monde en ce qui a trait aux liaisons.

En conclusion, je voudrais dire qu'Air Canada est fière de son rôle dans l'aviation canadienne en tant que champion mondial pour le Canada, ainsi que de sa contribution à l'économie nationale. Nous restons résolus à améliorer nos activités à tous les égards et vivons selon notre devise en portant « haut le drapeau ».

● (0900)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Strom.

Nous allons passer à M. Wilson, de WestJet Airlines, pour cinq minutes; vous avez la parole.

Capt Scott Wilson: Bonjour, madame la présidente, mesdames et messieurs les députés.

Je suis le capitaine Scott Wilson. J'occupe les postes de vice-président des Opérations de vol et de gestionnaire des opérations chez WestJet; je suis responsable de la sécurité et de la surveillance des flottes et des activités quotidiennes de la compagnie. Je tiens également mes compétences à jour en tant que pilote de Boeing 737 dans l'ensemble de nos réseaux national et international.

Merci de me donner la possibilité de m'adresser au Comité ce matin.

WestJet est très fière de l'incidence positive qu'elle a eue sur les Canadiens en offrant aux voyageurs un plus grand choix et des tarifs réduits, ainsi qu'en reliant les familles et les gens d'affaires, au Canada et à l'étranger. À WestJet, nous sommes extrêmement fiers de notre bilan concernant la sécurité opérationnelle et le respect de l'environnement et des collectivités que nous servons. Il s'agit notamment d'un engagement à mener nos activités d'une manière qui réduit au minimum l'empreinte sonore de nos aéronefs à toutes les phases du vol, en mettant particulièrement l'accent sur celles de l'approche et du départ.

En tant que compagnie aérienne, nous reconnaissons que nous fonctionnons dans un écosystème vaste et complexe composé de nombreux partenaires et intervenants, y compris les aéroports et les autorités aéroportuaires, les fournisseurs de services de la circulation aérienne de partout dans le monde, les fabricants d'aéronefs, les trois ordres de gouvernement et, bien entendu, les organismes de réglementation du Canada et des administrations étrangères vers lesquelles nous offrons des vols.

La présidente: Pourriez-vous ralentir un peu? Les interprètes ont de la difficulté à vous suivre.

Capt Scott Wilson: Je suis désolé. Je parle comme un pilote. Je vais ralentir.

Je commencerai par décrire notre processus continu de consultation communautaire et la façon dont nous intégrons la rétroaction du public dans nos discussions et décisions. Je fournirai au Comité des renseignements au sujet de notre flotte, de la façon dont notre investissement continu dans les aéronefs les plus modernes sur le marché contribue à la réduction du bruit et de la manière dont nous faisons fonctionner ces aéronefs afin de réduire au minimum l'empreinte sonore pour les collectivités que nous desservons.

Aux côtés de Nav Canada et du Conseil des aéroports du Canada, WestJet a été un participant clé à l'élaboration du Protocole de communications et de consultation sur les modifications à l'espace aérien, en juin 2015. Il s'agit du document à l'origine de l'engagement de l'industrie tout entière à l'égard de la tenue d'une discussion ouverte et transparente avec tous les intervenants des collectivités que nous desservons.

WestJet participe activement à des consultations communautaires régulières et continues tenues dans les quatre plus grandes villes du Canada: Toronto, Montréal, Calgary et Vancouver. À l'aéroport de Vancouver, nous participons activement à l'élaboration du plan quinquennal de gestion du bruit.

À Calgary, nous avons présenté aux membres de la collectivité de nombreux exposés sur les responsabilités des pilotes en matière d'atténuation du bruit, la technologie des aéronefs d'aujourd'hui, la conception de la procédure d'approche et les avantages que présente la navigation fondée sur les performances. Ces exposés ont été très bien reçus par le public. De fait, en plus de l'autorité aéroportuaire de Calgary et de Nav Canada, nous rencontrons tous les six à huit semaines un groupe de représentants de collectivités de partout dans la ville afin de discuter du bruit des aéronefs et des moyens opérationnels dont nous disposons pour mieux réduire l'incidence du pilotage des aéronefs sur le bruit dans l'environnement.

Concernant les modifications majeures apportées à l'espace aérien, nous assistons à des assemblées publiques dans le but de répondre à toutes les questions opérationnelles sur des affaires comme les profils d'approche à forte pente et les trajectoires latérales dispersées variables.

Nous échangeons continuellement avec l'industrie dans son ensemble, y compris l'OACI, l'IATA et la Federal Aviation

Administration, la FAA, concernant les initiatives relatives au bruit, et nous assistons à des conférences à ce sujet pour nous assurer que nous restons à jour en ce qui a trait aux dernières procédures et technologies.

Comme l'a mentionné mon partenaire d'Air Canada, il vaut la peine de préciser que les aéronefs de nouvelle génération affichent une réduction de l'empreinte sonore de l'ordre de 90 % comparativement aux premiers aéronefs à réaction qui ont survolé le Canada dans les années 1960.

WestJet a investi considérablement dans de nouveaux aéronefs à la fine pointe de la technologie, notamment le Boeing 737 Next Generation — ou NG — ainsi que l'aéronef à fuselage étroit Boeing 737 MAX. En janvier, nous commencerons à utiliser le Boeing 787 Dreamliner, qui comprend d'importantes caractéristiques de réduction du bruit.

Par exemple, le nouvel aéronef Boeing 737 MAX possède une empreinte sonore inférieure de 40 % même à celle du plus récent membre de la famille 737, le NG. Le Boeing 787 Dreamliner aura une empreinte sonore inférieure de 60 % à celle du Boeing 767 qu'il remplacera dans la flotte de WestJet.

Le bruit des aéronefs est réduit par des améliorations apportées à l'aérodynamique et grâce à des technologies de réduction du poids. Ces améliorations permettent aux aéronefs de monter plus haut et plus rapidement au décollage, avec une poussée moins importante du réacteur. L'ajout de nouveaux propulseurs silencieux à taux de dilution élevé et de chevrons réducteurs de bruit dans l'échappement du moteur garantit la plus faible empreinte sonore possible.

Les dispositifs à faible vitesse, comme les volets sur les ailes, sont conçus pour assurer un bruit de cellule minimal durant la phase d'atterrissage, quand les aéronefs survolent nos collectivités le plus lentement et à l'altitude la plus basse.

D'autres technologies d'aérodynamisme et de réduction du poids contribuent également à l'amélioration des performances au décollage et à l'atterrissage. On réduit ainsi les empreintes sonores pour les collectivités situées près des aéroports que nous desservons. Ces investissements apportent des avantages doubles en ce qui a trait à la pollution sonore et à la réduction des émissions de carbone; ils permettent de s'assurer que l'aviation demeure à l'avant-plan de l'innovation environnementale.

Tous les pilotes reçoivent une formation leur permettant de respecter rigoureusement les procédures d'atténuation du bruit publiées par Transports Canada dans tous les aéroports canadiens. Avant toutes les approches ou tous les départs de vol, sans exception, les pilotes tiennent expressément compte de diverses considérations pour mieux atténuer le bruit, notamment les profils vertical et latéral de la trajectoire.

WestJet a investi tôt dans un programme de qualité de navigation requise — ou RNP — adapté sur mesure. Ce programme a implanté cette capacité au Canada en 2004, et a permis à WestJet d'appliquer les procédures RNP dans 20 aéroports canadiens. Les nouvelles approches RNP AR intègrent les profils verticaux avec des angles de descente constants effectués à des réglages de très faible poussée, sans segments de vol en palier. D'un point de vue latéral, elles sont conçues pour éviter les zones sensibles au bruit situées sous la trajectoire de nos vols.

WestJet a apporté une contribution clé au programme public de qualité de navigation requise de Nav Canada, grâce auquel, d'ici la fin de 2020, des approches RNP seront appliquées dans 24 aéroports canadiens dans le cadre de plusieurs transitions d'approche.

En conclusion, je voudrais remercier les membres du Comité de m'avoir donné la possibilité de leur communiquer notre bilan aujourd'hui en ce qui a trait à l'atténuation du bruit. Nous sommes fiers du travail que nous avons accompli et continuons de travailler dans cet important domaine.

Je voudrais également insister une fois de plus sur le fait que nous demeurons engagés à l'égard de l'exploitation sécuritaire et responsable de notre compagnie aérienne, y compris en faisant d'autres investissements dans la flotte, en innovant en matière de réduction du bruit et de technologies écoénergétiques et en assurant des consultations et une collaboration continues avec les collectivités que nous desservons.

Merci, et j'ai hâte de répondre à vos questions.

● (0905)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Wilson.

Nous allons passer à M. Liepert, pour six minutes.

M. Ron Liepert: Merci, madame la présidente.

Bonjour, messieurs.

Un certain nombre de témoins qui ont comparu devant nous proposent — surtout à l'aéroport Pearson de Toronto, mais je pense que nous devons penser à tous nos grands aéroports du pays — que l'on interdise ou que l'on limite sérieusement les vols de nuit. On utilise toujours Francfort en guise d'exemple.

Je ne pense pas que WestJet ait des vols à destination de cette ville, mais sentez-vous à l'aise de formuler un commentaire également.

Ma première question serait la suivante: quelles seraient, à votre connaissance, les conséquences négatives du fait de suivre ce que j'appellerai le « modèle de Francfort », monsieur Strom?

M. Murray Strom: Je voudrais formuler un commentaire. Je vous remercie de la question.

Je pilote des avions à destination de Francfort depuis 25 ans. Cette ville est un centre très solide.

La seule chose dont je voulais commencer à parler, c'est la différence entre le bruit d'il y a 25 ans et celui d'aujourd'hui. Il est complètement différent.

Nous avons beaucoup de chances d'avoir deux compagnies aériennes solides qui ont les moyens de dépenser, dans notre cas, 15 milliards de dollars pour acheter de nouveaux avions. C'est la clé de l'atténuation du bruit. On peut observer une réduction du bruit de l'ordre de 60 %, ou même allant jusqu'à 90 % comparativement aux vieux avions du chapitre 3. Il s'agit de la mesure la plus importante que nous puissions prendre en tant que compagnie aérienne et, grâce au soutien de la Chambre des communes, nous avons été en mesure de le faire.

Quand j'arrivais à Francfort, il y a 25 ans, il y avait toute une section d'avions-cargos qui s'y rendaient également. Quand j'arrive là-bas de nos jours, il n'y en a aucun. Tous les emplois associés à ces avions-cargos et aux vols de nuit ont disparu. Ils sont partis ailleurs.

Le changement le plus important que j'ai remarqué... Cette situation n'a pas modifié mes activités, car nous ne pilotons pas d'avions-cargos. Ce qui a changé, c'est la perte de plusieurs milliers d'emplois à Francfort pour cette raison.

M. Ron Liepert: Il ne fait aucun doute que le type de mesures recommandées a des conséquences économiques.

M. Murray Strom: C'est exact.

M. Ron Liepert: D'accord.

Je voudrais poser une question au sujet d'une situation personnelle. Je représente une circonscription de Calgary, et je sais que vous connaissez bien tous les deux les approches de cette ville.

Depuis l'inauguration de la nouvelle piste, les approches ont changé, certes, du côté ouest. Ma circonscription, qui se situe à une demi-heure de route de l'aéroport, se trouve maintenant sous une trajectoire de vol qui amène mes résidents à me faire part de problèmes sans fin, et ce, malgré que vous affirmiez que le bruit a été réduit au cours des dernières années.

J'ai notamment demandé aux représentants de Nav Canada pourquoi ils ne pouvaient pas déplacer cette trajectoire de vol de huit kilomètres vers l'ouest, où très peu de gens vivent, et, s'il le fallait, de huit kilomètres vers l'est, de sorte qu'on arrive de l'autre côté, où très peu de gens vivent. Ils ont soutenu, si je ne me trompe pas, que des problèmes de sécurité se posaient, mais des compagnies aériennes avaient également demandé à emprunter ces trajectoires particulières.

Pouvez-vous me dire, dans chaque cas, si le déplacement de cette approche de cinq kilomètres vers l'ouest et vers l'est est faisable? Si non, pourquoi? Si oui, pourquoi ne le fait-on pas?

● (0910)

Capt Scott Wilson: Je vais peut-être commencer par cette question et permettre à M. Strom de poursuivre.

Quand on jette un coup d'oeil à Calgary, évidemment, on voit que nous devons prendre le terrain en considération, compte tenu des montagnes Rocheuses situées à l'ouest de la ville. Si nous pouvons maintenir le bon espacement et la marge d'affranchissement du relief appropriée à l'arrivée, il ne devrait y avoir aucun problème de sécurité lié au rapprochement d'une trajectoire dans un sens ou dans l'autre.

Toutefois, si nous regardons ce qui est optimal afin de permettre une trajectoire d'approche, c'est-à-dire préserver les taux d'arrivée et l'efficacité de l'aéroport, bien entendu, ce que nous recherchons également, c'est la distance la plus courte en milles de parcours pour l'arrivée, ce qui entraîne essentiellement une réduction des émissions de gaz à effet de serre. Cette considération devient habituellement l'une des priorités en matière d'approche, au moment où nous entrons dans la ville ou dans la collectivité.

Je ne crois pas qu'il s'agisse de problèmes de sécurité, mais il y aurait une perte d'efficacité, et davantage de gaz à effet de serre serait émis sur les collectivités que nous survolons.

M. Murray Strom: Je souscris aux commentaires formulés par Scott.

À nos yeux, c'est une question d'efficacité. Nous prévoyons être au régime de ralenti au moment de l'approche, du haut de la descente jusqu'à 1 000 pieds, car, quand on est au ralenti, on ne fait pas de bruit. On fait un bruit de vent, et c'est tout. Voilà notre objectif.

Ainsi, on réduit les gaz à effet de serre, on économise sur les carburants et on amène les passagers à leur destination le plus tôt possible.

M. Ron Liepert: Je pourrais donc dire à mes électeurs que la raison pour laquelle des avions survolent nos collectivités, c'est que Nav Canada et les compagnies aériennes ont conclu qu'il s'agit de l'itinéraire le plus écologique et le plus sûr, sans égard aux conséquences sur les collectivités. Est-ce juste?

M. Murray Strom: Mon commentaire à ce sujet est que nous suivons les procédures de Nav Canada et les consultations des aéroports auprès des collectivités. Nous suivons l'approche que Nav Canada et les collectivités ont désignée comme étant la meilleure.

M. Ron Liepert: Je sais, mais vous auriez votre mot à dire là-dessus, évidemment. Vous affirmez que la raison est une question non pas de sécurité, mais d'efficacité et de gaz à effet de serre.

M. Murray Strom: Oui, nous recherchons toujours l'approche la plus efficace.

La présidente: Il vous reste 30 secondes.

M. Ron Liepert: Allez-y. J'y reviendrai plus tard.

La présidente: M. Graham est le prochain intervenant.

M. David de Burgh Graham (Laurentides—Labelle, Lib.): Je vais donner suite à l'une des questions posées par M. Liepert.

La nouvelle piste de Calgary fait 14 000 pieds de long, si je me souviens bien. À l'aéroport Pearson de Toronto, beaucoup de pistes font moins de 10 000 pieds. Je ne connais pas la réponse à cette question, mais les diverses longueurs de pistes et les zones limitées des aéroports ont-elles une quelconque incidence sur le bruit des avions pour les collectivités avoisinantes? Dans quelle mesure y changent-elles quelque chose?

Capt Scott Wilson: L'une des premières raisons de la longueur des pistes à Calgary tient, bien entendu, au fait que l'aéroport est situé à près de 3 600 pieds au-dessus du niveau de la mer. Les conditions atmosphériques, la densité ou l'altitude signifient qu'on a habituellement besoin d'une piste plus longue.

Lorsque nous décollons, nous tentons de procéder à ce qu'on appelle un décollage à longueur de piste équivalente. Nous tentons d'utiliser une poussée minimale pour décoller d'une piste. L'avantage d'une piste plus longue tient au fait qu'elle nous permet essentiellement de prendre de la vitesse afin que nous puissions utiliser moins de poussée pour le décollage.

Dans le cas d'une piste courte, il faudrait se rapprocher de la poussée maximale pour le décollage.

M. David de Burgh Graham: Dans ce cas, il est certain qu'une piste plus courte a une incidence sur le bruit.

Capt Scott Wilson: Elle le pourrait.

M. David de Burgh Graham: Très bien.

En ce qui concerne le kit de réduction du bruit produit des A320 — je sais que WestJet n'est pas touchée —, vous affirmez qu'Airbus ne suffit pas à la demande. J'ai vu une photographie de ce dispositif. Il s'agit essentiellement d'une attache croisée que l'on place sur l'aile. Depuis combien de temps Airbus offre-t-elle cette pièce d'équipement?

M. Murray Strom: On dirait une attache; elle se fixe à l'aile, mais, pour l'installer, il faut la verrouiller à l'intérieur de l'aile. Généralement, elle est installée pendant une opération majeure d'entretien, parce qu'il faut vider complètement les réserves de combustible, puis ouvrir l'aile au complet. Ensuite, des gens peuvent grimper dans l'aile pour installer l'attache et la verrouiller.

Présentement, il y a une pénurie chez Airbus. Nous avons un plan. Comme toute chose, on ne peut pas mettre en oeuvre un plan du jour au lendemain, et malheureusement, Airbus n'a plus de kits. Nous avons demandé à Airbus si nous pouvions en fabriquer nous-mêmes, mais on nous a répondu que non. Airbus détient le brevet du kit.

Nous faisons tout en notre pouvoir — vous avez ma parole — pour que ce soit installé le plus tôt possible. J'en sais davantage maintenant sur ces générateurs que je ne l'aurais voulu. Encore une fois, on parle d'une réduction sonore de 3 %, mais avec les nouveaux appareils, elle est de 60 %, alors c'est surtout de ce côté que Air Canada a déployé des efforts.

M. David de Burgh Graham: Combien de A320 y a-t-il dans votre flotte aérienne?

Vous nous avez donné les pourcentages au lieu d'un nombre.

M. Murray Strom: Oui, nous avons donné des pourcentages. Ce que nous faisons présentement... D'un côté, les 737 MAX arrivent, et de l'autre, les Airbus partent. Pour être en mesure de connaître le chiffre exact, je vais devoir poser la question à notre équipe d'entretien. Au bout du compte, nous devrions avoir environ 50 Airbus, et chaque appareil sera modifié avec cette technologie.

L'Airbus est un avion très silencieux. Il n'y a que cette section qui émet un genre de petit sifflement. Nous allons régler cela, mais on parle d'une réduction de 3 %. Pour l'instant, nous mettons l'accent sur l'arrivée des nouveaux A220 et des nouveaux 737 MAX. L'année prochaine, nous allons recevoir 18 nouveaux 737 MAX. C'est notre priorité présentement.

• (0915)

M. David de Burgh Graham: Les réparations rétroactives de ce genre sont-elles fréquentes avec les autres aéronefs? Quelque chose du genre s'est-il déjà passé avant, ou est-ce que cela concerne seulement le A320?

M. Murray Strom: Pour autant que je sache, le problème concerne seulement les A320.

M. David de Burgh Graham: D'accord, donc, aucun autre aéronef... Les fabricants d'aéronefs n'ont pas l'habitude de dire: « Regardez, nous avons mis au point un petit machin pour réduire le bruit émis par l'avion. »

M. Murray Strom: Non, effectivement.

M. David de Burgh Graham: Dans un autre ordre d'idées, j'aimerais parler des options offertes aux consommateurs.

Les compagnies aériennes — comme la vôtre — prennent-elles des mesures pour informer les consommateurs du bruit émis par les aéronefs dans lesquels ils embarqueront, lorsqu'ils réservent leur vol, ou des options qui leur sont offertes? Par exemple, leur dit-on qu'un vol de nuit va passer au-dessus d'une collectivité? Les compagnies aériennes font-elles quoi que ce soit à ce sujet?

M. Samuel Elfassy (vice-président, Sécurité, Air Canada): Nous ne donnons aucune information par rapport à ce que vous venez de demander.

M. David de Burgh Graham: Est-ce quelque chose que vous envisagez, par exemple dans le cadre d'activités de relations publiques? Vous pourriez dire: « À titre indicatif, voici le prix du vol, mais ce vol ne dérangera aucune collectivité. Cet autre vol, si. »

M. Samuel Elfassy: Nous offrons aux passagers la possibilité d'acheter des crédits compensatoires pour atténuer leur empreinte carbone, mais il n'y a rien relativement au bruit présentement.

M. David de Burgh Graham: Monsieur Wilson, vous avez beaucoup parlé des approches de RNP, du programme de RNP. D'après votre expérience de pilote, cela a-t-il une incidence sur les vols? Je veux dire, si l'on compare l'approche directe et les entrées traditionnelles de circuit d'attente...?

Capt Scott Wilson: Oui. Selon moi, c'est l'une des plus belles innovations que nous allons voir, en particulier en ce qui concerne la sécurité, le bruit et les empreintes carbone.

À bien des égards, les approches de RNP sont uniques. Pour commencer, il y a bien sûr le fait qu'elles tirent parti de la constellation de satellites, des capacités de navigation de l'aéronef ainsi que de la formation des pilotes. Elles n'ont besoin d'absolument rien au sol. Essentiellement, cela permet aux pilotes d'adapter l'espacement au terrain. À cet égard, Calgary est unique. À dire vrai, c'est la première fois dans le monde où ce qu'on pourrait appeler des approches de RNP à l'arrivée sont autorisées. Cela nous permet, en résumé, d'avoir une approche courbe et de réduire l'espacement de cette façon.

Cela nous permet également d'éviter certains espaces ou des zones sensibles au bruit. L'avantage, donc, c'est que vous pouvez non seulement conserver un angle de descente constant et ainsi diminuer la poussée et le bruit, mais également courber la trajectoire lorsque c'est nécessaire, essentiellement. Les approches directes sont nécessaires lorsqu'on utilise, par exemple, un système de navigation au sol comme le LIS, le système d'atterrissage aux instruments. L'avantage, avec les approches de RNP, c'est que nous pouvons adapter les approches aux conditions uniques où nous nous trouvons — l'aéroport, les collectivités, etc. —, tout en étant encore plus efficaces et sécuritaires et en réduisant autant que possible notre empreinte sonore du même coup.

M. David de Burgh Graham: Les pilotes de vol VFR spéciaux pourront-ils faire des approches de RNP bientôt?

Capt Scott Wilson: Vous seriez surpris d'apprendre ce que peut supposer la configuration des petits aéronefs, alors, oui, ils peuvent maintenant effectuer ce genre d'approche.

La présidente: Merci.

Monsieur Nantel, vous avez la parole.

[Français]

M. Pierre Nantel (Longueuil—Saint-Hubert, NPD): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je remercie tous les témoins de leur présence.

On a parlé des avions A320 et C Series, mais j'aimerais savoir si le nouveau Boeing 777 est équipé d'un moteur PurePower de Pratt & Whitney. Quelqu'un peut-il me répondre?

[Traduction]

M. Murray Strom: Le nouveau Boeing est muni d'un moteur fabriqué par un consortium dont Pratt & Whitney fait partie. Il y a aussi un fabricant européen.

[Français]

M. Pierre Nantel: Je représente la circonscription de Longueuil—Saint-Hubert. C'est un peu chauvin de ma part, mais ce sont les gens de Pratt & Whitney qui ont inventé le turbopropulseur PT6, qui est le meilleur ami de l'homme après le chien et le cheval. Ils ont aussi mis au point le moteur PurePower qui, comme vous l'avez dit, diminue beaucoup le bruit et de façon extrêmement efficace.

Allez-vous pouvoir doter votre flotte de ce moteur? Vous me dites que ce moteur de Boeing est issu d'un consortium. Est-ce le moteur PurePower qui est à l'intérieur des nacelles?

[Traduction]

M. Murray Strom: Je vais devoir vérifier auprès de la division d'entretien. Le nouvel avion Bombardier, le A220 — de la C Series — est construit à Montréal et est équipé d'un moteur Pratt

& Whitney. Je vais devoir vérifier qui est le fabricant du moteur du 737. Malheureusement, mon avion est le 777, le gros aéronef. Je connais aussi le 737, mais je vais devoir vérifier auprès de l'équipe d'entretien.

[Français]

M. Pierre Nantel: Monsieur Wilson, WestJet Airlines a-t-elle fait l'acquisition de moteurs plus silencieux, comme le PurePower?

• (0920)

[Traduction]

Capt Scott Wilson: Dans notre flotte, en particulier les Boeing 737, il n'y a qu'un type de moteur possible, le LEAP-1B. Son empreinte sonore est inférieure de 40 %, essentiellement, à celle des aéronefs que nous achetions il y a 10 ans seulement. Même si ce n'est pas un moteur PurePower — que ce n'est pas le même type de produit —, c'est tout de même l'un des moteurs les plus silencieux. C'est le seul moteur qu'on peut installer dans le 737 MAX, mais c'est un moteur très silencieux.

M. Pierre Nantel: Ces moteurs plus silencieux — que ce soit le PurePower ou l'autre moteur dont vous avez parlé — consomment-ils moins de combustible?

Capt Scott Wilson: Oui, ils consomment environ 20 % moins de combustible que ceux qu'ils remplacent.

M. Pierre Nantel: C'est impressionnant.

[Français]

J'aimerais vous poser une question sur la gestion du bruit. Je suis de Longueuil—Saint-Hubert, et vous pouvez être certain que je suis bien au fait des problèmes liés au bruit des écoles de pilotage. Plusieurs témoins ont dit que Transports Canada a un peu laissé la gestion du bruit aux communautés ou aux organismes sans but non lucratif qui gèrent les aéroports.

Souhaiteriez-vous que Transports Canada encadre mieux ces activités et établisse des normes en matière de bruit? Je pense, entre autres, aux requêtes que les personnes habitant dans le voisinage de l'aéroport de Dorval ont faites au printemps. Ces gens se sont plaints que l'installation de capteurs de bruit se faisait selon la bonne volonté de l'aéroport.

L'établissement de normes et un encadrement plus centralisé par Transports Canada aideraient-ils à apaiser ces conflits qui perdurent? Quand on habite à côté d'un aéroport, bien sûr qu'on sait qu'il y aura du bruit, mais certaines mesures ne seraient-elles pas davantage respectées si Transports Canada s'engageait davantage en ce sens?

[Traduction]

M. Murray Strom: J'ai la chance de voler dans la plupart des grands aéroports du monde, et je peux dire que les procédures de réduction du bruit de Transports Canada, de Nav Canada et des autorités aéroportuaires locales sont parmi les plus strictes au monde.

Dans certains pays, il n'y en a pas du tout. Par exemple, au Moyen-Orient, on accorde la priorité au secteur de l'aviation, tandis qu'en Europe et dans la plupart d'Amérique du Nord, y compris le Canada, on impose des procédures très rigoureuses. Nos pilotes reçoivent une formation pour chaque départ. Ils sont mis au courant des procédures et doivent les suivre. S'ils ne suivent pas les procédures, on les ramène rapidement à l'ordre.

Capt Scott Wilson: J'approuve les commentaires de Murray. Selon moi, nous avons un système unique au Canada, où Transports Canada collabore avec les organisations, en particulier les autorités aéroportuaires, Nav Canada et les compagnies aériennes. Nous travaillons ensemble.

[Français]

M. Pierre Nantel: D'accord.

Vous reconnaissez donc que, justement, c'est une communauté qui s'organise pour régler les problèmes liés au voisinage de l'aéroport, plutôt que d'attendre que le gouvernement intervienne. N'est-ce pas?

[Traduction]

Capt Scott Wilson: J'ai vécu pendant de nombreuses années en dessous d'un corridor aérien, alors je comprends le point de vue des collectivités. Pour commencer, j'aimerais souligner que j'ai vécu près de l'extrémité de départ de la piste 20, à Calgary, et, en comparaison d'il y a 20 ans, le bruit a quasiment disparu.

Les collectivités peuvent et devraient avoir leur mot à dire sur le système, mais il faut évidemment trouver de façon objective un juste équilibre entre la rentabilité et les investissements, d'une part, et, d'autre part, la nécessité de maintenir une fréquence d'arrivée adéquate pour utiliser efficacement l'aéroport et continuer de fournir aux Canadiens les vols auxquels ils s'attendent.

[Français]

M. Pierre Nantel: Monsieur Elfassy, vous avez mentionné à mon collègue M. Graham que vous n'offriez pas de compensation pour ce qui est du bruit causé par les avions.

Par contre, quand vous évoquez la possibilité de compenser l'empreinte carbone, l'entreprise qui est bénéficiaire de votre lien pour acheter son crédit carbone rend-elle des comptes à Air Canada?

À qui rend-elle des comptes quant à la réelle application des sommes investies par les consommateurs?

[Traduction]

La présidente: Je suis désolée, messieurs, mais vous avez dépassé votre temps, alors vous n'aurez pas le temps...

M. Pierre Nantel: Toutes mes excuses.

La présidente: ... de répondre. Peut-être que la réponse sera fournie au député à un autre moment pendant la séance ou après la séance.

Allez-y, monsieur Iacono.

[Français]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je remercie les représentants des compagnies aériennes d'être ici, ce matin.

Ma question s'adresse aux deux compagnies.

Selon vous, existe-t-il une corrélation entre la pollution sonore causée par les aéronefs et la maladie cardiaque chez les adultes ou le stress chronique?

• (0925)

[Traduction]

Capt Scott Wilson: Avec tout le respect que je vous dois, vu ma profession de pilote, je doute être la bonne personne pour vous répondre. Je ne sais pas s'il y a une corrélation comme vous le dites.

M. Murray Strom: Je vais me faire l'écho de ce que Scott a dit. Je suis très doué pour piloter un avion, mais je ne connais pas grand-

chose de leurs effets sur la santé. Je laisse cela à mon médecin. Désolé.

[Français]

M. Angelo Iacono: D'accord.

Toutefois, vous êtes au courant de toutes les études qui ont été menées sur les problèmes de santé. N'est-ce pas?

Peut-être que vous n'êtes pas en mesure de décrire ou de confirmer la corrélation, mais savez-vous s'il y en a une ou pas?

[Traduction]

Capt Scott Wilson: Je sais que plusieurs articles ont essayé d'établir une corrélation, mais je ne suis pas convaincu de la validité des données. Mais, encore une fois, je ne crois pas être la meilleure personne pour faire des commentaires à propos de ce genre de choses.

M. Murray Strom: J'ai lu l'article de l'Organisation mondiale de la santé ainsi que d'autres articles qui le contredisent. Je laisse les experts statuer sur cette question.

[Français]

M. Angelo Iacono: Concernant ce problème de bruit, avez-vous reçu des commentaires, des plaintes ou des griefs de la part de vos pilotes ou est-ce que, pour eux, le phénomène n'existe pas?

[Traduction]

Capt Scott Wilson: J'ai grandi ici, dans notre beau pays, et j'ai vu l'évolution du monde de l'aviation au fil des ans. Je peux vous dire que j'ai piloté des aéronefs beaucoup plus bruyants que ceux que je pilote aujourd'hui.

Quand nous avons fait l'acquisition du Boeing 737 MAX il y a un an, et, la première fois que je l'ai piloté, j'ai remarqué à quel point c'était silencieux dans le poste de pilotage, en plus des autres avantages au sol qu'offre cet appareil. La bonne chose, avec les nouveaux aéronefs et les nouvelles technologies, c'est qu'ils sont moins bruyants pour les gens au sol et les collectivités que l'on survole. Les passagers et les invités ainsi que les membres d'équipage vivent aussi une bien meilleure expérience à bord. Nous reconnaissons les avantages.

M. Murray Strom: Je suis d'accord avec ce que Scott dit. Nous effectuons une surveillance active de l'aéronef dans le poste de pilotage. Si un pilote remarque quelque chose d'anormal par rapport au bruit dans le poste de pilotage, nous allons faire des vérifications pour nous assurer que le niveau de bruit est normal. Si le niveau de bruit est un peu trop élevé, nous allons fournir aux pilotes des casques pour supprimer le bruit ambiant.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci.

[Traduction]

Monsieur Strom, dans votre déclaration préliminaire, vous avez mentionné que le bruit a changé au cours des 20 ou 25 dernières années. Est-ce bien ce que vous avez dit?

M. Murray Strom: Oui.

M. Angelo Iacono: Si le bruit est différent, c'est que quelque chose a changé, parce que je ne crois pas qu'autant de personnes se plaignaient du bruit des avions il y a 20 ou 25 ans. Quelque chose a changé. Je vois que vous souriez par rapport à mon commentaire. J'aimerais vous demander: « Qu'est-ce qui a changé? »

M. Murray Strom: Je me souviens que, quand j'ai été embauché par Air Canada il y a 32 ans, j'avais l'habitude de m'asseoir à l'extérieur, à l'hôtel Hilton de Dorval, près de l'aéroport, pour écouter le bruit des DC-8, des 727, des DC-9 et des 737 qui décollaient. C'était un son merveilleux. J'adore le bruit des aéronefs. C'est pourquoi j'ai décidé de devenir pilote. C'est extraordinaire d'entendre le bruit de la poussée des moteurs.

Maintenant, quand je vais à l'extérieur, je n'entends pas grand-chose. Les choses ont changé. La technologie a changé l'industrie aérienne. Les gens se plaignent davantage du bruit maintenant, pour toutes sortes de raisons, mais les aéronefs eux-mêmes émettent 90 % moins de bruit, je crois, dans certains cas. Personnellement, cela me manque, parce que j'aime le son des aéronefs, mais ils font moins de bruit maintenant qu'avant.

M. Angelo Iacono: Puisque vous adorez ce son, je vous invite à venir dans ma circonscription de Laval. Vous pourrez vous asseoir avec mes électeurs et l'écouter, parce qu'ils l'entendent très souvent.

M. Murray Strom: Non, non.

M. Angelo Iacono: Ce qu'ils me disent, c'est que les choses ont changé.

J'ai une autre question. Les avions volent-ils plus bas qu'avant? Leur altitude est-elle beaucoup plus basse qu'avant?

M. Murray Strom: Non, ils volent plus haut.

M. Angelo Iacono: Vous dites qu'ils volent plus haut.

M. Murray Strom: Oui.

M. Angelo Iacono: Pouvez-vous aussi répondre à la question, monsieur Wilson? Les avions volent-ils à la même altitude, plus haut ou plus bas?

Capt Scott Wilson: Pour en revenir aux approches de RNP, l'avantage est que nous sommes beaucoup plus près de l'aéroport. Par mesure de sécurité, l'angle d'inclinaison est de 3°, ce qui donne environ 300 pieds par mille marin. Si on fait abstraction du reste que l'on peut faire par ailleurs, quand un avion est à proximité de l'aéroport, disons à trois milles, il se trouvera environ à mille pieds dans les airs. Cela n'a pas vraiment changé entre les années 1960 à aujourd'hui.

● (0930)

M. Angelo Iacono: Merci.

Ma dernière question s'adresse à vous deux. Dans quelle mesure participez-vous aux décisions concernant les vols, par exemple les trajectoires de vol, les corridors aériens et l'altitude? De quelle façon intervenez-vous dans les décisions sur les vols?

Capt Scott Wilson: Vous voulez savoir quelles décisions le pilote peut prendre?

M. Angelo Iacono: Non, plutôt la compagnie aérienne.

Capt Scott Wilson: La compagnie aérienne...

M. Angelo Iacono: Qui décide de l'itinéraire et de l'heure du départ? Qui contrôle tout cela? Qui donne les ordres?

Capt Scott Wilson: À dire vrai, je crois que les décisions viennent surtout du public voyageur. Essentiellement, c'est le public voyageur qui dit ce qu'il veut aux compagnies aériennes par l'intermédiaire des billets qu'il achète. Nous pouvons voir quelles

heures de départ et quels itinéraires sont les plus populaires. C'est de cette façon que nous évaluons la durabilité.

L'information est ensuite fournie à un planificateur de réseau qui, en gros, montera un horaire pour le réseau et les services connexes, et cet horaire est censé fournir le meilleur service possible au public et aux voyageurs canadiens. Ensuite, l'information est transmise à nos systèmes de régulation des vols, qui permettent d'établir les meilleurs itinéraires. En dernier lieu, le jour du vol, le pilote prend les commandes de l'appareil et il travaille avec Nav Canada.

M. Angelo Iacono: Monsieur Strom...

La présidente: Je suis désolée, monsieur Strom. Pouvez-vous faire parvenir la réponse d'une façon ou d'une autre à M. Iacono?

La parole va à M. Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Je vais laisser mon collègue, M. Rogers, poser la première question, pourvu qu'il me promette de faire vite.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Je vous le promets.

Avant tout, merci, messieurs, d'être ici ce matin. Merci, madame la présidente.

Ma question s'adresse à M. Strom.

La pollution sonore des avions n'est pas un problème dans ma région à Terre-Neuve-et-Labrador, en particulier, à l'aéroport de Gander, depuis qu'Air Canada a annulé ses vols du matin et de la nuit, ce qui cause bien des désagréments aux voyageurs et aux gens d'affaires qui veulent sortir de la province pour aller ailleurs au pays. Cela me cause bien des désagréments à moi dans mon rôle de député. Mes fins de semaine ne comptent plus qu'un jour, puisque je ne peux pas retourner sur l'île un jeudi soir.

Monsieur Strom, pour quelles raisons a-t-on décidé d'annuler ces vols?

M. Murray Strom: Je vais devoir poser la question aux responsables de la planification opérationnelle pour vous fournir une justification. Je n'ai pas l'information sous la main présentement.

M. Ken Hardie: D'accord. Je crois que c'est mon tour.

Merci, monsieur Rogers.

Pouvez-vous me dire ce que signifie le sigle RNP?

Capt Scott Wilson: Required navigation performance, ou qualité de navigation requise.

M. Ken Hardie: Merci.

Est-ce que l'un ou l'autre d'entre vous avez eu affaire personnellement avec des gens de la collectivité qui se plaignent du bruit de vos aéronefs?

Capt Scott Wilson: Je serais heureux de répondre à cette question.

Oui...

M. Ken Hardie: J'ai seulement besoin d'une réponse courte, parce que j'ai une question complémentaire à poser ensuite. Donc, vous avez dit oui. D'accord.

Avez-vous déjà discuté avec des gens qui se disent importunés par le bruit des dispositifs d'annulation active du bruit dans leur maison? Il se vend des choses qui fonctionnent essentiellement comme des casques de réduction de bruit et qui pourraient éliminer le bruit dans une chambre, par exemple.

Capt Scott Wilson: Je connais la technologie utilisée à bord des avions. Les Bombardier Q400 de notre flotte utilisent une technologie d'annulation active du bruit, dans le poste de pilotage, mais je ne sais pas comment cela fonctionnerait ou si cela pourrait être utilisé dans une résidence. C'est une bonne question, mais je ne suis au courant d'aucune technologie pour les maisons.

M. Ken Hardie: Peut-être que quelqu'un devrait lancer un projet pilote.

Capt Scott Wilson: Bonne idée.

M. Ken Hardie: Parlons du bruit lui-même. Vous n'êtes peut-être pas les meilleures personnes à qui poser la question, étant donné que vous ne recueillez probablement pas ce genre d'information, mais y a-t-il un profil établi des personnes les plus sensibles au bruit? Par exemple, y a-t-il une différence entre les hommes et les femmes ou entre les tranches d'âge?

M. Murray Strom: Je n'ai pas ce genre d'information, et je ne crois pas que nous nous sommes penchés là-dessus. On en parlait dans l'un des rapports de l'Organisation mondiale de la Santé, mais je n'ai pas l'information sous la main présentement.

M. Ken Hardie: D'après mon expérience de l'époque où je travaillais à la programmation de stations de radio, je sais que les hommes et les femmes réagissent différemment au bruit ou aux irritants. En outre, nous sommes à une époque — ce que j'appellerais la génération qui s'abîme les tympans — où les gens montent au maximum le volume de leur chaîne stéréo, dans la voiture, ou de leurs autres appareils.

Je me demandais si une partie du problème — le nombre de plaintes qui augmente même si les avions sont plus silencieux que jamais — tient d'une façon ou d'une autre au fait que les gens ont abîmé leur audition avec ces appareils, ce qui les rend plus sensibles aux bruits. Pouvez-vous faire des commentaires là-dessus?

Il y a aussi le fait que, comme membre d'équipage dans le poste de pilotage, vous êtes en présence constante d'un certain niveau de bruit pendant la durée du voyage, alors qu'au sol, le bruit est sporadique. Il y a du bruit, puis du silence, puis encore du bruit. Est-ce que ce genre de chose a été pris en considération pour élaborer un plan global de gestion du bruit dans les aéroports?

• (0935)

M. Murray Strom: Encore une fois, je ne suis pas un expert et je ne peux pas répondre à votre première question.

Pour répondre à votre deuxième question, le poste de pilotage des nouveaux avions est beaucoup plus silencieux. Je ne suis pas au courant d'études qui auraient été menées sur l'effet du bruit sur les personnes. Dans l'ensemble, nous suivons les lignes directrices de Santé Canada applicables au personnel de bord, aux passagers et aux pilotes.

M. Ken Hardie: Participez-vous d'une façon ou d'une autre à la planification dans les aéroports, en particulier en ce qui concerne l'alignement des pistes par rapport à tout ce qui se passe aux alentours? Une trajectoire de vol qui passe, par exemple, au-dessus d'une petite zone industrielle comme on en voit souvent près des aéroports, ce n'est pas la même chose que si elle passe au-dessus d'un nouveau quartier résidentiel.

M. Murray Strom: Nous consultons les autorités aéroportuaires locales pour les aider lorsque nous le pouvons. Nous leur offrons d'utiliser nos simulateurs pour tester de nouvelles approches. Nous travaillons aussi avec Nav Canada.

Nous participons aux efforts, mais nous ne les dirigeons pas.

M. Ken Hardie: Est-ce que des municipalités situées près des aéroports vous ont déjà invité à participer aux décisions de zonage? Vous l'a-t-on déjà demandé?

M. Murray Strom: Non, pour autant que je le sache. Je crois que c'est l'autorité aéroportuaire qui s'en charge.

La présidente: D'accord. Merci beaucoup, monsieur Hardie.

La parole va à M. Jeneroux.

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Merci, madame la présidente.

Merci d'être venus ici aujourd'hui, si près de Noël. Nous vous en sommes reconnaissants.

Récemment, le ministre des Transports est venu témoigner devant nous et il a dit quelque chose d'intéressant à propos de la taxe sur le carbone. Il a affirmé que personne ne lui a parlé d'effets défavorables de la taxe sur le carbone.

Avez-vous entendu un autre son de cloche? La taxe sur le carbone a-t-elle eu des effets défavorables? Peut-être pourriez-vous nous dire quel a été l'effet de la taxe sur le carbone sur votre industrie?

M. Murray Strom: Je ne suis pas la bonne personne à qui poser cette question. Il faudrait réunir les représentants de trois ou quatre services différents pour vous donner une réponse exacte. Je pourrais m'informer pour vous, mais, en ce qui me concerne, je m'occupe des opérations aériennes au quotidien. Ce genre d'information relève d'autres services.

M. Matt Jeneroux: Donc, monsieur Strom, vous n'avez pas d'opinion personnelle à ce sujet. Peut-être avez-vous entendu quelque chose au travail?

M. Murray Strom: Je préfère ne pas formuler d'opinion quand je ne connais pas les faits.

M. Matt Jeneroux: Et vous, monsieur Wilson, avez-vous une opinion?

Capt Scott Wilson: Je suis d'accord avec M. Strom à ce sujet. Je ne veux pas dire mon opinion sur un sujet que je ne connais pas bien.

Cependant, je veux insister sur le fait qu'il y a eu un très haut niveau d'investissement de capitaux dans les cellules d'avion et dans les moteurs, afin de réduire au minimum le niveau de bruit et d'augmenter au maximum l'efficacité. Donc, j'ose espérer que le niveau d'investissement de la compagnie aérienne compensera n'importe quelle taxe.

M. Matt Jeneroux: Vos entreprises font partie du Conseil national des lignes aériennes du Canada. Est-ce exact? Votre association a envoyé à la ministre McKenna une lettre qui mettait en relief les conséquences défavorables de la taxe sur le carbone. Une copie de la lettre a aussi été envoyée au ministre Garneau et au ministre Morneau.

Laissez-moi poser la question en d'autres termes. Croyez-vous qu'il serait utile, pour votre compagnie aérienne ou votre association, qu'un comité comme le nôtre songe à entreprendre une étude sur les répercussions de la taxe sur le carbone?

M. Murray Strom: Je crois que oui.

M. Matt Jeneroux: Pardon. Pouvez-vous répéter?

M. Murray Strom: Je crois que oui.

Capt Scott Wilson: Je suis d'accord.

M. Matt Jeneroux: D'accord.

Je vais partager mon temps avec M. Godin.

● (0940)

[Français]

M. Joël Godin (Portneuf—Jacques-Cartier, PCC): Merci.

À l'écoute des témoignages aujourd'hui et considérant le coût que représenterait le remplacement des appareils comme solution au problème de bruit, je constate que c'est toujours le consommateur qui, au bout du compte, paie la note.

J'aimerais déposer une motion au nom de Mme Kelly Block, qui a présenté l'avis de motion le 26 octobre dernier. La motion est ainsi rédigée: Que le Comité entame une étude sur les répercussions de la taxe fédérale sur le carbone sur l'industrie du transport, comme suit: une réunion sur les répercussions de la taxe carbone sur le secteur de l'aviation; une réunion sur les répercussions de la taxe carbone sur le secteur ferroviaire; une réunion sur les répercussions de la taxe carbone sur le secteur du camionnage; et que le Comité fasse rapport de ses conclusions à la Chambre.

Je crois qu'il est important d'avoir des faits et de faire l'exercice de façon rigoureuse afin d'avoir des réponses claires. Nous sommes tous d'accord pour protéger notre environnement, mais il faut en mesurer le coût et il faut savoir de quoi nous parlons.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Godin.

Allez-y, monsieur Jeneroux.

M. Matt Jeneroux: Merci, madame la présidente.

La présidente: Je tiens pour acquis que vous prenez la parole à propos de la motion.

M. Matt Jeneroux: Effectivement.

Je tiens à m'excuser auprès des témoins, mais, à la lumière de vos commentaires d'aujourd'hui ainsi que du témoignage de la ministre, je crois qu'il est important que nous entamions une étude le plus tôt possible. Peut-être pourrions-nous commencer tout de suite après le congé. Peut-être pourrions-nous même étudier la question pendant le congé.

Il arrive souvent que l'autre côté balaye la question sous le tapis lorsque le débat est ajourné, et c'est pourquoi nous voulions le proposer aujourd'hui, encore une fois, à la lumière des témoignages qui ont été faits ici et des commentaires de la ministre.

Merci.

La présidente: Allez-y, monsieur Liepert.

M. Ron Liepert: Je soutiens cette motion. Si nous pouvions y consacrer du temps, je crois que cela nous permettra d'approfondir tout ce que nous avons appris aujourd'hui.

Nav Canada essaie à de nombreux égards de se conformer aux politiques du gouvernement au pouvoir, mais ses décisions ont des répercussions sur les électeurs — c'est surtout vrai pour les miens —, parce qu'il cherche à accroître l'efficacité des compagnies aériennes. C'est très bien, mais, malgré que les décisions donnent des résultats, nous imposons quand même à l'industrie une taxe sur le carbone, ce qui va à l'encontre de l'objectif et force les compagnies aériennes à faire voler leurs appareils au-dessus des collectivités peuplées.

De plus, il a clairement été dit que c'est principalement pour réduire les émissions que certaines trajectoires de vol passent au-dessus de zones très peuplées. Je crois que l'on devrait creuser un peu plus de ce côté, pendant que nous débattons de la motion.

La présidente: Allez-y monsieur Godin. Soyez bref, s'il vous plaît.

[Français]

M. Joël Godin: Merci, madame la présidente.

J'aimerais mentionner à mes collègues que des témoins nous ont parlé ce matin de l'importance de renouveler la flotte d'aéronefs. La diminution du bruit et l'empreinte environnementale passent par l'achat de nouveaux appareils. Je conviens cependant que cela entraîne des coûts et des répercussions sur les consommateurs. En outre, il faut être conscient que la production d'un nouvel appareil suppose une utilisation de ressources et de matières premières, et que cela contribue à augmenter l'empreinte environnementale.

Il faut aussi se rappeler qu'il existe plusieurs cimetières de vieux avions, où se trouvent des avions qui ne sont plus utilisés, qui sont retirés de la circulation. Il faut mesurer ces éléments. Il serait important, comme parlementaires, que nous considérions la situation dans son ensemble pour pouvoir prendre des décisions éclairées. Pour ce faire, je suggère que nous attendions d'obtenir des réponses à nos questions. C'est notre avenir qui est en cause et je pense que c'est notre responsabilité. C'est pourquoi la motion est importante pour nous.

Merci.

[Traduction]

La présidente: Merci, monsieur Godin.

M. Nantel est le prochain sur la liste.

[Français]

M. Pierre Nantel: Merci, madame la présidente.

Peut-être n'êtes-vous pas au courant, messieurs, mais vous ne serez sans doute pas surpris d'apprendre que je déploie présentement beaucoup d'efforts pour réunir tous les partis autour du problème lié au réchauffement climatique. Je pense que les conservateurs ont, eux aussi, un point de vue là-dessus. À mon avis, on ne peut pas nier l'évidence du réchauffement climatique. Avant d'en arriver à de telles mesures, j'aimerais voir le Parti conservateur s'engager dans une sérieuse discussion sur le réchauffement climatique.

Il va de soi que des coûts sont associés à la réduction de notre empreinte de carbone. Nous voyons bien qu'un jeu d'obstruction sur le plan politique est en cours. Je ne crois pas que ce soit dans l'intérêt de qui que ce soit. Je vais conclure simplement en disant que, bien entendu, je vais m'opposer à cette motion. Cependant, je tends la main en suggérant que cette proposition soit présentée à nouveau une fois que votre chef aura accepté de participer au sommet des chefs sur le réchauffement climatique, que je propose de tenir en janvier prochain.

Merci.

● (0945)

[Traduction]

La présidente: Nous allons revenir à M. Godin une fois encore; brièvement, s'il vous plaît.

[Français]

M. Joël Godin: En réponse aux propos de mon collègue, je dirai que nous, les conservateurs, sommes très sensibles à l'environnement. Notre approche est peut-être différente de celle de mon collègue du NPD, mais je crois que, avant d'entreprendre des initiatives, il faut savoir de quoi on parle. C'est pourquoi je pense qu'il serait judicieux de faire une étude et d'organiser des rencontres pour déterminer ce que serait l'incidence réelle. Nous sommes en train de réaliser que les voitures électriques ne sont pas si bénéfiques, sur le plan environnemental, que le prétendaient les scientifiques dans le passé. Il faut s'interroger avant de prendre des décisions qui touchent l'avenir. J'invite donc le Comité à accepter cette motion pour que nous puissions obtenir des réponses à nos questions et faire ainsi de l'excellent travail en tant que parlementaires.

Merci.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Godin.

La motion nous est soumise à juste titre. Nous allons tous...

Allez-y, monsieur Nantel.

[Français]

M. Pierre Nantel: Puisque vous avez la gentillesse de me redonner la parole, je précise que j'invite le premier ministre Justin Trudeau à participer à ce sommet, bien sûr. En effet, il est évident qu'aucun individu n'est tout noir ou tout blanc.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Nantel.

Vous avez tous la motion sous les yeux. Je ne vois pas d'autre intervention.

M. Matt Jeneroux: Je demande un vote par appel nominal.

La présidente: Un vote par appel nominal me va.

(La motion est rejetée par 6 voix contre 3.)

La présidente: Je remercie beaucoup les témoins d'être venus ici. Je suis certaine que nous allons en apprendre davantage les uns sur les autres d'ici la fin de cette étude.

Nous allons suspendre la séance pour quelques instants pendant que les témoins qui sont venus parler de la motion 177 sur les écoles de pilotes s'installent.

● (0945)

(Pause)

● (0950)

La présidente: Reprenons nos travaux, s'il vous plaît.

Merci à tous. Merci à tous pour votre patience.

Nous accueillons M. Bernard Gervais, président et chef de la direction de la Canadian Owners and Pilots Association; Mme Robin Hadfield, administratrice du Conseil d'administration international, gouverneure de la Section de l'Est du Canada, de The Ninety-Nines, Inc., International Organization of Women Pilots; et Mme Judy Cameron, ancienne pilote d'Air Canada, directrice de la Northern Lights Aero Foundation, qui témoigne à titre personnel.

Ils parleront bien sûr de la motion M-177 dans le cadre de l'étude des défis que doivent relever les écoles de pilotage au Canada.

Madame Hadfield, voulez-vous prendre la parole en premier? Vous avez cinq minutes. Quand je lèverai la main, c'est pour vous prier de conclure.

Mme Robin Hadfield (administratrice, Conseil d'administration international, gouverneure, Section de l'Est du Canada, The

Ninety-Nines, Inc., International Organization of Women Pilots): Merci.

Mon engagement personnel en tant que pilote a commencé il y a 39 ans et s'est poursuivi dans le secteur de l'aviation générale. La famille Hadfield se consacre à l'aviation depuis plus de 60 ans; trois générations et quatre pilotes ont travaillé à Air Canada; des membres de la famille ont été instructeurs de vol, d'autres ont effectué des relevés aériens dans l'Arctique et d'autres encore ont volé pour Wasaya Airways, compagnie qui appartient à des Autochtones et fait la navette, dans le Nord de l'Ontario, entre les réserves isolées. Cela nous donne une perspective unique sur mon beau-frère, qui a commandé dans la station spatiale.

Quand j'étais jeune, nos discussions quotidiennes en famille portaient sur l'aviation. Elles m'ont permis d'avoir une compréhension très large de bon nombre des enjeux liés au secteur de l'aviation.

Bien que la motion concerne les écoles de pilotage et que je n'aie pas de connaissances approfondies sur la question, je connais certainement les problèmes auxquels nous faisons face dans le secteur de l'aviation générale. Aujourd'hui, je voulais qu'on règle les problèmes que nous observons. The Ninety-Nines est la plus ancienne et la plus grande organisation de femmes pilotes au monde; elle compte plus de 6 000 membres, maintenant, sur presque tous les continents.

Il ne s'agit pas d'un problème propre au Canada, c'est un problème que l'on observe partout. J'aimerais exposer les problèmes tel que nous les voyons et ensuite, très rapidement, présenter ce que je considère comme étant la solution. Nous pouvons en parler plus tard, pendant la séance des questions, si vous le voulez.

Le premier problème concerne les coûts très élevés de la formation au pilotage, comme vous l'avez déjà entendu dire pendant vos séances. En réalité, cela coûte de 80 000 à 90 000 \$ à un étudiant qui veut passer du statut de pilote privé à celui de détenteur d'une licence de pilote professionnel avec qualification de vol aux instruments pour avions multimoteurs. Ces coûts élevés sont un obstacle particulier, surtout pour les étudiants des ménages à faible revenu.

La solution serait d'offrir des prêts étudiants, n'exigeant ni garanties ni cosignataires, dans les écoles de pilotage qui offrent un programme menant à un diplôme, comme nous le faisons dans d'autres collèges et universités. En ce moment, les écoles de pilotage qui offrent des programmes de niveau collégial sont séparées des collèges et des universités et considérées comme des collèges privés; les prêts étudiants et le Régime d'aide financière aux étudiantes et étudiants de l'Ontario ne s'appliquent donc pas à elles, c'est un obstacle important.

Il existe un exemple de financement qui va au-delà des prêts. Comme vous avez entendu l'autre jour un pilote, je crois, dire ici — mais c'était peut-être Stephen Fuhr — dans les années 1950, quand vous obteniez votre licence de pilote, vous aviez droit à un rabais une fois que vous obteniez votre licence de pilote professionnel, pour vous aider avec les coûts. Un programme d'exonération de remboursement de prêts étudiants pourrait fonctionner de la même façon.

Nous n'avons pas suffisamment d'instructeurs de vols. Les instructeurs qui travaillent dans des écoles de pilotage gagnent généralement un salaire de misère. Une des solutions, c'est d'alléger le prêt à rembourser quand, par exemple, un diplômé travaille pendant deux ans en tant qu'instructeur. Peut-être qu'il aurait droit à une exonération de 40 % de son prêt étudiant, et, s'il travaille pendant quatre ans, à un pourcentage supérieur d'exonération. Nous pourrions appliquer aux élèves pilotes le même type de programme que nous avons appliqué aux médecins, au personnel infirmier et au personnel enseignant qui vont travailler dans le Nord.

L'un des autres problèmes, c'est qu'il n'y a pas assez de jeunes qui envisagent une carrière de pilote. Selon moi, il serait tout à fait logique que l'aviation et les cours de pilotage donnent droit à des crédits d'études secondaires. J'ai parlé au ministre de l'Éducation de l'Ontario. En tant qu'ancien conseiller scolaire, je suis au courant de ce qui se passe dans les écoles secondaires, et elles ne sont pas vraiment à la hauteur. Elles n'ont aucune idée de ce qu'est l'aviation. Il existe en Ontario un programme en aviation et aérospatiale, mais il se concentre exclusivement sur des aspects qui ne concernent pas l'aviation elle-même.

Il n'y a pas assez de femmes. C'est simple. Une fois encore, nous pouvons faciliter les choses en sensibilisant davantage les élèves des écoles secondaires, en mettant en lumière des femmes qui ont réussi et qui pourraient servir de modèle, en préparant des troupes à l'intention des services d'orientation et des enseignants — y compris avec des exemples de femmes pilotes qui ont de brillantes carrières — et en organisant des journées d'orientation présentées par des femmes pilotes professionnelles. Les organisations comme la nôtre facilitent déjà cela avec leurs programmes actuels, en travaillant de concert avec les ministres provinciaux et en créant de nouveaux programmes comme notre programme « Let's Fly Now! ».

En utilisant ce modèle, la section de The Ninety-Nines du Manitoba, avec son avion, travaille avec l'Université du Manitoba et l'école de pilotage de St. Andrews. Elle a acheté un simulateur de 15 000 \$. Les filles peuvent l'utiliser gratuitement pour apprendre les procédures. En deux ans, plus de 20 femmes ont reçu leur licence de pilote, ce qui est plus que la plupart des écoles de pilotage de l'Ontario réunies.

• (0955)

Il n'y a pas assez d'Autochtones. Nous devons encourager les écoles de pilotages des régions éloignées, comme Yellowknife, Thompson ou Senneterre. Même si de bonnes conditions météorologiques sont essentielles pour voler, nous devons nous déplacer là où se trouvent les écoles de pilotage; elles ne viendront pas à nous.

Nous n'avons pas assez d'écoles de pilotage. Les installations pour les nouveaux étudiants en pilotage sont insuffisantes. Nous pouvons améliorer les analyses de rentabilisation pour justifier un agrandissement de ces installations, car nous constatons qu'il y a une pénurie mondiale de pilotes. Nous avons déjà une bonne analyse de rentabilisation qui énonce les incitatifs économiques de ces agrandissements. Des prêts à faible taux d'intérêt pourraient aider à couvrir les coûts d'immobilisations élevés liés à l'expansion, par exemple pour les hangars et les avions d'entraînement.

Un nombre élevé d'étudiants étrangers s'inscrivent dans nos écoles de pilotage. Je crois qu'actuellement, 56 % des étudiants des écoles de pilotage viennent de l'étranger. Ces pays offrent des subventions aux étudiants pour qu'ils viennent étudier ici. Les écoles de pilotage leur facturent près du double des frais de scolarité; elles sont donc encouragées à les admettre. Les étudiants étrangers sont bénéfiques

pour notre économie et pour les régions où ils s'installent. Toutefois, nous devons reconnaître que ces étudiants partent immédiatement après l'obtention de leur licence.

• (1000)

La présidente: Merci beaucoup, madame Hadfield.

Nous allons maintenant passer à M. Gervais.

M. Bernard Gervais (président et chef de la direction, Canadian Owners and Pilots Association): Merci. Bonjour.

Je vais rapidement vous parler de l'Association canadienne des propriétaires et pilotes d'aéronefs, qui a été fondée en 1952.

C'est la plus grande organisation d'aviation du Canada; son siège social est à Ottawa. Nous comptons 16 000 membres dans tout le pays; la plupart sont des pilotes privés et des pilotes professionnels, mais il y a aussi quelques pilotes de ligne, et le commandant Hadfield est notre porte-parole. Nous sommes la deuxième organisation en importance sur les 80 organisations membres du conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs, et nous avons des représentants à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Notre mission est de faire avancer, de promouvoir et de préserver la liberté de voler du Canada.

Nous sommes les représentants de l'aviation générale au Canada. À l'exception des vols réguliers et des activités militaires aériennes, l'aviation générale englobe à peu près tout: la formation au pilotage, l'aviation agricole, l'aviation de brousse et bien d'autres choses encore. Comme je l'ai dit, c'est tout, sauf les vols réguliers et les vols militaires. Actuellement, parmi les 36 000 aéronefs inscrits au registre des aéronefs civils, plus de 32 000 sont des aéronefs d'aviation générale, ce qui représente près de 90 % des aéronefs.

L'aviation générale injecte 9,3 milliards de dollars dans notre économie. Pourquoi est-ce que je parle de cela? Parce que l'aviation générale occupe un créneau particulier dans le secteur de la formation au pilotage.

La plupart des aéronefs d'entraînement au pilotage font également partie de la flotte de l'aviation générale. La première étape dans la carrière de tout pilote, c'est d'entrer dans une unité de formation au pilotage, et il est très probable que ce soit une unité de formation à l'aviation générale. Cette formation a lieu dans de petits aéroports conçus pour l'aviation générale et dans des aérodromes plus adaptés à l'environnement de formation et aux activités aériennes des petits aéroports de tout le pays.

Puisque la COPA oeuvre dans le secteur de l'aviation générale, au cours des cinq dernières années, elle a offert un petit tour d'avion à plus de 18 000 enfants âgés de 8 à 17 ans, dans le cadre d'un programme appelé « COPA pour les jeunes ». Dès ce moment-là, en cinq ans, nous aurions pu régler le problème de la pénurie de pilotes grâce à ce programme.

Quels sont les nouveaux défis auxquels les nouveaux pilotes font face? Tout d'abord, ils doivent s'inscrire au programme de licence de pilote privé. Il n'y a aucune aide financière pour ce programme dans tout le pays, il n'y a que des bourses. C'est aux élèves, à leurs parents ou à n'importe qui d'autre de trouver l'argent pour simplement passer à la première étape du programme de licence de pilote privé. Tout ce qui vient après concerne la licence de pilote professionnel.

La plupart des cours de pilotage ne donnent pas droit aux prêts étudiants, à moins qu'ils fassent partie d'un programme d'études collégiales, auquel cas il s'agirait que d'une formation théorique en classe. Les unités de formation au pilotage sont seulement accessibles dans certaines régions, généralement les régions à forte densité de population. Il y a seulement une école de pilotage au Yukon, et il n'y en a aucune dans les Territoires du Nord-Ouest ni au Nunavut.

En ce qui concerne la disponibilité des instructeurs... On refuse des étudiants, en fait, en raison du manque d'instructeurs, ou en raison de la longue liste d'attente. On demande donc aux candidats de revenir un an plus tard, quand il y aura, peut-être, de la place pour eux dans une unité de formation au pilotage. Quant aux étudiants qui veulent seulement obtenir la licence de pilote privé... Le pilotage récréatif ainsi que la licence de pilote privé ont été mis de côté. L'idée, c'est d'avoir quelques étudiants étrangers, mais également des pilotes de ligne, pour ceux du programme de formation de pilote en ligne. On laisse pour compte ceux qui deviendront instructeurs, ceux dont nous aurons besoin.

Les défis auxquels les unités de formation en pilotage font face comprennent la disponibilité d'instructeurs qualifiés. À quelques exceptions près, la plupart des instructeurs doivent être employés par une unité de formation au pilotage pour obtenir leur qualification d'instructeur de vol. Les autres défis comprennent l'utilisation des vieux aéronefs.

De plus, un autre défi auquel les unités de formation au pilotage font face est le fait qu'elles se trouvent dans des aérodromes assez vieux; il y a également des problèmes de capacité liés à la taille de l'aéroport et aux capacités de contrôle du trafic aérien et le besoin d'établir un équilibre — comme je l'ai expliqué tout à l'heure — entre la capacité de formation au pilotage et l'exploitation responsable des aérodromes, surtout dans certaines régions à forte densité, comme l'aéroport Saint-Hubert à Longueuil.

De plus, le seul financement fédéral qui pourrait aider ces unités de formation au pilotage et ces aéroports à se développer, à se maintenir et à explorer d'autres voies viendrait du PAIA, mais ces fonds sont destinés uniquement aux aéroports qui ont des services de transport de passagers, et la plupart des aéroports d'aviation générale n'en ont pas.

●(1005)

Comme je l'ai dit plus tôt, la plupart des gens voient l'aviation au Canada comme les transporteurs aériens et quelques petits aéronefs alors que, en réalité, c'est le contraire: de 90 à 95 % de tous les aéronefs au pays font partie de l'aviation générale. Certaines personnes considèrent également que l'aviation au pays correspond aux 26 aéroports importants du réseau aéroportuaire national, mais il y a plus de 1 500 aéroports.

En conclusion, pour que l'on puisse s'assurer que la chaîne d'approvisionnement des pilotes demeure solide, la porte du monde de l'aviation générale doit demeurer ouverte. On doit protéger les aéroports locaux afin que les écoles de pilotage aient un endroit où mener leurs activités et croître et qu'elles s'assurent de conserver des instructeurs expérimentés et talentueux. Cela signifie qu'on doit préserver les aéroclubs et les réseaux sociaux associés aux aéroports, y compris la communauté, du point de vue de ce qui se passe à l'aéroport local de sorte que les intervenants soient en relation et comprennent le rôle important que cette installation joue à l'échelle locale et de façon générale.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Gervais.

Capitaine Cameron, je vous souhaite la bienvenue.

Mme Judy Cameron (capitaine (à la retraite), Air Canada, directrice, Northern Lights Aero Foundation, à titre personnel): Merci de m'offrir l'occasion de parler aujourd'hui.

J'ai été la première femme au Canada à piloter pour une compagnie aérienne importante lorsque j'ai été embauchée par Air Canada en 1978. Après 37 ans et plus de 23 000 heures de vol, j'ai pris ma retraite comme capitaine de boeing 777 il y a trois ans.

Le plus grand défi auquel fait face aujourd'hui l'aviation au Canada, et, par conséquent, les écoles de pilotage, c'est la pénurie imminente de pilotes. Vous avez entendu que, d'ici 2025, le Canada aura besoin de 7 000 à 10 000 nouveaux pilotes. En 2036, il faudra 620 000 pilotes professionnels à l'échelle mondiale, ce qui est un nombre ahurissant. Le problème, en partie, c'est que 50 % de la population — les femmes — ne sont pas embauchés. J'ai commencé ma formation au pilotage il y a 45 ans, mais très peu de progrès ont été réalisés au chapitre du recrutement de femmes comme pilotes de ligne. Depuis 1973, année où les quelques premières femmes ont été embauchées, le pourcentage de femmes pilotes de ligne à l'échelle mondiale n'a augmenté qu'à 5 %.

Cela s'explique principalement par le manque de modèles. D'innombrables filles m'ont dit qu'elles n'avaient jamais vu une femme pilote auparavant. Les femmes dans l'aviation doivent être plus visibles et démontrer leur capacité, leur crédibilité et leur passion pour le pilotage.

Une étude de 2018 réalisée par Microsoft montre que les femmes sont plus susceptibles de connaître du succès et d'avoir un sentiment d'appartenance si elles ont des modèles positifs dans une carrière en STIM. Elles ont besoin de voir d'autres femmes qui occupent un emploi avant d'envisager cette carrière. La recherche montre également que l'exposition doit se faire lorsque les filles sont jeunes, puisque l'intérêt pour la technologie commence vers l'âge de 11 ans, mais disparaît vers l'âge de 16 ans. Une introduction manuelle et participative à l'aviation est nécessaire dans le cadre du programme de l'école primaire. Un cours de formation au sol en aviation intégrant des notions de physique, de mathématiques et de météorologie pourrait être offert aux étudiants du secondaire.

Comme l'a affirmé Bernard, un véritable vol est encore plus efficace pour susciter la passion de devenir pilote. Mon premier vol dans un petit avion a complètement changé mon parcours de carrière. Je faisais des études en arts. Mon premier vol a été l'élément déclencheur qui m'a donné la volonté et la détermination d'entamer une carrière en aviation. Des événements annuels comme Les filles prennent vol, une initiative lancée par les Ninety-Nines, offrent cette occasion.

Je suis directrice de la Northern Lights Aero Foundation, qui inspire les femmes de tous les secteurs de l'aviation et de l'aérospatial. Northern Lights organise un événement annuel de remise de prix depuis 10 ans pour souligner les femmes canadiennes qui ont réalisé de grandes choses dans ces domaines. Parmi les gagnantes antérieures, on compte la Dre Roberta Bondar et la lieutenant-colonel Maryse Carmichael, la première femme à commander les Snowbird. Nous avons un programme de mentorat, un bureau des conférenciers et des bourses. En outre, nous faisons de la sensibilisation lors d'événements d'aviation. Notre fondation a réussi à obtenir un soutien solide de l'industrie. Les entreprises comprennent enfin que nos activités favorisent le recrutement des femmes. La Northern Lights Aero Foundation présente aux filles et aux jeunes femmes des mentors et des modèles positifs qui ont réussi dans leur domaine.

Vous avez entendu parler du coût élevé de la formation au pilotage: de 75 000 \$ à 100 000 \$; il s'agit d'un obstacle tant pour les hommes que pour les femmes. On pourrait atténuer ce programme national de financement qui offre des recours comme des incitatifs fiscaux pour les écoles de pilotage, des prêts étudiants pour la licence de pilote privé — qui, comme vous l'avez entendu, n'est pas admissible aux prêts étudiants à l'heure actuelle et coûte environ 20 000 \$ — et une exonération de prêts pour les pilotes qui s'engagent à travailler en tant qu'instructeur de vol pour une période déterminée.

Le faible salaire des instructeurs de vol est un défi important auquel font face les écoles de pilotage. Je viens de parler à une jeune femme instructrice d'Edmonton à ce sujet. Elle est dans le domaine depuis 10 ans. Les instructeurs sont rémunérés entre 25 000 et 40 000 \$ par année. Leur revenu est variable, car ils ne sont pas salariés à moins de travailler pour une université ou un collège. Ils ne sont rémunérés que lorsque les conditions météorologiques sont propices au vol. Cela complique la tâche des écoles de maintenir en poste les instructeurs expérimentés, qui quittent leur emploi dès qu'ils s'en trouvent un autre plus payant, parfois dans un autre domaine que l'aviation. L'augmentation du salaire pourrait faire en sorte qu'il s'agisse d'un choix de carrière permanent viable pour les pilotes qui désirent être à la maison tous les soirs au lieu de passer des journées loin de leur famille. Un manque d'instructeurs finira par contribuer à la pénurie de futurs pilotes.

Les femmes et l'ensemble de la jeune génération s'inquiètent également de la conciliation travail-famille. C'est un aspect qui dissuade certaines femmes de s'inscrire à l'école de pilotage. Les jeunes pilotes d'une compagnie aérienne ont souvent les horaires les plus chargés, ce qui suppose nombre de journées consécutives loin de la maison au cours de la période où ils sont les plus susceptibles de fonder une famille. Des programmes novateurs comme le « partage de blocs » de Porter Airlines, qui consiste à partager un horaire de vol, facilitent la transition des femmes qui reviennent d'un congé de maternité. C'est une période difficile dans la carrière d'une pilote; je peux en témoigner personnellement, car j'ai eu deux filles et je suis retournée au travail seulement deux mois et demi après la naissance de l'une d'elles.

•(1010)

En terminant, je dirai qu'un des plus grands défis auxquels se heurtent les écoles de pilotage, c'est en réalité d'attirer des femmes. Avec le soutien du gouvernement et de l'industrie pour accroître l'initiation aux disciplines de STIM en salle de classe et offrir des incitatifs destinés aux jeunes qui veulent entamer une formation au pilotage et demeurer dans l'industrie, je crois que nous pouvons renverser la vapeur et remédier à la pénurie imminente de pilotes. J'ai eu le travail le plus extraordinaire au monde et j'encourage de tout mon cœur d'autres femmes à en faire autant.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup, capitaine Cameron.

Merci à tous les témoins de leurs excellentes recommandations.

Monsieur Jeneroux, vous avez quatre minutes.

M. Matt Jeneroux: Je suis désolé, madame la présidente, combien de minutes avez-vous dit?

La présidente: Compte tenu du fait qu'il est déjà 10 h 13 et que nous essayons de diviser le temps qu'il reste, vous avez quatre minutes.

M. Matt Jeneroux: Cela me convient; j'étais seulement curieux de savoir de combien de minutes je disposais.

Merci à vous tous de votre présence ici. Il est bon de vous recevoir au Comité.

C'est un véritable honneur de vous avoir avec nous, capitaine Cameron. Je vous suis reconnaissant d'avoir pris le temps de venir témoigner.

Quelle est la raison principale pour laquelle les pilotes quittent l'industrie? Nous parlons beaucoup d'attirer de nouveaux et de jeunes pilotes dans l'industrie, mais pourquoi les pilotes abandonnent-ils le domaine?

Je vais commencer par vous, capitaine Cameron.

Mme Judy Cameron: J'ai acquis mon expérience dans une compagnie aérienne. En règle générale, personne n'abandonne une carrière avec un transporteur aérien. Une fois qu'on a une certaine ancienneté, la progression est en quelque sorte assurée tant et aussi longtemps qu'on réussit ses vols de vérification compétence.

C'est seulement une hypothèse de ma part, mais je crois que, au début de sa carrière, si on a payé tout cet argent et qu'on a de la difficulté à trouver un emploi... On raconte à la blague que la différence entre un pilote débutant et une pizza, c'est que, contrairement au pilote, la pizza peut nourrir une famille de quatre.

Les premières années sont difficiles. C'est la seule raison, à mon avis, pour laquelle on peut penser à abandonner cette carrière. On trouve une autre façon plus sûre de gagner sa vie.

Encore une fois, lorsqu'on devient pilote d'une compagnie aérienne, on continue en général dans cette voie parce qu'il s'agit d'une excellente carrière.

M. Matt Jeneroux: Madame Hadfield, voulez-vous ajouter quelque chose?

Mme Robin Hadfield: C'est une question que je connais bien parce que seulement environ 40 % des diplômés demeurent en réalité dans le domaine de l'aviation. Nombre d'entre eux que je connais personnellement ne veulent pas aller travailler dans le Nord, particulièrement lorsqu'ils sont issus de grands centres urbains. Ils vont dans le Nord deux ou trois ans. Ils ne gagnent pas beaucoup d'argent parce que les transporteurs régionaux de troisième palier savent très bien que les pilotes quitteront bientôt leur emploi pour monter d'échelon dans le but de travailler pour Air Canada ou WestJet. Très peu de pilotes vont dans le Nord et disent vouloir y demeurer. Certains le font, mais ce n'est pas la majorité.

Nombre de ces pilotes ont été effrayés. Par le passé, les exploitants nordiques étaient connus pour essayer de repousser les limites des avions en les surchargeant et pour ne pas bien les entretenir. S'ils ont peur, ils diront simplement: « J'en ai assez et je ne gagne pas beaucoup d'argent » et quitteront leur emploi. Quant aux femmes, elles éprouvent des problèmes lorsque... Vous savez, il s'agit de jeunes femmes et de jeunes hommes; ils commencent à se fréquenter et ensuite ils se séparent, et c'est fini. Elles quittent l'industrie.

Il y a un éventail de... Mais le salaire est un énorme problème. Il est difficile à régler en raison de la façon dont l'ensemble de l'industrie a été structuré, au début des compagnies aériennes.

•(1015)

M. Matt Jeneroux: D'accord. Parfait, merci.

Monsieur Gervais, vous aurez peut-être l'occasion de répondre à la suite d'autres questions. Il ne me reste qu'une minute et je veux présenter un avis de motion.

Il s'agit d'un avis de motion verbal, madame la présidente.

La présidente: Vous voulez déposer un avis de motion? D'accord.

M. Matt Jeneroux: Dites-moi lorsque vous serez prête pour que je le lise.

La présidente: Allez-y.

M. Matt Jeneroux: D'accord. La motion se lit ainsi:

Que le Comité entreprenne une étude sur les répercussions de la taxe fédérale sur le carbone sur l'industrie des transports, comme suit:

Deux réunions sur les répercussions de la taxe carbone sur les passagers aériens;
Deux réunions sur les répercussions de la taxe carbone sur les passagers ferroviaires;

Deux réunions sur les répercussions de la taxe carbone sur les clients du secteur du camionnage;

et que le Comité fasse rapport de ses conclusions à la Chambre.

Je l'ai ici par écrit, Marie-France.

La présidente: Merci.

Il vous reste encore 45 secondes.

M. Matt Jeneroux: Merveilleux.

Monsieur Gervais, vous pouvez prendre le temps qu'il reste pour répondre à la question que j'ai posée.

M. Bernard Gervais: Nous pensons que, si des pilotes sont en voie de devenir des pilotes de ligne, il y a une telle demande partout dans le monde que nous n'aurons pas le temps de combler les vides et les lacunes.

Quant à savoir pourquoi les pilotes quittent le domaine, comme la capitaine Cameron l'a dit, on ne laisse habituellement pas une carrière de pilote de ligne; c'est juste qu'on n'a pas le temps d'y parvenir. Les pilotes décrochent un emploi dans le domaine de l'aviation et des transporteurs aériens partout dans le monde en raison de la croissance accrue et de la circulation aérienne beaucoup plus importante.

M. Matt Jeneroux: Combien de temps me reste-t-il?

La présidente: Vous avez quatre secondes. Nous allons passer à M. Iacono.

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Merci, mesdames et messieurs, d'être ici ce matin.

Capitaine, de plus en plus de gens prennent l'avion et voyagent, et, par conséquent, les compagnies aériennes sont plus occupées et font ainsi plus d'argent. Êtes-vous d'accord avec moi?

Mme Judy Cameron: C'est une industrie cyclique. C'est peut-être le cas pour le moment. J'ai vu qu'elle a connu des hauts et des bas.

M. Angelo Iacono: Par conséquent, pourquoi ne pas investir à l'interne pour combler ce vide? Pourquoi les compagnies aériennes n'investissent-elles pas dans leur propre personnel? Nombre d'agents de bord possèdent de l'expérience de vol et de service au public, alors pourquoi ne pas investir en eux afin qu'ils suivent ces cours? Pourquoi n'existe-t-il pas un programme à l'interne dans le cadre duquel on offre la possibilité aux employés de grimper dans la hiérarchie, de passer au prochain échelon et de devenir pilotes? Puisqu'une pénurie sévit, pourquoi ne fait-on pas cela?

Mme Judy Cameron: J'aimerais pouvoir répondre comme si j'étais cadre d'une compagnie aérienne, mais ce n'est pas le cas. C'est une question intéressante. Un des membres du public aujourd'hui travaille avec une fondation appelée Elevate; elle étudie à l'heure actuelle la raison pour laquelle les femmes n'envisagent pas une carrière de pilote compte tenu de la sécurité financière. Elles gagneraient certainement beaucoup plus d'argent si elles étaient pilotes au lieu d'être agentes de bord. Je n'ai pas de réponse à cela.

Il existe un modèle en Europe, un programme de cadets. Par exemple, Lufthansa a l'académie European Flight Training. Cette dernière s'occupe de la formation au sol, et, lorsqu'on a terminé cette formation, on peut commencer à piloter pour un transporteur aérien d'apport avec Lufthansa. On finit par piloter pour Lufthansa. Une prime à la signature est offerte au début, et les pilotes remboursent graduellement leur formation lorsqu'ils travaillent pour le transporteur d'apport.

Ce modèle présente des avantages et des inconvénients, comme peut en témoigner Robin. Je ne sais pas pourquoi Air Canada ne l'a pas examiné. Elle n'a pas eu à le faire parce que, par le passé, les gens se battaient pour obtenir un emploi chez Air Canada alors que les postes vacants étaient rares. La situation a complètement changé.

M. Angelo Iacono: Il n'y a aucune pénurie d'agents de bord, n'est-ce pas?

Mme Judy Cameron: J'imagine que non.

M. Angelo Iacono: Je crois que ce serait une façon positive d'examiner les choses.

Ma deuxième question — et les deux autres témoins peuvent également y répondre —, c'est pourquoi ne pas rester à l'interne et demander aux pilotes de donner des cours? Un professeur, par exemple, après deux ou trois ans, prendra une année sabbatique pour faire de la recherche. Pourquoi ne pas lancer un programme dans le cadre duquel des pilotes possédant un certain nombre d'années d'expérience donnent six mois de formation aux nouveaux pilotes et aux nouveaux étudiants? On éviterait ainsi la pénurie de formateurs. Vous dites que nous faisons face à une pénurie d'étudiants et de pilotes. Pourquoi ne pas la combler de l'interne?

• (1020)

Mme Judy Cameron: La pénurie touche les débutants, les pilotes privés et les pilotes de ligne.

Une fois embauché par la compagnie aérienne, on suit son programme de formation interne; les transporteurs aériens ont réussi à recruter nombre de pilotes à la retraite pour donner des cours de simulateur. Ce sont des compétences complètement différentes de celles des instructeurs dont on parle, qui sont nécessaires pour amener les jeunes pilotes à travailler dans le domaine de l'aviation.

M. Angelo Iacono: Aimerez-vous ajouter quelque chose à cela, Mme Hadfield?

Mme Robin Hadfield: Oui. Pour ce qui est de l'idée des agents de bord, j'en connais personnellement plus de 15 qui sont devenus pilotes et qui ont gravi les échelons, mais ils ont dû le faire par leurs propres moyens. Aucun incitatif n'est offert aux compagnies aériennes pour qu'elles donnent leur propre formation.

À propos de la pénurie de pilotes, on croit à tort que les gens ne veulent pas devenir pilotes. À Springbank, il existe deux écoles de pilotage qui ont une liste d'attente de plus de 300 étudiants. Au total, 78 cadets de l'air n'ont pas obtenu leur permis pour piloter un avion à moteur cet été en raison du manque d'instructeurs, et l'école de pilotage la plus achalandée au pays, à Brampton, a publié un avis en octobre qui indiquait qu'elle n'acceptait plus de nouveaux étudiants.

Il y a une liste d'attente pour les gens au Canada qui désirent apprendre à piloter. Les places sont occupées par des étudiants étrangers. Ces derniers quittent ensuite le pays, ce qui veut dire que nous avons une pénurie d'instructeurs; c'est pourquoi nous avons une liste d'attente d'étudiants.

C'est un cercle vicieux. Les écoles ont besoin d'argent, alors elles acceptent les étudiants étrangers, ce qui ferme la porte à nos étudiants.

La présidente: Je suis désolée, monsieur Iacono, votre temps est écoulé.

M. Nantel est le prochain.

[Français]

M. Pierre Nantel: Merci, madame la présidente.

Madame Hadfield, vous soulignez avec beaucoup de justesse qu'il n'y a pas de relais dans le système d'éducation au Canada quant aux écoles de pilotage, alors que nous avons un besoin criant de pilotes. Ce qui me frappe aussi, c'est ce que Mme Cameron évoquait quand elle disait que les gens du Nord, qui ont tant besoin de pilotes, ne déménageront pas dans le Sud pour suivre une formation pendant une période plus ou moins longue. Par ailleurs, je suis bien au courant du phénomène des écoles de pilotage à Saint-Hubert, lesquelles soulèvent de grandes préoccupations. Nous avons toujours déploré le fait qu'elles soient toutes concentrées à cet endroit, au-dessus des résidences de gens ordinaires.

Cependant, comme vous l'avez expliqué, il est assez triste de voir que les écoles acceptent beaucoup d'étudiants étrangers qui viennent prendre la place, non seulement d'étudiants canadiens, mais aussi de pilotes canadiens. Cela veut dire que ces pilotes s'en vont. Souhaitez-vous que le Comité recommande la création d'un réseau? Je pense ici à l'Association des industries aérospatiales du Canada, ou AIAC, qui a lancé le programme Tiens bon Canada et au sujet duquel nous avons voulu rencontré M. Hadfield.

Ne devrions-nous pas adopter une approche concertée pour établir un programme de formation à l'intention des jeunes, particulièrement des jeunes femmes, afin qu'ils se lancent dans ce domaine?

[Traduction]

Mme Robin Hadfield: Je crois que, si nous mettions en place des programmes dans les écoles secondaires, où les étudiants qui ne connaissent pas les aéroports... À mesure que les centres urbains ont pris de l'ampleur, nous avons perdu de petits aéroports et de l'aviation générale. Les gens ne voient pas les avions voler, alors les jeunes ne peuvent pas regarder dans le ciel et dire: « Oh, c'est ce que je veux faire dans la vie. » Ils fréquentent l'école secondaire et se concentrent sur des programmes de STIM, mais ceux-ci n'englobent pas l'aviation.

Je crois qu'il est temps de ramener l'aviation dans les écoles secondaires et également de mettre en place un programme de prêts étudiants et de remboursement de ces prêts — et le rendre abordable afin que les étudiants puissent fréquenter l'école — pour conserver nos étudiants canadiens dans les écoles de pilotage. La moitié de la population gagne moins de... Comment une famille ayant un revenu combiné de 80 000 \$ peut-elle avoir les moyens de payer la formation de leur enfant dans ces écoles?

Également, le remboursement est lent. Lorsque notre fils fréquentait l'école de pilotage, je lui ai dit qu'il allait devoir aller dans le Nord, y travailler pendant des années, pomper de l'essence et nettoyer du vomit dans les avions pour le fabuleux salaire de 20 000 \$ par année. Ensuite, lorsqu'on gravit les échelons — on se marie, on a des enfants — et qu'on gagne 100 000 \$, on passe à Air Canada et le salaire baisse à 40 000 \$.

C'est un cycle. Pour les écoles de pilotage, je crois qu'on doit assurément mettre en place un programme de remboursement des prêts. On ne peut pas empêcher les écoles de pilotage d'accepter des étudiants étrangers, mais si on peut faire en sorte que nos étudiants

aient les moyens de suivre cette formation... Le Canada est très reconnu partout dans le monde pour son secteur de l'aviation. C'est la raison pour laquelle, dans d'autres pays, on paie pour que les enfants suivent une formation au Canada.

• (1025)

[Français]

M. Pierre Nantel: Bien évidemment, l'éducation est de compétence provinciale, ce qui peut rendre les choses un peu complexes. Cependant, monsieur Gervais, je crois que vous êtes au courant de la situation qui existe à Saint-Hubert. Il n'y a aucun doute à mon avis qu'une des solutions serait de mieux planifier la répartition des écoles de pilotage. Pourquoi ne pas amener les cégeps du Québec à fraterniser avec leur aéroport local et à veiller à l'installation d'un simulateur de vol et de quelques avions dans le cadre d'une école de pilotage?

Actuellement, dans ma circonscription de Longueuil—Saint-Hubert, la concentration de ces écoles est tellement grande qu'elle en est devenue problématique. Je suis le premier à vanter les mérites de l'aérospatiale et à affirmer que Longueuil-Saint-Hubert est le berceau de plusieurs technologies merveilleuses qui font notre fierté. Cependant, lorsque je constate qu'à peine 25 à 30 % des places à l'École nationale d'aérotechnique sont libres, je trouve la situation déplorable.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Nantel, je suis désolée, mais il ne reste pas assez de temps pour une réponse à votre question maintenant. Elle pourrait peut-être être intégrée à celle d'une autre question.

Nous allons passer à M. Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente, et merci à vous tous d'être ici.

On dirait que le système de marché libre a vraiment imploré dans tout ça. Il y a des facteurs de charge plus élevés, du moins à bord des vols que je prends, et les coûts sont quand même assez élevés, particulièrement dans le Nord. Pourtant, des pilotes font pratiquement la file dans les banques alimentaires, un phénomène que nous avons observé aux États-Unis.

Vous me dites que, d'un côté, nombre de personnes veulent fréquenter les écoles de pilotage ici, mais, de l'autre, les formateurs gagnent un très faible salaire, et les frais de scolarité sont très élevés. Je suis désolé, mais où va l'argent?

Mme Judy Cameron: L'exploitation d'un avion est coûteuse.

J'allais justement dire, relativement à certaines questions précédentes, qu'il existe également des solutions à faible coût. Il n'y a aucun endroit à Toronto où on peut seulement regarder un avion décoller et atterrir. Vancouver possède une excellente zone d'observation. À Toronto, on doit se stationner sur le bord de l'autoroute pour observer les aéronefs.

Auparavant, nous pouvions offrir aux gens une merveilleuse occasion de visiter le poste de pilotage. Nous ne pouvons plus faire cela. C'était un des meilleurs outils de vente. Il a probablement été très coûteux pour beaucoup de parents au fil des ans de permettre à leurs enfants de nous regarder décoller et atterrir.

M. Ken Hardie: Oui, mais le fait est que les gens clés — les formateurs, les étudiants et les nouveaux pilotes — ont tous tendance à... Qui voudrait faire ce travail si la formation très coûteuse conduit à un faible salaire? Bon dieu, j'ai commencé en radio, et c'était exactement comme ça. Mais, encore une fois, nous voulions vraiment travailler dans ce domaine.

Je me demande si nous avons affaire — les milléniaux à la maison, bouchez-vous les oreilles pendant un moment — à l'attitude des millénaires ici également: « Nous voulons tout, et nous le voulons tout de suite. »

Un de vous dit oui, et l'autre dit non.

Mme Judy Cameron: J'ai entendu cela de personnes qui forment certains des nouveaux pilotes.

Je peux seulement témoigner de ma propre expérience. J'ai travaillé dans le Nord. J'y ai piloté pendant un an et j'ai pompé de l'essence dans un DC-3. J'ai manipulé des fûts de carburant. Lorsqu'Air Canada m'a embauchée, les gens de mon comité d'entrevue m'ont dit: « Apportez votre carnet de vol et tout ce qui peut favoriser votre embauche. » J'ai donc apporté des photographies de moi-même — en noir et blanc — en train de manipuler des fûts de carburant en combinaison de vol avec des bottes à embout d'acier. C'est peut-être ce qui m'a aidée à décrocher l'emploi.

Le fait est que le pilotage, contrairement à beaucoup d'autres occupations, c'est très plaisant. On s'amuse beaucoup, et certaines personnes sont motivées à devenir pilotes peu importe les difficultés, mais les coûts sont en train de devenir exorbitants.

Je crois que la solution, c'est d'avoir des prêts-subventions, particulièrement si on est disposé à travailler comme instructeur de vol ou dans une collectivité nordique. Je crois qu'on peut trouver des solutions.

M. Ken Hardie: Robin, voulez-vous ajouter quelque chose à cela?

Mme Robin Hadfield: Oui. Je pense que la différence entre les générations n'est pas le manque de motivation en réalité. À mon avis, les gens veulent encore devenir pilotes, et les listes d'attente des écoles de pilotage en font foi. Ce que les compagnies aériennes constatent, c'est que l'ensemble de compétences des candidats est un peu différent du côté des milléniaux, qui n'ont pas le même type de compétences de leadership.

Toutefois, c'est également très rare au sein de l'industrie. Comme l'a déjà dit Judy, l'industrie aérienne connaît des hauts et des bas, et j'ai observé cela dans toutes les générations de pilotes d'Air Canada et avec...

•(1030)

M. Ken Hardie: J'ai une petite question pour le temps qu'il me reste et je suis désolé d'être très bref ici.

Utilisons-nous pleinement la formation militaire? Est-ce que des militaires pourraient essentiellement gagner un peu d'argent supplémentaire en formant des pilotes?

Mme Robin Hadfield: Oui, mais je crois que l'armée fait également face à une pénurie de pilotes pour exactement la même raison: le manque d'instructeurs. Elle ne peut pas les embaucher assez rapidement.

M. Ken Hardie: Il me reste peut-être encore un peu de temps si vous voulez terminer votre réponse précédente...

Oh, monsieur Gervais...?

M. Bernard Gervais: J'aimerais ajouter quelque chose.

Je crois que monsieur le député Ianono a également demandé pourquoi on n'offre pas de formation. L'environnement de formation pour l'obtention d'une licence de pilote privé ou de pilote de ligne et tout ce qui l'entoure est très réglementé, et c'est comme ça depuis nombre d'années. C'est une question de sécurité. On ne peut pas seulement décider de former quelqu'un. On doit être instructeur pour former les gens.

Il y a un protocole, lequel est prévu dans le Règlement de l'aviation canadien. Il s'agit d'un protocole et d'un processus éprouvés, et ils existent depuis très longtemps. On pourrait peut-être également examiner cela afin d'accélérer le processus.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Graham.

M. David de Burgh Graham: Merci.

Une des particularités que j'ai constatées lorsque je suis devenu pilote en 2005, c'est que c'est la seule industrie dans laquelle les nouveaux pilotes forment d'autres nouveaux pilotes. Il semble que très peu de pilotes expérimentés transmettent leurs connaissances aux débutants.

En même temps, un pilote de 737 ne peut pas former un pilote de Cesna 172 parce qu'il s'agit d'un ensemble de connaissances complètement différent, alors comment pouvons-nous faire en sorte que les pilotes expérimentés transmettent leurs connaissances aux nouveaux pilotes afin d'augmenter le bassin d'instructeurs?

Vous pouvez tous répondre à la question.

Mme Robin Hadfield: Sur le plan financier, il faut donner un incitatif. Si on invite un pilote de ligne à la retraite à revenir à la compagnie aérienne pour enseigner dans des simulateurs, il gagnera 70 \$ l'heure. On en parlait plus tôt. Si vous lui proposez d'aller dans une école de pilotage, il gagnera 30 \$ l'heure; il répondra donc que c'est hors de question...

M. David de Burgh Graham: S'il a de la chance...

Mme Robin Hadfield: ... mais si vous faisiez en sorte que ce revenu soit exempt d'impôt, tous les pilotes accourraient. Ils sont les plus radins que vous puissiez rencontrer dans le monde.

Des députés: Ha, ha!

Mme Robin Hadfield: Si vous offriez 30 \$ l'heure à un pilote et que ce revenu était exempt d'impôt, cela reviendrait au même que de gagner 70 \$ l'heure, et vous auriez probablement un pourcentage énorme de pilotes à la retraite qui iraient dans ces écoles de pilotage. Ils adorent travailler avec les jeunes. Ils aiment les voir voler. Ils adorent être dans des avions. Donnez-leur un incitatif fiscal et ils le feront.

M. David de Burgh Graham: J'ai beaucoup de questions différentes, alors je vais devoir être bref.

Nous avons parlé du coût de la formation de pilotage, comme vous venez tout juste de le faire, et également de la réduction des prêts étudiants, mais, comme je l'ai dit il y a quelques semaines au sujet de l'écrasement de l'avion de Germanwings, nous avons vu quel était le risque si un étudiant suit la formation et égare ensuite son certificat médical. Comment atténueriez-vous ce risque à l'égard des prêts de manière à ce que personne ne dissimule de maladie et de handicap afin de rembourser ce prêt?

Mme Judy Cameron: C'est préoccupant. Vous dépensez tout cet argent et découvrez ensuite que vous êtes médicalement invalide. Les exigences pour obtenir un certificat médical de classe 1 sont assez strictes, alors peut-être qu'il devrait y avoir une sorte de clause de protection, une assurance à laquelle vous pourriez souscrire, grâce à laquelle, si vous perdez votre licence pour des raisons médicales, vous n'aurez pas à rembourser de 75 000 à 100 000 \$ en frais de formation.

C'est une situation difficile. Presque aucune autre profession n'exige que l'on conserve un certificat médical valable de classe 1.

M. David de Burgh Graham: Il s'agit d'un sujet différent dont nous n'avons pas du tout discuté auparavant. Quand vous obtenez un diplôme universitaire, vous obtenez les initiales « B.A. » après votre nom, ou peu importe quoi d'autre. Quand vous devenez ingénieur, vous obtenez l'abréviation « ing. »

Vous passez des années et des années à l'école, et il n'y a pas d'initiales honorifiques pour les pilotes. Ne devrait-il pas y en avoir?

M. Bernard Gervais: Absolument.

Une voix: Il y a « capitaine ».

Des voix: Ha, ha!

M. David de Burgh Graham: Oui, mais pas pour un copilote ou un pilote de brousse. Quand vous obtenez vos quatre barrettes à Air Canada, vous devenez capitaine, mais, si vous êtes pilote dans un autre secteur de l'industrie...

Mme Robin Hadfield: Vous êtes tout de même « capitaine ».

Une voix: En effet.

M. David de Burgh Graham: C'est juste.

Quand j'apprenais à piloter, nous avons appris à l'aide de documents CFS et VNC en version papier. À présent, tout le monde utilise l'application ForeFlight. Sommes-nous en train de perdre la confiance des pilotes en passant au numérique?

M. Bernard Gervais: Non, pas vraiment. C'est juste une autre façon d'apprendre. De nos jours, si vous regardez comment les choses ont changé en ce qui concerne la technologie, la jeune génération continue... les jeunes ont des connaissances et peuvent trouver autant d'information que nous l'avons fait sur papier. Tout est encore là.

Non, je ne crois pas, pas selon ce que nous constatons.

Mme Robin Hadfield: Je pense que cela a amélioré l'apprentissage. Je crois que cela a contribué à améliorer la sécurité. Je me rends seule à Oshkosh, l'aéroport le plus fréquenté du monde, pendant une semaine, et, si mon application ForeFlight cessait de fonctionner comme j'arrivais là-bas, je serais perdue. Je ferais demi-tour et me dirigerais vers le lac.

• (1035)

M. David de Burgh Graham: C'est exactement ce que je veux dire. Nous...

La présidente: Merci beaucoup. Je suis désolée, monsieur Graham.

M. David de Burgh Graham: Je vous remercie.

La présidente: M. Godin est le prochain.

[Français]

M. Joël Godin: Merci, madame la présidente.

Je remercie nos chers témoins. Leurs propos sont très intéressants.

Il semble y avoir une certaine banalisation de l'incidence du manque de pilotes sur l'avenir de l'industrie de l'aviation. J'aimerais que vous me parliez de l'importance de la formation des pilotes. Le nombre de vols augmente de 4 % à 5 % par année. Si on ne trouve pas de solution dans l'industrie aérospatiale, quelle sera l'incidence de cette augmentation de vols?

Ma question s'adresse à vous trois.

Voulez-vous commencer, monsieur Gervais?

M. Bernard Gervais: Oui.

Il y a un manque de pilotes à l'échelle mondiale. Il demeure que si le Canada ne trouve pas de réponse à cela, il faudra embaucher des gens d'autres pays.

L'industrie est en croissance partout dans le monde, mais je ne crois pas qu'il faille commencer à recruter des gens d'autres pays. Nous avons la capacité de les former au Canada. La plupart de nos pilotes ont été formés grâce au Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique. Dans ces bases militaires, on a formé environ 130 000 pilotes. La formation des pilotes au Canada est de notoriété internationale. Nous avons la capacité de le faire et il faudrait se retrousser les manches et aller de l'avant.

Comme M. Nantel l'a mentionné tantôt, il devrait y avoir un programme national de formation et de relève. Le Canada est le berceau de l'aérospatiale. Le pays s'est développé notamment grâce à l'aéronautique.

Nous devons le faire, sinon, ce sont les entreprises canadiennes autour de Montréal, de Calgary et de Vancouver, notamment Viking Air, qui en souffriront. Le Canada est le berceau de l'aéronautique.

M. Joël Godin: Merci.

Les autres témoins veulent-ils ajouter des commentaires? Je vois que non.

Dans d'autres professions, comme la médecine et la comptabilité, les firmes s'arrachent les étudiants.

N'y aurait-il pas lieu de réfléchir et d'inciter les entreprises à investir dans le recrutement de jeunes hommes et de jeunes femmes ayant le potentiel de devenir des pilotes? L'entreprise pourrait les parrainer, en quelque sorte, en les aidant financièrement, ce qui leur permettrait de rembourser leurs prêts plus rapidement et d'avoir un avenir prometteur et confortable.

Il est important, pour l'industrie, d'avoir des pilotes pour pouvoir continuer à fonctionner.

[Traduction]

Mme Robin Hadfield: Faites-vous référence à un programme des cadets?

[Français]

M. Joël Godin: Non, ce serait pour plus tard, en fait. Il n'y a pas de décision prise quant aux cadets, mais les programmes pourraient être jumelés.

La solution devrait venir de l'industrie aérospatiale, qui parraine vos cadets, comme dans le cas dont vous avez parlé dans votre témoignage ou dans d'autres circonstances. Quand, dans l'industrie, on voit des jeunes qui sont motivés et qui ont du potentiel, pourquoi ne pas les parrainer et les accompagner pour qu'ils voient l'avenir positivement?

M. Bernard Gervais: Je suis bien d'accord avec vous. D'ailleurs, certaines entreprises le font déjà. Pratt & Whitney et Bombardier ont des aéroclubs. Cependant, il y a une tout autre étape à entreprendre.

L'an dernier, l'Association des pilotes d'Air Canada et la COPA ont élaboré un guide des carrières et mis sur pied des bourses de pilotage pour inciter les gens à se lancer dans ce domaine, mais ce n'est pas nécessairement du parrainage à proprement parler.

Il y aurait lieu que les compagnies fassent du parrainage, exactement comme vous le dites, et c'est très possible. Les coûts seraient minimes, mais il faut avoir un plan. La COPA serait prête à travailler avec ces gens. On pourrait utiliser les aéroports et les aérodromes situés ailleurs que dans les points névralgiques dont on parlait plus tôt pour démarrer de tels programmes.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Je suis désolée, monsieur Godin, mais votre temps est écoulé.

Allez-y, monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Je vous remercie, madame la présidente.

Je vais partager mon temps de parole avec M. Graham. Je pense qu'il a encore quelques questions à poser, mais j'aimerais présenter un avis de motion, madame la présidente, qui, je l'espère, sera examiné à la prochaine séance.

En ce qui concerne cet avis de motion, madame la présidente, comme vous le savez, nous nous sommes penchés sur les coûts liés à la pollution et nous essayons d'obtenir autant de commentaires que possible de part et d'autre de la Chambre. Par conséquent, mon avis de motion, madame la présidente, se lit comme suit:

Que l'Opposition officielle présente au Comité son plan pour gérer les coûts de la pollution liée aux transports.

C'est ce que je présenterai à la prochaine réunion.

Sur ce, monsieur Graham, allez-y. Vous avez la parole.

• (1040)

M. David de Burgh Graham: Je vous remercie.

Je n'en ai pas beaucoup d'autres, mais j'en ai encore quelques-unes.

Monsieur Gervais, vous avez mentionné le programme COPA pour les jeunes et vous avez déjà fait partie de l'APBQ, et, comme vous le savez, j'en fais également partie. J'ai participé à au moins cinq de ces événements Kids in Flight. Pouvez-vous nous parler des répercussions réelles de tout cela? Je sais que, de la cinquantaine d'enfants que j'ai pris avec moi, dont un seul a vomé — j'en suis très fier —, je dirais qu'environ la moitié ou peut-être même plus étaient des filles, mais cela ne semble pas se traduire par un intérêt pour l'école de pilotage.

Avez-vous une idée de la raison pour laquelle c'est ainsi?

Madame Cameron, vous parliez de voir des modèles. Mon instructrice est une femme. C'est une excellente instructrice et une excellente pilote. Elle vole lors de tous ces événements. Elle s'occupe de la formation au sol de tous les enfants, ils voient ce modèle. Comment convertir cela en intérêt?

Mme Judy Cameron: Je dirais qu'ils ne le voient toujours pas assez. Je pense que cela doit commencer à l'école primaire, puis être abordé, disons, par des conseillers d'orientation du secondaire. On doit les éduquer.

Il y a beaucoup de fausses idées. La première est qu'il faut être un génie des mathématiques pour être pilote. Ce n'est pas vrai.

M. David de Burgh Graham: C'est seulement lorsqu'on a des ennuis.

Mme Judy Cameron: Il faut pouvoir faire des additions et des soustractions simples.

L'autre idée fautive est qu'il faut avoir une vision parfaite de 20/20. Ce n'est pas vrai non plus.

Je pense que le problème, c'est que nous ne suscitions pas l'intérêt des jeunes assez tôt, et j'en suis un parfait exemple. J'ai dû retourner à l'école avant de commencer le collège d'aviation. Je n'avais pas fait de mathématiques en douzième année. J'étais dans un programme d'arts à l'université, de sorte que j'avais déjà limité mes options.

Je pense que vous devez les recruter plus jeunes.

Je ne peux pas vous dire pourquoi ce premier vol n'a pas été totalement motivant pour eux. C'était certainement le cas pour moi, et il y a beaucoup de programmes comme celui-là. L'organisation The Ninety-Nines présente l'événement Girls Take Flight. Un de nos directeurs de Northern Lights en est responsable. Il y avait 1 000 personnes cette année à Oshawa, où 221 filles et femmes ont volé. Je suis sûre qu'un certain nombre d'entre elles étaient intéressées à poursuivre une carrière après cela.

Je pense que c'est une question d'exposition, d'avoir plus de choses comme Elevate. Encore une fois, je parle d'une dame dans l'auditoire. Elle dirige une organisation qui se rendra dans 20 villes du Canada et fera la promotion de diverses carrières dans le domaine de l'aviation. Elle est contrôleuse aérienne, donc il ne s'agit pas seulement des pilotes; il s'agit du contrôle aérien, de l'entretien et de différents domaines. Je pense que les enfants ont besoin d'être exposés à cela, et, plus l'expérience pratique est grande, mieux c'est. Ce ne devrait pas être seulement quelqu'un qui parle dans une salle de classe.

M. David de Burgh Graham: J'aimerais poursuivre un peu sur cette voie. Enfant, quand je prenais l'avion, j'allais toujours dans le poste de pilotage. C'était amusant. Puis, le 11 septembre est arrivé, et cela a évidemment changé beaucoup de choses.

Vous êtes une pilote expérimentée. Voyez-vous un problème de sécurité? Existe-t-il un moyen de préautoriser les personnes qui sont intéressées à entrer dans le poste de pilotage avant un vol afin que nous puissions ramener cette expérience? Est-ce possible?

Mme Judy Cameron: L'un des plus grands désirs ardents de tout pilote de ligne était de pouvoir avoir de nouveau sa famille dans le poste de pilotage. Si vous ne pouvez pas faire confiance à vos enfants ou à votre conjoint, vraiment, à qui pouvez-vous faire confiance?

M. David de Burgh Graham: Il y a eu l'écrasement de l'Airbus en Russie...

Mme Judy Cameron: C'est vraiment déplorable que cela ne puisse être réglé. Nous avons des cartes NEXUS. Nous avons diverses mesures de sécurité. J'aimerais voir des changements.

Mme Robin Hadfield: Pourrais-je intervenir à ce sujet?

M. David de Burgh Graham: Bien sûr.

Mme Robin Hadfield: Je pense que les milliers et les milliers d'enfants que nous avons embarqués pour des vols voient cela comme un vol libre. Dans le cadre de notre programme, nous avons constaté que ce sont les parents qui font obstacle. Quand l'enfant dit qu'il veut devenir pilote, leur réaction naturelle est: « Tu vas t'écraser et mourir. Pas question. Tu ne peux pas faire ça. Personne dans notre famille n'a jamais fait ça. »

Nous avons apporté des changements, et dans le programme cette année, vous devez déjà être en âge de voler. Nous avons eu sept événements où nous avons amené des jeunes. S'ils étaient à l'école secondaire, le parent devait également participer au vol. À chacun des événements, de une à trois personnes se sont inscrites, et l'école de pilotage qui était présente leur a parlé sur place. Je pense qu'il faut se concentrer sur les enfants plus âgés, pas les petits.

M. David de Burgh Graham: Monsieur Gervais, aimeriez-vous faire un commentaire?

M. Bernard Gervais: Pour ajouter à ce que Robin disait, l'an dernier, la COPA a commencé à offrir gratuitement à tous ceux qui ont l'âge de voler, de 14 à 17 ans, un cours théorique en ligne et un carnet de bord pour entrer à l'école de pilotage. Si vous avez entre 14 et 17 ans, votre prochaine étape est de vous rendre à l'école de pilotage. Nous déployons des efforts dans ce sens.

M. David de Burgh Graham: D'accord.

En ce qui concerne le danger, lorsque j'étais à l'école de pilotage, nous aimions dire que la période la plus dangereuse de la journée d'un pilote était de se rendre en voiture à l'aéroport. Si les gens pouvaient comprendre cela...

Je pense que l'incident survenu dans le Sud-Ouest il y a un an, lorsqu'un passager a été aspiré par la fenêtre et tué, était le premier décès à bord d'un vol commercial aux États-Unis en quelque chose comme neuf ans. Il y a un mythe persistant selon lequel un avion n'est pas sûr. Comment pouvons-nous faire valoir le fait qu'il s'agit de loin du moyen de transport le plus sûr au monde?

M. Bernard Gervais: L'année dernière, la COPA et Transports Canada ont lancé la campagne de sécurité de l'aviation générale. Le ministère nous a demandé de l'aider. Il s'agit d'un outil de communication que nous utilisons pour montrer au grand public

que les vols sont sûrs au plus haut point; par conséquent, il y aura davantage de publicité et de communication à cet égard.

●(1045)

La présidente: Merci beaucoup à nos témoins. C'était très instructif. Vous avez certainement donné à nos analystes un grand nombre de recommandations que le Comité pourrait vouloir présenter. Je vous remercie beaucoup du temps que vous nous avez consacré aujourd'hui.

Je vous souhaite à tous un joyeux Noël.

J'ai une pensée pour le Comité. Je n'avais pas prévu de réunion pour jeudi; nous avons eu cette discussion. Étant donné qu'il semble que nous serons ici, le Comité souhaite-t-il tenir une réunion jeudi? On pourrait essayer d'organiser une réunion à ce moment. Le cas échéant, j'aimerais que ce soit appuyé massivement.

Je ne constate pas de grand enthousiasme pour ce qui est d'essayer de planifier une réunion jeudi. Merci beaucoup.

Encore une fois, joyeux Noël. Merci beaucoup à tous de votre coopération.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante : <http://www.noscommunes.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

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.

Also available on the House of Commons website at the following address: <http://www.ourcommons.ca>