



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 116 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 25 octobre 2018

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le jeudi 25 octobre 2018

• (0845)

[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. Nous faisons une étude sur l'évaluation de l'incidence du bruit des avions à proximité des grands aéroports.

Avant de présenter les témoins, je vais laisser mon collègue faire une remarque.

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): Merci, madame la présidente.

La question n'intéresse pas directement le Comité des transports, mais c'est tout de même une question de transport. Je crois que beaucoup d'entre vous avaient été invités hier soir à la projection de *First Man*, le premier homme sur la lune. Nous n'étions pas nombreux, mais certains d'entre nous y sont allés. Le ministre a pris la parole et il s'en est très bien tiré, tout comme notre futur astronaute, David Saint-Jacques. Nous avons vu notre astronaute actuel, Ryan Gosling, jouer Neil Armstrong dans *First Man*. Nous étions là, environ 45 minutes après le début du film, et la fusée venait à peine de décoller. Le bruit était infernal, avec toutes sortes de sons absolument dingues, en plus d'un bip... bip... incessant. Tout à coup, l'écran s'est éteint, les lumières se sont allumées et l'alarme incendie a sonné.

Des voix: Oh, oh!

M. Ron Liepert: Toute la salle, soit quelque 500 spectateurs, nous nous sommes retrouvés à cailler, debout dans la rue. Certains, dont moi, nous ne nous sommes pas donné la peine d'attendre pour voir si l'astronaute alunirait ou pas. J'ignore quel a été le dénouement, mais le fin mot de l'histoire, madame la présidente, c'est qu'on m'a fait cadeau de cette paire de chaussettes.

La présidente: Oh! Regardez-moi comme elles sont superbes!

M. Ron Liepert: Je vais les déclarer auprès de la commissaire à l'éthique.

Des voix: Oh, oh!

La présidente: J'aurais aimé avoir une caméra à ce moment-là.

M. Ron Liepert: Je pense qu'il y a une autre paire de chaussettes gratuites qui traîne dans le coin.

Une voix: Il a réussi.

M. Ron Liepert: Il a réussi? Oh, vous êtes retourné à la salle. Combien de temps est-ce que ça a duré?

Une voix: Oui, nous y avons été. Il y en a eu pour 50 minutes.

La présidente: Très bien.

Merci beaucoup d'avoir porté cela à l'attention de tout le monde.

Ce matin, nous accueillons Peter Bayrachny, représentant de Neighbours Against the Airplane Noise, et à titre personnel, Richard Boehnke et Tom Driedger. Bienvenue à tous.

Peter, voulez-vous commencer? Vous avez cinq minutes.

M. Peter Bayrachny (représentant, Neighbours Against the Airplane Noise): Madame la présidente, mesdames et messieurs, je vous remercie de m'avoir invité à comparaître devant vous aujourd'hui. Je suis très heureux que le Comité ait choisi d'étudier cet important sujet qui touche les Canadiens qui vivent à proximité des aéroports.

Le bruit est la première chose que les gens remarquent, dont ils se plaignent ou dont ils discutent au sujet des aéroports avoisinants. Je réside à Markland Wood, le quartier résidentiel le plus proche de l'aéroport international Pearson, qui est actuellement géré par l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, la GTAA.

Je dois également souligner que tous les quartiers avoisinants sont touchés par le bruit de la GTAA et ne devraient pas être exclus de cette étude. Cependant, mon expérience étant celle d'un résident d'un quartier concret, je me limiterai à parler des effets de l'aéroport Pearson et de la gestion de la GTAA.

La GTAA a annoncé son intention de doubler le trafic aérien d'ici 2040. Cela signifie qu'il y aura une augmentation proportionnelle du bruit des aéronefs dans l'ensemble. L'aéroport Pearson et de nombreux grands aéroports sont enclavés et ne peuvent pas être élargis pour gagner plus d'espace. La seule forme d'expansion dans une infrastructure existante est d'accroître le nombre de décollages et d'atterrissages, ce qui ne fera qu'accentuer le problème du bruit, qui est déjà grave.

Je crois que si des comités parlementaires comme celui-ci se concentraient uniquement sur la question fondamentale du bruit, vous rendriez un très mauvais service aux Canadiens qui vivent à proximité de ces aéroports. Le bruit n'est que l'un des problèmes auxquels les résidents sont confrontés. À cela s'ajoutent les effets de ces niveaux élevés et répétitifs de bruit sur la santé des êtres humains qui vivent dans les environs, ainsi que l'impact des interruptions de sommeil causées par le bruit des aéronefs.

À ce jour, personne, ni Santé Canada ni des experts-conseils indépendants, n'ont mené une étude sur les effets des niveaux actuels du bruit sur les humains au cours des 10 dernières années ou sur les niveaux de bruit plus élevés qui seront observés à l'avenir, comme le proposent la GTAA et d'autres aéroports. Parler du bruit ne sert à rien si on ne tient pas compte des effets actuels et futurs sur la population vivant à proximité de ces aéroports.

Il est important de mentionner les vols de nuit, un sujet qui préoccupe énormément tous ceux qui résident à proximité d'un aéroport, surtout de l'aéroport Pearson. Les interdictions de vol de nuit devraient être instaurées dans les grands aéroports du Canada. Un certain nombre de grands aéroports dans le monde ont des interdictions de vol de nuit, y compris l'aéroport de Heathrow, le troisième aéroport en importance dans le monde, et l'aéroport de Francfort, le neuvième en importance. Les deux ont des interdictions de vol de nuit, c'est-à-dire aucun vol au-delà de 23 h. Ce devrait être la norme, et non l'exception.

Si l'on pousse plus loin le thème du bruit et des effets sur la santé humaine, il y a l'effet environnemental de l'augmentation du trafic aérien. Il faudrait aussi coordonner les études sur les effets de la pollution par les gaz d'échappement et les effets environnementaux de l'augmentation du trafic, car nous ne disposons actuellement d'aucune donnée pertinente à ce sujet. Environnement Canada, en collaboration avec Santé Canada, devrait établir des stations de surveillance autour des grands aéroports comme Pearson pour recueillir des données sur le bruit et la pollution. La mesure est essentielle pour la prise de décisions futures sur des sujets importants comme l'augmentation du trafic aérien et ses effets.

Regardons maintenant vers l'avenir. Pourquoi la GTAA veut-elle une augmentation du trafic aérien? La réponse, c'est le revenu. Comme l'a dit Hillary Marshall, de la GTAA, l'organisation a une dette d'environ 5 milliards de dollars. Nous avons une société sans but lucratif qui ne peut survivre que si elle obtient plus de revenus, ce qui s'est traduit par une augmentation du trafic aérien. Avec la croissance démographique, la taille actuelle et les projections de Toronto, nous sommes déjà la quatrième région métropolitaine en importance en Amérique du Nord, ayant dépassé récemment Chicago.

Au lieu d'essayer d'augmenter le trafic aérien dans le même espace à Pearson, pourquoi ne pas ajouter un autre aéroport? Toutes les cinq plus grandes villes d'Amérique du Nord ont au moins deux grands aéroports, à l'exception de Toronto. La GTAA n'appuierait pas cette idée. Elle doit récupérer son énorme dette de 5 milliards de dollars. Nous avons des solutions de rechange comme Pickering, avec des terrains que le gouvernement fédéral possède déjà, ou un aéroport existant à Hamilton, qui pourrait grandir et augmenter la capacité de trafic dans la région de Toronto pour les années à venir.

En conclusion, j'aimerais énoncer les faits.

Le gouvernement fédéral a cédé le contrôle et la gestion de nombreux grands aéroports canadiens à des sociétés privées. Ce n'est pas une question partisane; ce problème a été présent sous de nombreux gouvernements, tant libéraux que conservateurs. Je crois que le bruit dans les aéroports, les effets sur la santé et les questions environnementales devraient être surveillés et gérés par le gouvernement, et non par des sociétés comme la GTAA, qui n'ont qu'un seul objectif, soit l'augmentation des revenus.

Je suggère que dans son rapport, le Comité formule des recommandations en vue de légiférer de sorte que l'on puisse exercer davantage de contrôle sur des entités comme la GTAA et que le gouvernement ait la capacité de contrôler le bruit, les effets sur la santé et la pollution et la façon dont ils affectent les citoyens par et pour lesquels vous avez été élus.

• (0850)

Merci.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur.

Monsieur Boehnke, voulez-vous prendre la parole?

M. Richard Boehnke (à titre personnel): Oui.

Bonjour.

Je m'appelle Richard Hermann Boehnke et je viens d'Etobicoke. Je remercie le Comité permanent de m'avoir invité à lui faire part de mon point de vue sur le bruit des aéronefs.

Mes voisins et moi habitons au sud de l'aéroport international Lester B. Pearson, aussi connu sous le nom de Toronto Pearson ou de « petit timbre-poste » pour les moins aimables. Depuis la trentaine d'années que je fais affaire avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto au sujet de son principal élément pollueur, soit le bruit des aéronefs, j'ai conclu qu'il y a deux mesures qui s'imposent pour améliorer la situation des résidents de Toronto à ce chapitre.

En ce XXI^e siècle, il faut d'abord que Santé Canada établisse et applique des normes de santé humaine face au bruit des avions. Une fois établies, ces normes doivent servir à créer une allocation fixe et permanente de vols de nuit afin de remplacer la formule variable, qui est de plus en plus répandue de nos jours et qui prévoit un seuil tellement élevé qu'il est garanti que le taux ne pourra jamais être baissé à dessein.

C'est ironique, étant donné que l'on insiste de plus en plus sur l'importance du sommeil, et presque tout le monde sait que la privation de sommeil entraîne une augmentation de la tension artérielle, de l'anxiété, des changements d'humeur, des difficultés de concentration, etc. L'atteinte de cet objectif en matière de bruit et de santé établirait clairement des réponses scientifiques aux plaintes relatives au bruit dans la collectivité, et permettrait de prévoir les déplacements des aéronefs la nuit, en fonction de données scientifiques sur la santé. Un sommeil sain est un besoin humain fondamental au même titre qu'une bonne nourriture, de l'eau potable et un logement sûr.

De plus, je suis certain que de telles normes sanitaires existent déjà dans l'Union européenne, par exemple, ce qui évite à Santé Canada de consacrer beaucoup de temps et d'argent à des études complexes. Santé Canada doit surveiller et faire respecter ces normes afin que le public ait la certitude que le gouvernement les protège contre les dangers connus attribuables au bruit.

Pour la première fois, on obtiendrait ainsi des indications utiles sur les plans d'expansion qui tiendraient compte des esquisses économiques des planificateurs d'affaires de l'aéroport Pearson de Toronto, qui visent à atteindre leur cible de 90 millions de passagers, mais accordant tout autant d'importance à des considérations relatives à la santé humaine. Après tout, si on trouve que c'est déjà bruyant avec 45 millions de passagers, imaginez ce qu'il en serait avec les allées et venues de 90 millions de personnes chaque année.

Enfin, si ce qui précède n'est pas suffisamment alarmant pour le Comité, il s'agirait de jeter un coup d'oeil sur la question de la sécurité. J'ai constaté que Transports Canada souhaite diminuer sa participation à la surveillance directe des pilotes s'il faut compter avec 45 millions de passagers de plus à leur arrivée à Toronto, et aussi que le système de gestion de la sécurité n'a pas l'appui inconditionnel de ceux qui y participent. On entend également parler de décennies de retard dans l'adoption de ceintures de sécurité pour les autobus scolaires et d'un manque de leadership en ce qui a trait à la formation des conducteurs de camions au Canada. Ensuite, on parle des plans d'expansion de l'aéroport sans avoir fait d'études d'impact. Tout cela inquiète vraiment le public.

D'autres vous ont parlé des problèmes de financement de Transports Canada, des compressions constantes, des plans d'autoréglementation envisagés pour remplacer la surveillance directe dans le poste de pilotage et des préoccupations générales concernant le manque apparent d'accès du public à l'examen des responsabilités de Transports Canada en matière d'application de la loi. Ce ministère a beaucoup de travail à faire et il a sans doute besoin de l'aide du Comité permanent.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de vous faire part de mes commentaires et de mes suggestions. Aidez-nous avant que l'expansion ne finisse de se cimenter. Faites imposer des normes sanitaires en matière de bruit.

[Français]

Je vous remercie.

• (0855)

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

C'est au tour de M. Driedger.

M. Tom Driedger: Merci.

Mon intérêt pour le bruit dans les aéroports vient de deux sources. Tout d'abord, j'habite près de l'aéroport et, deuxièmement, j'ai fait carrière dans les aéroports, ayant passé les 30 dernières années, à Pearson, surtout dans le domaine de la planification. Mon sujet aujourd'hui est l'augmentation des vols de nuit et partant, des aléas qui vont avec, dont l'agacement, la perturbation du sommeil et la détérioration de la qualité de vie.

En 1996, il y avait environ 9 600 vols au cours de la période comprise entre 12 h 30 et 6 h 30. En 1997, la première année complète qui a suivi le transfert de l'aéroport à l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, la GTAA, le budget des vols de nuit a été fixé à 10 300. À l'heure actuelle, en s'appuyant sur une formule étrange en vertu de laquelle le budget des vols de nuit augmente proportionnellement à la croissance du nombre de passagers, Transports Canada permet qu'il y ait plus de 19 000 vols pendant la nuit.

Comparez ces chiffres à ceux d'autres aéroports. Francfort impose une interdiction absolue. Heathrow en autorise 5 800, mais cela dépend d'un budget de quotas de bruit en diminution. Montréal interdit les gros aéronefs de plus de 45 000 kilos, ce qui réduit la dose de bruit globale.

Bien que l'industrie aéronautique aime souligner que le budget restreint le nombre des vols de nuit, un nombre restreint qui augmente chaque année n'est qu'une limitation temporaire. À long terme, cette limitation devient purement théorique.

Dans l'espoir d'attirer plus de clients, la GTAA a déterminé que la croissance naturelle du budget n'était pas suffisante pour répondre à la demande et a sollicité l'approbation de Transports Canada pour trois augmentations de 10 %, ce que le ministère lui a accordé en 2013. Bien que cette augmentation n'ait pas encore été appliquée, elle demeure autorisée.

J'aimerais illustrer la nature et la gravité du bruit de nuit à l'aide du graphique qui est affiché au mur. Dans le coin inférieur droit, vous voyez un avion survolant un carré, c'est-à-dire la station de surveillance du bruit située dans le parc Garnetwood, qui est juste au nord de Markham, d'où viennent ces deux messieurs, et au sud d'un autre secteur résidentiel de Mississauga, que l'avion survolera en route vers l'aéroport. Le niveau de bruit est de 80 décibels, soit un bruit équivalent à celui d'un réveil-matin.

En dessous, vous verrez un autre avion qui arrivera à la station de surveillance du bruit environ deux minutes plus tard, et ensuite, un autre et encore un autre.

Au milieu, il y a un panneau qui montre de l'information sur l'avion. Il montre l'élévation, qui est de 1 480 pieds. C'est un peu trompeur, parce que c'est calculé au-dessus du niveau de la mer. En fait, il se trouve à moins de 1 000 pieds. Vous remarquerez l'origine de ce vol, qui est Puerto Vallarta, et l'heure, 3 h 18.

Le budget actuel des vols de nuit est déraisonnable. Il doit y avoir une limite absolue au nombre de vols et au bruit maximal permis. Les vols de nuit devraient être traités comme une ressource rare et décroissante à utiliser judicieusement, et non comme une ressource utilisée sans limites. Il est inacceptable que l'industrie profite d'avantages économiques toujours croissants alors que la collectivité supporte tous les coûts sociaux et environnementaux, qui ne font que croître eux aussi.

Certains vols de nuit sont importants pour le bien-être économique de la région, mais il faut concilier les désirs de l'industrie et les besoins de la collectivité. Je doute que l'économie serait en péril si les vols en provenance des destinations de vacances ne pouvaient pas atterrir au milieu de la nuit.

J'ai quelques suggestions d'amélioration. Premièrement, supprimer la disposition concernant l'augmentation annuelle du budget des vols de nuit et celle qui se rapporte aux trois augmentations.

Deuxièmement, sur une période de transition de cinq ans, ramener progressivement le budget des vols de nuit à la limite de 9 600 déplacements qui était en place lorsque Transports Canada a exploité l'aéroport pour la dernière fois et adopter des mesures pour gérer à la fois la dose annuelle totale de bruit et les niveaux de bruit maximaux admissibles pour chaque vol.

Troisièmement, il faudrait imposer une surtaxe substantielle sur les vols de nuit afin que les coûts sociaux et environnementaux véritables des vols de nuit soient reflétés dans le coût total. La mesure devrait s'appliquer à toutes les compagnies aériennes, y compris à celles qui paient à l'heure actuelle une somme fixe annuelle pour exercer leurs activités à l'aéroport Pearson.

Il ne fait pas de doute que l'industrie protestera vigoureusement contre toute modification du régime actuel, car il lui faudra alors prendre des décisions quant aux vols à exploiter et aux vols à laisser tomber.

• (0900)

Il est cependant nécessaire d'apporter des modifications et d'adopter une nouvelle réglementation afin que les intérêts des collectivités situées à proximité des aéroports ne soient plus subordonnés aux intérêts de l'industrie, qu'il s'agisse de Pearson ou de tout autre aéroport.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup à tous.

Nous allons passer aux questions et à M. Liepert.

M. Ron Liepert: Merci, madame la présidente. Je vais partager mon temps avec ma collègue, Mme Block.

Je vais poser une question fondamentale à laquelle tout le monde pourra répondre.

Je représente une circonscription de Calgary qui est loin de l'aéroport. Cependant, avec l'aménagement d'une deuxième piste, la trajectoire des vols a changé, et j'ai maintenant des électeurs aux prises avec un trafic aérien qu'ils n'ont jamais eu auparavant. Je ne peux pas faire de commentaires spécifiquement sur Toronto, mais sachez que comme député, je rencontre des gens qui ont ce genre de préoccupations, même si elles ne sont peut-être pas aussi intenses.

Un aspect qui me travaille, c'est le fait que nous sommes un peu victimes de notre propre succès. L'une des raisons pour lesquelles on a aménagé une deuxième grande piste d'atterrissage à Calgary était la demande. J'ai dit à d'autres témoins l'autre jour que nous avons maintenant trois vols par jour entre Calgary et Palm Springs, et on compte en rajouter deux autres parce qu'ils sont pleins. La demande est donc là. Aussi, la manière d'acheter a beaucoup changé, et le consommateur n'a plus besoin de se rendre à un centre d'achat. Il se fait livrer du jour au lendemain par Amazon.

J'aimerais avoir un commentaire général sur la question que voici: si nous examinons certaines des choses que vous proposez tous, quelles seraient les répercussions sur le milieu des affaires et sur la capacité de livraison rapide que souhaite le consommateur?

M. Peter Bayrachny: Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, je peux être le premier à répondre.

C'est très simple, monsieur. L'aéroport de Hamilton peut alléger la GTAA d'une partie du trafic qu'elle connaît actuellement. Hamilton a été, et demeure, une plaque tournante du fret pour certains transporteurs, dont UPS. La GTAA a obtenu des clients à force de surenchère, au détriment de Hamilton. Je reviens à sa dette de 5 milliards de dollars. Elle doit pouvoir la rembourser, et la seule façon de le faire, c'est d'avoir accès à plus d'entreprises.

Pour répondre à votre question, si nous augmentions la capacité de Hamilton, par exemple, dans la région de Toronto — il s'agit d'une plaque tournante pour le fret —, nous pourrions prévoir un plus grand nombre de vols, car les marchandises sont habituellement expédiées par vols de nuit ou vols nolisés. Au début, Hamilton était un carrefour des vols nolisés, et c'est encore le cas dans une certaine mesure. Cependant, la GTAA soumissionne pour ce genre d'affaires et l'emporte sur les autres aéroports. C'est là le fond du problème.

• (0905)

M. Ron Liepert: Pourrions-nous avoir quelques autres observations, s'il vous plaît?

M. Richard Boehnke: Je n'ai aucun intérêt, pas plus d'ailleurs que la plupart des gens avec qui je travaille, à restreindre les activités commerciales canadiennes de quelque façon que ce soit, mais si le produit d'une entreprise présente un danger connu, nous devons vraiment déterminer à quel point il est dangereux et à quel niveau il peut être introduit en toute sécurité. S'ils ajoutent, dans notre cas, 45 millions de passagers ou, dans votre cas, une nouvelle piste, ce qui importe de savoir, c'est la norme à laquelle ils doivent se conformer.

À l'heure actuelle, on laisse les choses évoluer sans trop de contraintes, avec le résultat que les activités ne cessent d'augmenter. Nous savons — nous le savons — qu'il y a des dangers inhérents à cela, et nous voulons donc que la situation soit bien définie.

M. Tom Driedger: La situation était semblable à celle de l'aéroport Pearson dans les années 1990, et on a construit une nouvelle piste. Sachant que la nouvelle piste toucherait des personnes jusqu'alors épargnées par le bruit, ils ont imposé des restrictions. En gros, ils ont dit que la nouvelle piste ne serait utilisée que lorsque les vents empêcheraient l'utilisation des pistes est-ouest.

Le ministère des Transports fait maintenant marche arrière à cet égard, mais c'est là une autre question.

Dans le cas de Calgary, il serait peut-être possible de privilégier une piste plutôt que l'autre. Peut-être qu'on pourrait en désigner une pour les arrivées et une pour les départs. Je ne sais pas, mais pour tout dire, une nouvelle piste a été aménagée pour aider les entreprises en croissance et cela a eu une incidence sur un plus grand nombre de personnes. Là est le dilemme. Voilà la dichotomie du problème auquel nous sommes confrontés: favoriser la croissance de l'économie ou tenir compte des facteurs humains.

La présidente: C'est au tour de Mme Block.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Dans le témoignage de mardi, nous avons entendu des solutions et des propositions de déplacement éventuel d'activités commerciales, comme le fret aérien, vers des aéroports plus éloignés du périmètre d'une ville. Je me demande si vous pourriez nous parler de la faisabilité économique de déplacer des opérations comme le fret aérien vers un endroit comme Hamilton, par exemple.

M. Tom Driedger: Je pense que ce serait difficile parce que les entreprises de fret se sont dotées de grandes installations à Pearson. FedEx a une installation énorme. Vista Cargo est là. De plus, une grande quantité de fret arrive dans la soute des avions de passagers.

L'autre point, c'est que ces entreprises ont déménagé de Hamilton à Pearson non seulement pour des raisons économiques, mais aussi parce que Pearson est plus près du marché. Les entreprises veulent être à proximité du marché.

La présidente: C'est au tour de M. Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, madame la présidente.

Au cours de notre séance précédente, nous avons abordé la question des décisions municipales en matière d'utilisation du sol qui ouvrent la porte à des aménagements résidentiels dans des secteurs où le bruit et les perturbations sont possibles. Un facteur qui doit entrer en ligne de compte, c'est bien la présence d'un aéroport. Il est peu probable qu'il disparaisse ou soit remplacé par quelque chose qui serait sans doute très coûteux et qui ne se ferait pas du jour au lendemain. S'agissant des vols de nuit, est-ce qu'il y a quelque chose à faire pour soulager les résidents le long de la trajectoire de vol?

Songez que, dans les immeubles à bureaux, l'aménagement de bureaux à aire ouverte comprend souvent des dispositifs de suppression du bruit qui réduisent le niveau de bruit ambiant et permettent aux gens de travailler dans un cubicule quelque part. De tels dispositifs ne seraient-ils pas disponibles pour les résidences touchées afin de réduire dans une certaine mesure le bruit pendant la nuit et d'aider les gens à dormir? Y a-t-il des réflexions à ce sujet ou quelqu'un a-t-il envisagé cette possibilité?

M. Peter Bayrachny: Avec tout mon respect, monsieur Hardie, je vous invite à venir chez moi quand passent les vols de nuit. Vous me direz ensuite si, oui ou non, ces dispositifs peuvent supprimer le bruit d'un avion, empêcher les fenêtres de trembler, etc. Markland et les autres quartiers autour de l'aéroport existaient déjà avant l'expansion de l'aéroport. Comme M. Boehnke l'a dit, il est temps de contrôler, à tout le moins, ses répercussions.

• (0910)

M. Ken Hardie: À cet égard, on sait aussi que la tolérance au bruit varie d'une personne à l'autre. Certaines personnes peuvent dormir n'importe où et d'autres non.

Ne serait-il pas également utile de regarder du côté des transactions immobilières et d'exiger, dans la description de propriétés à vendre, une mention du couloir aérien afin que les gens en soient conscients? Trop souvent, les gens s'installent dans un secteur sans vraiment comprendre la dynamique du bruit, qu'il s'agisse d'une gare de triage ferroviaire, d'un itinéraire de camion ou d'un couloir aérien. Cela ne devrait-il pas également faire partie de l'équation, lorsque nous étudions les moyens d'atténuer la situation actuelle?

M. Peter Bayrachny: Une telle mesure entraînerait une diminution de la valeur des propriétés. Nous serions alors assis ici à parler du bruit et de la valeur nette des propriétaires du fait que la présence du couloir aérien serait divulguée dans la description des propriétés à vendre. La plupart des agents immobiliers savent où se trouvent les couloirs aériens à Toronto, par exemple. Il en est de la même à Montréal et, j'en suis sûr, à Calgary...

M. Ken Hardie: L'agent immobilier le divulguerait-il à un acheteur éventuel?

M. Peter Bayrachny: Eh bien, je pense que oui. Il ne serait pas vraiment un agent immobilier s'il ne le faisait pas.

M. Ken Hardie: On ne sait jamais.

Quel rôle Toronto et les collectivités avoisinantes peuvent-elles jouer pour tenter d'atténuer la situation actuelle?

M. Richard Boehnke: Je dirais que lorsqu'il y a une norme, on peut prendre ce genre de décision. Tant que nous n'aurons pas au Canada une norme mesurable, scientifique et axée sur la santé humaine de ce qui est acceptable et de ce qui ne l'est pas, nous ne pourrions pas vraiment prendre cette décision. On tâche d'agir de quelque façon tout simplement parce que c'est bruyant. Eh bien, « bruyant » ne nous dit pas grand-chose.

C'est pourquoi je continue d'insister sur cette petite mesure simple devant laquelle nous hésitons, parce que cela commencerait à resserrer la situation. Lorsque les gens appellent pour se plaindre du bruit, l'autorité aéroportuaire peut bien dire: « Eh bien, ça ne dépassait pas la norme. » C'est une réponse légitime.

M. Ken Hardie: Je crois, monsieur, que la prochaine fois qu'une ville voisine de l'aéroport décide de rezoner des terrains industriels pour permettre la construction de maisons en rangée, quelqu'un devrait soulever ce point.

M. Richard Boehnke: Je suis d'accord, mais le fait est que la situation des gens ne changera pas, que ce soit les Torontois qui vivront là-bas ou les gens de l'Ouest. Nous avons toujours besoin de ce facteur pour prendre la décision d'exiger la mention d'un couloir aérien, comme d'une mise en garde, d'un signe sinistre.

M. Ken Hardie: Avez-vous quelque chose à ajouter, monsieur Driedger?

M. Tom Driedger: Beaucoup des nouvelles maisons situées autour de l'aéroport ont déjà une mention de la pollution par le bruit inscrite dans leur titre de propriété, surtout celles situées à l'ouest. Des secteurs de Mississauga ont fait l'objet d'une contestation devant la CAMO, qui a débouté la Région du Grand Toronto. Les maisons ont été construites.

Le développement domiciliaire est maintenant chose faite. On peut faire du rafistolage, peut-être par des aménagements intercalaires ou des réaménagements, mais ce que vous voyez, c'est ce qui va rester. Mardi, M. Novak a parlé des contours de la PAS et du fait qu'ils étaient désuets et ne reflétaient plus la norme. Il a dit qu'ils étaient déjà désuets en 1976.

Cela crée un problème pour le gouvernement parce que de nouvelles normes pourraient être adoptées qui rendraient certains secteurs bâtis impropres au logement. Que peut faire le gouvernement? En revanche...

D'accord, merci.

La présidente: Merci. Nous allons manquer de temps.

C'est au tour de M. Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci, madame la présidente.

Je remercie nos invités d'être parmi nous.

Je vais plonger dans le vif du sujet parce que le temps passe vite.

Transports Canada demande aux aéroports d'avoir des comités de gestion du bruit auxquels siègent des citoyens. Peut-être avez-vous même déjà siégé à un de ces comités.

Ma première question est la suivante. Est-ce cela se résume à un spectacle public, ou est-ce que cela donne réellement des résultats concrets pour les citoyens qui vivent dans le voisinage d'un aéroport?

Vous pouvez répondre à tour de rôle.

[Traduction]

M. Tom Driedger: J'aimerais faire un commentaire à ce sujet.

Je crois que vous avez utilisé le mot « façade », et je ne pense pas que ce soit inapproprié. Ces comités ne sont pas des comités qui vont agir, et il n'y a pas de résultats concrets.

À titre d'exemple, la GTAA vient de présenter son plan d'action pour la gestion du bruit. Et, pour ce qui est d'aider ses voisins à dormir la nuit, que va-t-elle faire? Elle va publier un rapport soulignant la nécessité économique des vols de nuit. Elle va également envisager d'augmenter les droits d'atterrissage dans les créneaux de vol de nuit, tout en élaborant des programmes incitatifs pour une flotte aérienne plus silencieuse. Il me semble qu'elle va soutirer de l'argent aux compagnies aériennes pour les vols de nuit et le leur redonner pour qu'elles puissent adapter leurs appareils, ce qui me semble bizarre. Elle parle aussi d'explorer immédiatement les changements à apporter aux restrictions de vols de nuit.

C'est un club de discussion. Il a pour objet d'apaiser le public, mais je ne pense pas que le comité, dans sa forme actuelle, soit un moyen efficace de gérer le bruit. C'est la prérogative du gouvernement, de Transports Canada et de l'industrie, qui ne songent pas tellement à la gestion du bruit.

● (0915)

[Français]

M. Robert Aubin: Je vous remercie.

Monsieur Bayrachny, voulez-vous ajouter quelque chose?

[Traduction]

M. Peter Bayrachny: Oui, j'ai aussi une observation à faire à ce sujet. Votre description de « façade » — j'entérine ce qu'a dit l'intervenant précédent — est exacte. Ce comité sur le bruit, si vous vous arrêtez aux membres qui y siègent — et j'en ai rencontré quelques-uns —, vous constaterez qu'ils viennent de Whitby, d'Ajax et de Scarborough, et de nombreuses régions loin de l'aéroport. Au moment de la formation du comité — je cite celui de Markland Wood en exemple —, il n'y avait pas un seul membre de Markland Wood ou de la région de Tom.

M. Richard Boehnke: Au cours des 30 années de ma collaboration avec le comité de gestion du bruit de la GTAA — cela est consigné dans ses procès-verbaux —, j'ai demandé à plusieurs reprises, au cours de réunions successives, s'il y avait eu une réduction d'un seul décibel à la suite du travail qu'il avait fait au cours des 30 années pendant lesquelles j'avais soulevé la question. La réponse a été non.

[Français]

M. Robert Aubin: Je vous remercie.

En ce qui a trait aux normes dont vous parliez, je suis d'accord sur le fait que lorsqu'on veut tenter de solutionner un problème, il faut le faire à partir de données probantes. Nous avons l'exemple d'un avion qui émet un bruit d'une puissance de 80 décibels, alors que l'OMS dit que la moyenne devrait se situer autour de 55 décibels. On constate déjà un écart colossal.

Nous avons des données quant au bruit pur. Quant aux effets sur la santé, c'est plus ténu. À votre avis, ne serait-il pas approprié de la part de ce comité de recommander à Santé Canada de faire une étude concrète qui nous apporterait des données probantes sur les effets sur la santé de la pollution par le bruit?

[Traduction]

M. Peter Bayrachny: Oui. Je suis d'accord à 110 %.

M. Tom Driedger: Mardi, M. Novak nous a dit que le problème, c'était la privation de sommeil. Il a insisté sur le fait qu'il s'agissait d'une cause majeure d'irritation.

La présidente: Il vous reste une minute.

[Français]

M. Robert Aubin: On en parle un peu moins présentement, mais il y a toujours possibilité que le gouvernement privatise les aéroports. On est passé d'une gestion par Transports Canada à une gestion par des administrations portuaires.

Que pensez-vous de l'idée qu'on puisse un jour privatiser les aéroports? Cela va-t-il empirer la situation?

[Traduction]

M. Tom Driedger: Je n'y suis pas favorable. La dévolution de la responsabilité des aéroports à des administrations aéroportuaires a éloigné les gens de l'autorité décisionnelle. Le fait de confier cette responsabilité au secteur privé ne ferait qu'empirer les choses, puisque vous auriez alors à composer avec tout ce que prévoient les documents juridiques. Je suis certain que la collectivité n'aurait pas l'importance qu'elle a actuellement, qui est déjà beaucoup moindre que celle qu'elle avait auparavant.

M. Richard Boehnke: C'est une raison de plus d'avoir une norme en place, parce que s'il y a privatisation, on peut être sûr qu'ils feront tout en leur pouvoir pour empêcher la restriction du trafic aérien.

M. Peter Bayrachny: Je suis d'accord. C'est une question de revenu pour eux. Il n'est pas question pour eux des personnes, de leur santé ou de quoi que ce soit d'autre. Cela n'entre pas en ligne de compte.

La présidente: Merci beaucoup.

M. Iacono est le suivant.

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

Monsieur Peter, en 2017, vous avez été interviewé par Radio-Canada, et si vous me permettez de vous citer, vous avez dit qu'il y avait une certaine terminologie, qu'ils appellent « répartition de

bruit » et qu'ils commencent à vouloir vendre ce concept. Pouvez-vous nous en dire davantage sur cette terminologie et sur ses caractéristiques, tant positives que négatives?

M. Peter Bayrachny: Cette idée est venue de la GTAA et de Helios, qui était un consultant embauché par la GTAA pour étudier le bruit.

La répartition du bruit est une méthode par laquelle on prend les secteurs problématiques de la GTAA, c'est-à-dire les pistes est-ouest, et on déplace le bruit. Tout à coup, les pistes nord-sud, qui sont beaucoup plus près de l'aéroport, reçoivent leur part du bruit. En fin de compte, Helios, dans son rapport final publié le 11 septembre, a déclaré que la répartition du bruit était une mauvaise idée. Il s'agit de prendre un problème, de l'étendre et de le répartir. J'exhorte tous les membres du Comité à lire ce rapport; il est très important.

J'espère avoir répondu à votre question.

● (0920)

M. Angelo Iacono: Savez-vous s'il a été utilisé à l'aéroport Pearson? Cette idée a-t-elle été mise à l'essai?

M. Richard Boehnke: C'était certainement le cas. Le problème, c'est que les vents soufflent de l'ouest vers l'est dans 70 % des cas, ce qui fait que le problème se déplace. Les avions doivent voler nez au vent. Ce n'est pas une question sur laquelle on peut voter. C'est quelque chose qui se produit tout simplement. C'était la décision finale.

[Français]

M. Angelo Iacono: Monsieur Driedger, parmi d'autres solutions, vous suggérez de ramener le nombre des vols de nuit à une limite de 9 600, comme c'était le cas en 1996. Croyez-vous que cette limite puisse permettre de réduire radicalement le bruit de nuit?

[Traduction]

M. Tom Driedger: Si vous réduisez le nombre de vols de moitié, vous réduisez le bruit, donc oui, il y aurait une réduction. Mais il ne faut pas oublier que pour atteindre l'objectif de 90 millions de passagers, ils devront faire venir des avions plus gros, lesquels sont plus bruyants. Même s'il y a moins d'avions qui arrivent, je ne suis pas convaincu que la quantité totale de bruit diminuera, et c'est cela qui importe. S'il y a moins de vols, il y a moins de bruit. Je ne sais pas si 9 600 est le bon chiffre, mais je pense que 19 000 ne l'est pas.

M. Angelo Iacono: Ce problème de bruit dure-t-il depuis longtemps?

M. Tom Driedger: Il dure depuis longtemps, mais a été exacerbé l'an dernier avec les travaux de construction sur les deux pistes est-ouest, qui ont entraîné une utilisation plus fréquente de la piste nord-sud, qui n'est pas l'une des pistes préférées. Cela a amplifié le problème.

M. Angelo Iacono: Mes électeurs m'ont dit qu'ils avaient remarqué que le bruit était de plus en plus fort depuis les trois ou cinq dernières années, et ils ont conclu que les avions volaient beaucoup bas. Est-ce le cas à Pearson?

M. Tom Driedger: Je ne pense pas que ce soit le cas pour les arrivées, parce que les avions arrivent suivant une pente fixe. Pour les départs, cela dépend beaucoup des vents et de la météo. S'il y a de forts vents, les avions montent plus vite.

M. Angelo Iacono: Voudriez-vous ajouter quelque chose?

M. Richard Boehnke: C'est certainement difficile quand on les voit s'envoler au-dessus de sa maison. On voudrait les aider à monter, mais c'est une impression.

M. Peter Bayrachny: J'aimerais ajouter quelque chose très brièvement. Encore une fois, je parle de l'étude d'Helios, que chacun des membres du Comité devrait lire. C'est une étude publique. Helios a recommandé différentes approches d'atterrissage pour les aéronefs. À l'heure actuelle, la pente d'approche est très faible, mais Helios a dit qu'il y a une autre façon de faire. Les avions voleraient plus haut et feraient leur approche suivant une pente plus abrupte et plus rapidement, ce qui réduirait le bruit sur cette partie de la piste.

[Français]

M. Angelo Iacono: Mardi dernier, l'exemple de Pickering a été soulevé et a même suscité les félicitations de la Community Alliance for Air Safety. Je dois reconnaître cependant que mes connaissances à ce sujet sont limitées.

Monsieur Driedger, je crois qu'entre 2004 et 2007, vous avez étudié les répercussions environnementales liées à l'établissement d'un aéroport à Pickering. Pouvez-vous éclairer le Comité sur l'analyse que vous avez menée et sur ses résultats?

[Traduction]

M. Tom Driedger: Mon travail consistait à rédiger un document intitulé *Pickering Draft Plan*, qui décrivait le projet. J'ai récapitulé bon nombre d'études techniques et j'ai rédigé un document accessible au public.

J'ai également rédigé une ébauche de la description du projet, c'est-à-dire le document qui aurait été utilisé pour lancer une évaluation environnementale, mais le conseil d'administration de la GTAA a décidé de ne pas aller de l'avant avec ce projet.

M. Angelo Iacono: Serait-il possible de nous faire parvenir ces deux rapports, ces deux documents que vous avez terminés?

M. Tom Driedger: Le premier rapport n'a jamais été finalisé et publié. Le deuxième se trouvait sur le site Web de Transports Canada. Moi-même je n'en ai pas de copie, mais je sais que vous pourriez en obtenir une de Transports Canada.

M. Angelo Iacono: Me reste-t-il du temps?

La présidente: Je suis désolée, il ne vous en reste pas. Il s'est envolé.

Allez-y, monsieur Graham.

M. David de Burgh Graham (Laurentides—Labelle, Lib.): Il ne me reste que quelques minutes, et je serai donc aussi succinct que possible.

L'aéroport Pearson vient au quatrième rang mondial pour ce qui est des coûts d'utilisation. Les trois premiers sont tous au Japon. Les gros avions paient jusqu'à 17 \$ la tonne pour y atterrir, les petits avions 145 \$. C'est un aéroport où les coûts sont très élevés.

La circulation augmente très rapidement, comme nous en avons discuté. Vous dites qu'il augmentera de façon exponentielle au cours des prochaines années. Ma question s'adresse à vous tous. Lorsque vous prenez l'avion, quelles décisions prenez-vous pour ne pas aggraver le problème? Que peuvent faire les consommateurs pour éviter ces vols de nuit et ainsi de suite? Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

• (0925)

M. Richard Boehnke: Je ne prend pas souvent l'avion. J'ai pris certains de ces vols d'excursion dans les Antilles et je me suis toujours senti coupable au plus haut degré parce qu'il n'y a pas d'autres options. Alors, soit je dis à ma femme que nous ne pouvons pas y aller, soit je vais y aller plein de remords.

Il est vrai qu'il y a cette règle pour une raison ou une autre: pour faire de l'argent, il faut s'assurer d'avoir des avions qui sillonnent le ciel.

C'est tout ce que je peux dire. Nous ne prenons pas souvent l'avion, mais quand nous le faisons, nous sommes conscients du problème. Il y a trois vols que j'ai réservés parce qu'ils atterrissaient avant minuit.

M. David de Burgh Graham: Autrement, on pourrait prendre l'avion à partir de Hamilton, par exemple, comme vous le suggérez.

M. Richard Boehnke: Ce serait une excellente solution, mais cette option n'existe pas à l'heure actuelle.

M. Peter Bayrachny: Je peux ajouter que c'est parce que Pearson ou la GTAA s'opposent à toute expansion à Hamilton du fait qu'ils n'en sont pas propriétaires. Ils ne veulent pas perdre ces droits d'atterrissage et de décollage. Si le trafic va à Hamilton, la dette de 5 milliards de dollars passera à 6 milliards.

M. David de Burgh Graham: Très rapidement, dans le *Supplément de vol — Canada*, qui est le document remis à tous les pilotes sur les règles appliquées dans les aéroports, il y a un certain nombre de règles très strictes au sujet du contrôle du bruit à l'aéroport Pearson, notamment que tous les avions à réaction non homologués contre le bruit ne peuvent atterrir entre 20 heures et 8 heures, et que les niveaux de bruit varient selon le temps. Pensez-vous que les différentes restrictions auront un effet quelconque? Êtes-vous au courant de leur existence?

M. Tom Driedger: Je pense que ces appareils non homologués sont peu nombreux. Beaucoup d'aéroports interdisent maintenant les avions du chapitre 2 — en fait, on est en train d'interdire les avions du chapitre 3, mais la GTAA et Transports Canada se montrent très fiers de ne plus permettre l'arrivée d'avions du chapitre 2.

M. David de Burgh Graham: Mon temps est écoulé. Merci.

La présidente: M. Wrzesnewskij est notre prochain intervenant.

M. Borys Wrzesnewskij (Etobicoke-Centre, Lib.): J'ai très peu de temps, alors je vais tâcher d'être assez succinct.

Nous savons que la région du Grand Toronto est un moteur économique pour le pays. Elle continue de croître très rapidement, et la GTAA, en parallèle, cherche à étendre ses activités et à accroître sa rentabilité au détriment des quartiers locaux. Tout cela revient à la question de la reddition de comptes.

La GTAA est un monopole régional et il semble qu'il n'y ait pas de reddition de comptes. Elle n'est pas intéressée, comme on l'a dit, à partager le trafic aérien avec Hamilton. Elle cherche à accroître sa rentabilité. L'un des points qui a été mentionné, c'est d'en faire une plaque tournante de nuit pour les vols en partance du Moyen-Orient et de villes en Amérique du Nord. Je suppose que Hamilton pourrait servir de plaque tournante. Les passagers ne viennent pas à Toronto. Ils ne font que changer d'avion pour aller à Houston, par exemple. Je suppose que Hamilton pourrait s'occuper non seulement du fret, mais aussi de ce genre de vols de nuit, mais cela briserait le monopole régional de Pearson.

J'aimerais parler de la reddition de comptes. Il semble que la GTAA n'ait pas de comptes à rendre, que le gouvernement fédéral n'assure pas la surveillance et que Nav Canada change les vols sans souci des répercussions sur les quartiers, bien qu'il s'agisse également d'une société indépendante sans but lucratif. Que faut-il faire pour responsabiliser ce monopole régional, qui augmente ses bénéfices au détriment de la qualité de vie dans les collectivités locales?

M. Tom Driedger: La GTAA se contente de jouer dans le terrain de jeux préparé par Transports Canada. Je pense qu'elle fait comme n'importe qui ferait: elle fonctionne dans les limites qui lui sont fixées. Si des limites doivent être imposées, je pense qu'elles doivent venir de Transports Canada, tant pour les aéroports que pour Nav Canada, et cela vaut pour les aéroports partout au pays.

M. Borys Wrzesnewskyj: Alors la question devient...

La présidente: Je m'excuse de vous interrompre, mais votre temps est écoulé. C'est au tour de M. Jeneroux.

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

Je remercie les témoins de s'être déplacés pour venir ici aujourd'hui.

Vous avez mentionné Hamilton à plusieurs reprises. L'aéroport Pearson de la région du Grand Toronto a maintenant — j'utilise le mot « absorbé » — Hamilton.

Savez-vous si Pearson a d'autres visées dans la région du Grand Toronto? L'aéroport Pearson devient-il un aéroport davantage axé sur le fret que certains autres aéroports? Nous avons eu l'occasion de nous rendre à l'aéroport de Hamilton récemment. C'est un excellent aéroport qui pourrait absorber plus de fret. Je suis curieux de savoir ce que vous pensez de la vision de Pearson et si vous la voyez.

• (0930)

M. Peter Bayrachny: D'après ce que j'ai vu aux réunions communautaires et d'après les faits qui ont été soulevés, je pense, faisant suite à l'observation de Borys, qu'il y a un manque de surveillance. La rentabilité dicte tout. La GTAA cherche à rembourser une dette de 5 milliards de dollars en étendant ses activités à d'autres domaines.

Je pense que Hamilton est encore une plaque tournante pour le fret. C'était déjà une plaque tournante pour le fret, mais aussi pour les vols nolisés, que Pearson lui a ravés ces dernières années. Pour répondre à la question de Richard, à savoir si je me rendrais à Hamilton pour prendre un vol à 5 ou 6 heures du matin vers les Antilles, certainement que oui. C'est tout à fait logique.

M. Matt Jeneroux: Avez-vous des observations, monsieur Driedger?

M. Tom Driedger: Je ne suis pas tout à fait d'accord. Le marché, c'est Toronto. Le marché, c'est Pearson. C'est là que les affréteurs veulent être. Je ne suis pas d'accord pour dire que Pearson attire les affréteurs de vols nolisés autant que ceux-ci désirent prendre pied à Pearson. WestJet était à Hamilton et voulait prendre de l'expansion. Pour cela, il fallait être là où se trouvent les gens.

Je pense que l'aéroport de Hamilton a un rôle à jouer, mais qu'il doit définir son propre rôle en fonction de son propre marché.

La croissance de l'aéroport Pearson et de sa plaque tournante internationale s'explique en partie par la structure tarifaire de la GTAA dont bénéficient deux grands transporteurs aériens. Ceux-ci paient un montant fixe et ils peuvent exploiter autant de vols qu'ils le veulent, y compris des vols de nuit. Plus leurs vols sont nombreux, plus leurs coûts unitaires diminuent.

En ce qui concerne les vols de nuit, je pense qu'il devrait y avoir une majoration substantielle pour que le coût environnemental et social réel soit pris en compte dans le coût total.

M. Richard Boehnke: À mon avis, il faudrait simplement éviter de jouer à « Play Airport ». J'ai toujours trouvé qu'il ne faut pas se mettre le nez là où il n'a pas d'affaire et qu'on finit toujours avec celui avec qui on est venu.

Nous avons affaire ici à un problème des autorités aéroportuaires, c'est-à-dire le bruit. J'ai toujours veillé à me tenir à l'écart de tous les autres aspects de leurs relations d'affaires parce que ce n'est pas dans mon domaine de compétences, ni de mes affaires.

M. Matt Jeneroux: C'est un bon conseil, madame la présidente.

La présidente: Dans beaucoup de choses.

M. Matt Jeneroux: Oui.

Je vais terminer par une observation.

Je viens d'Edmonton, et l'aéroport là-bas étend ses activités commerciales. Il y a certainement de plus en plus de fret, mais l'aéroport est à environ une demi-heure ou 45 minutes des premières habitations à la périphérie d'Edmonton. J'entends constamment dire que l'aéroport est trop loin des limites de la ville. La ville prend de l'expansion et elle s'en rapproche, mais je trouve intéressant d'entendre le point de vue venant de la région du Grand Toronto, parce que nous avons une perspective très différente à Edmonton.

Merci.

La présidente: Merci.

Nous allons passer à M. Sikand pour environ trois minutes.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): D'accord. Je vais procéder assez rapidement.

Je représente une circonscription qui s'appelle Mississauga—Streetsville et qui, sur votre carte, chevauche la route 40 à Meadowvale et les routes 45 et 48 près de Streetsville. Cette question est donc certainement une préoccupation pour mes résidents.

Nous avons l'aéroport de Hamilton, qui est sous-utilisé; Pickering est un peu plus loin à l'extérieur de la région du Grand Toronto, mais nous avons beaucoup d'espace juste au nord de la 407 et de l'escarpement, et Metrolinx a des plans préliminaires pour y amener la voie ferrée.

Devrait-on discuter de la possibilité de l'implantation d'un aéroport derrière l'escarpement, vers le nord?

Je vais commencer par vous, Peter.

M. Peter Bayrachny: Il est certain que nous devons en discuter et, lorsque nous parlons des aéroports trop loin ou trop près et des centres urbains, il faut regarder les grandes agglomérations comme Chicago, où il y a deux aéroports, O'Hare et Midway. Ils sont à une heure de distance l'un de l'autre, à deux heures si la circulation est dense.

À Toronto, c'est la même chose. Si vous essayez de vous rendre de Whitby à Pearson, c'est un trajet de deux heures à n'importe quel moment, alors...

• (0935)

M. Gagan Sikand: Désolé; je regrette de vous interrompre. C'est simplement que mon temps de parole est limité.

Est-ce oui ou non?

M. Peter Bayrachny: Oui, tout à fait.

M. Gagan Sikand: Dans un tel cas, Tom, pourrions-nous alors envisager une fragmentation selon le type de vols, s'il y avait cette proximité avec Pearson?

M. Tom Driedger: Ce serait très difficile. Les compagnies aériennes ont des partenaires d'alliance. Pour des vols intérieurs, elles utilisent des avions qui s'envoleront ensuite vers l'étranger. Les opérations fragmentées ne sont pas très efficaces ni utiles.

M. Gagan Sikand: Merci beaucoup.

La présidente: Monsieur Wrzesnewskyj, vous avez une minute et demie.

M. Borys Wrzesnewskyj: J'aimerais revenir sur toute la question de la reddition de comptes.

La GTAA manque de confiance dans ses relations avec la collectivité. Comme cela a été dit, ce comité sur le bruit semble être une façade. La GTAA est un monopole régional. Elle ne semble pas avoir de comptes à rendre à qui que ce soit. Comme il s'agit d'un organisme indépendant sans but lucratif, nous ne voyons pas grand-chose de ses mécanismes internes et du processus décisionnel.

Vous habitez votre quartier depuis très longtemps. En fin de compte, il s'agit d'une responsabilité fédérale. Avez-vous l'impression que Transports Canada s'est acquitté de ses responsabilités envers l'électorat de votre quartier?

M. Richard Boehnke: Il y a peu d'indications que ce soit le cas.

M. Peter Bayrachny: Je dirais que non. Je suis d'accord.

M. Tom Driedger: Transports Canada n'a plus la capacité de comprendre comment fonctionnent des aéroports. Voilà bien des années, il y avait ce mouvement de gens des régions vers les aéroports, vers l'administration centrale, et Transports Canada avait les connaissances voulues. Ces connaissances ont disparu. Il n'y a plus de direction responsable de la gestion aéroportuaire.

Je ne pense pas que le ministère comprend vraiment la façon dont les compagnies aériennes et les aéroports sont exploités et leurs répercussions sur les gens, et il me semble qu'il n'est pas disposé à se montrer rigoureux à l'endroit des compagnies aériennes et des aéroports et à prendre des décisions difficiles. C'est Transports Canada qui devrait mener la charge, mais j'ai l'impression qu'il s'est acoquiné avec l'industrie aérienne et que la population est laissée pour compte.

M. Borys Wrzesnewskyj: Merci beaucoup.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous avons été contraints par le temps aujourd'hui du fait que nous devons être à la Chambre à 10 heures.

Les témoins peuvent rester un instant.

Plutôt que de passer à huis clos, je vais demander au Comité s'il accepterait de tenir une séance supplémentaire pour notre étude et d'y inviter Transports Canada, Air Canada et WestJet. Ils nous ont manifesté un certain intérêt, et n'oublions pas que ce problème les concerne également.

Est-ce que tout le monde est d'accord pour prévoir une autre séance avec certaines des compagnies aériennes et Transports Canada?

M. Ron Liepert: Pourrais-je suggérer, si Air Canada et WestJet viennent témoigner ici, qu'ils soient représentés par des décideurs, non pas leurs responsables des relations gouvernementales?

La présidente: Je vais certainement répercuter cette requête.

M. Borys Wrzesnewskyj: Madame la présidente...

M. Ron Liepert: En fait, je suggère que nous fassions plus qu'une simple requête. Le Comité a le droit de convoquer des témoins, et lorsque nous invitons ces entreprises, trop souvent elles nous envoient des gens des relations gouvernementales qui disent: « Eh bien, la décision ne m'appartient pas. »

J'aimerais voir des décideurs, que ce soit le PDG ou le chef de l'exploitation. Si nous nous donnons la peine d'ajouter une séance, faisons comparaître les décideurs, pas les types des relations gouvernementales.

La présidente: C'est une excellente suggestion.

Allez-y, Borys.

M. Borys Wrzesnewskyj: J'appuie cette idée. Les comités ont le pouvoir d'assigner des témoins à comparaître, pouvoir que nous devons, bien entendu, exercer judicieusement.

J'aimerais aussi suggérer de convoquer Nav Canada, qui est une pièce très importante dans ce casse-tête.

M. Ron Liepert: Je pense que c'est déjà fait.

M. Borys Wrzesnewskyj: Oh, ils sont dans la liste des témoins.

La présidente: Oui, pour mardi prochain.

M. Ron Liepert: Nav Canada est essentiel à cet égard.

La présidente: Sur un autre point des travaux du Comité...

Désolée; allez-y, monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Est-ce qu'on parle d'une heure supplémentaire ou d'une rencontre supplémentaire, c'est-à-dire deux heures de comité?

[Traduction]

La présidente: Il faudrait que ce soit un bloc de deux heures.

[Français]

M. Robert Aubin: D'accord.

[Traduction]

La présidente: Vous avez devant vous un budget pour cette étude qui doit être adopté. Tout le monde est d'accord.

Je vous rappelle que les recommandations préliminaires pour notre rapport provisoire sur les corridors commerciaux devraient, si possible, être présentées d'ici le 1^{er} novembre.

Nous allons entendre les représentants des Premières Nations plus tard en novembre, mais nos analystes disent qu'ils peuvent aller de l'avant avec la rédaction du rapport, quitte à y faire des ajouts à la suite de cette autre réunion.

La rue Wellington est bloquée, mais nos autobus sont là.

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>