



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 117 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 30 octobre 2018

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le mardi 30 octobre 2018

● (0845)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Bienvenue au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la 42^e législature. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous réalisons une étude pour évaluer l'incidence du bruit des avions près des grands aéroports canadiens.

Je souhaite la bienvenue aux membres du Comité et aux témoins.

Nous accueillons Sara Wiebe, directrice générale de la Politique aérienne, Dave Dawson, directeur des Politiques des aéroports et des services de navigation aérienne, Nicholas Robinson, directeur des Politiques et services de réglementation et, par vidéoconférence, Joseph Szwalek, directeur régional de l'Aviation civile — Ontario, et Clifford Frank, directeur associé des Opérations (Ouest), du ministère des Transports.

Nous accueillons aussi Neil Wilson, président-directeur général, Jonathan Bagg, gestionnaire principal des Affaires publiques, et Blake Cushnie, gestionnaire national de la Navigation basée sur les performances, de NAV CANADA.

Merci beaucoup à tous nos témoins d'avoir trouvé le temps de venir partager leurs connaissances avec nous aujourd'hui. Je vous demanderais de vous en tenir à des exposés de cinq minutes, afin que les membres du Comité aient assez de temps pour poser des questions.

Madame Wiebe, allez-y.

Mme Sara Wiebe (directrice générale, Politique aérienne, ministère des Transports): Merci beaucoup d'avoir invité Transports Canada à comparaître devant le Comité. Je veux prendre le temps aujourd'hui de vous communiquer le point de vue de Transports Canada sur l'enjeu important à l'étude. Comme vous l'avez mentionné, madame la présidente, je suis accompagnée aujourd'hui de collègues de notre administration nationale et de deux collègues de notre bureau régional de Toronto qui participent par vidéoconférence.

Comme vous le savez probablement, l'objectif principal de Transports Canada consiste à s'assurer que les Canadiens ont accès à un système de transport sûr, sécuritaire, économique et responsable du point de vue environnemental.

[Français]

À cette fin, au cours des années 1990, le gouvernement a pris une série de décisions visant à améliorer le système de transport aérien. L'une de ces décisions consistait à se soustraire aux opérations quotidiennes et aux choix commerciaux du système de navigation aérienne et des aéroports. En conséquence, NAV CANADA et les administrations aéroportuaires telles que l'Autorité aéroportuaire du

Grand Toronto, ou GTAA, sont toutes désormais des sociétés privées à capital-actions et sans but lucratif. Cette décision s'est révélée être un succès.

NAV CANADA et les autorités aéroportuaires exploitant nos plus grands aéroports sont reconnues dans le monde entier pour la qualité de leurs services et leurs installations et, fait plus important, pour l'amélioration continue des niveaux de sécurité. Ces entités se sont révélées plus agiles, innovantes, efficaces et à l'écoute des besoins des parties prenantes. Elles démontrent également ces forces en matière de gestion de leurs affaires.

En ce qui concerne Toronto et ses environs, Transports Canada a observé qu'au cours des cinq dernières années, le degré de transparence, de responsabilité et d'inclusion a considérablement augmenté. NAV Canada et la GTAA travaillent en étroite collaboration avec d'autres intervenants pour trouver des solutions possibles pour réduire l'incidence du bruit des aéronefs dans cette région. Il est important que les parties prenantes, y compris les différents niveaux de gouvernement, l'industrie et les citoyens prennent part à ces discussions, étant donné que nous avons tous un rôle à jouer dans l'atténuation du bruit.

Toutefois, nous pensons que les problèmes spécifiques de bruit sont mieux compris et gérés par les parties prenantes locales. NAV CANADA et les autorités aéroportuaires travaillent avec les politiciens locaux, les groupes d'intérêt et les citoyens et ils mettront au point les meilleures solutions en tenant compte des compromis à faire quant à l'accès au vol, au développement économique et aux impacts environnementaux, y compris le bruit des avions.

● (0850)

[Traduction]

Par exemple, jusqu'à maintenant, l'aéroport Pearson de Toronto a souvent été mentionné dans le cadre des discussions sur le bruit. Cet aéroport fournit des vols quotidiens directs vers plus de 67 % des économies mondiales. De plus, il crée ou aide à créer environ 332 000 emplois en Ontario, ce qui représente 42 milliards de dollars, ou encore 6,3 % du PIB ontarien. D'ici 2030, on estime que l'aéroport Pearson pourrait créer ou permettre de créer 542 000 emplois.

Cela dit, nous reconnaissons que le transport a une incidence sur la vie quotidienne des Canadiens. Nous le comprenons. Même si les transports sont l'épine dorsale de l'économie canadienne, les activités de transport doivent tenir compte des besoins des collectivités tout en respectant les Canadiens et l'environnement naturel. C'est la raison pour laquelle nos fonctionnaires surveillent de près les problèmes de bruit de l'aviation tout en participant aux tribunes appropriées et en encourageant des mesures progressistes.

De façon générale, de nombreuses choses entrent en ligne de compte, et une collaboration continue entre les divers intervenants est requise. Les fonctionnaires de Transports Canada s'efforceront toujours de surveiller l'industrie, de se tenir au courant des nouveautés et d'examiner les approbations et d'assurer la surveillance, au besoin.

Pour terminer, j'aimerais rapidement passer en revue la présentation que nous vous avons fournie. Je peux le faire en deux ou trois minutes, et nous serons ensuite heureux de répondre à vos questions.

Comme vous pouvez le voir sur la deuxième diapositive, les objectifs du document consistent à donner un aperçu des éléments essentiels de la gestion du bruit des aéronefs au Canada, à présenter les différents intervenants en cause et à illustrer l'approche canadienne équilibrée en matière de gestion du bruit des aéronefs.

Sur la troisième diapositive, vous constaterez qu'il y a une diversité d'intervenants qui participent à la gestion du bruit et que leurs rôles et responsabilités varient. Une gestion efficace du bruit des aéronefs exige la collaboration de toutes ces entités. L'industrie est responsable des activités quotidiennes, des décisions opérationnelles et de la communication avec les intervenants locaux, tandis que Transports Canada fournit la réglementation, la surveillance et l'orientation.

Passons aux diapositives 4 et 5. Il est important ici de reconnaître les directives internationales fournies relativement à cet enjeu important. Nous nous tournons à cet égard vers l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI, dont le siège social est situé à Montréal. Les directives de l'OACI sont axées sur une approche équilibrée en matière de gestion du bruit des aéronefs, et il y a quatre éléments qui se renforcent mutuellement.

La présidente: Madame Wiebe, pourriez-vous conclure, s'il vous plaît?

Mme Sara Wiebe: Bien sûr.

La sixième diapositive souligne qu'une approche équilibrée ne peut pas fonctionner sans engagement communautaire, et c'est la raison pour laquelle nous misons sur les exploitants d'aéroports qui oeuvrent dans la collectivité à cet égard. Par exemple, Transports Canada continue de participer aux activités des comités de gestion du bruit.

Je tiens également à souligner que, en 2015, grâce aux encouragements de Transports Canada, l'industrie a élaboré un ensemble de normes claires en vue de l'élaboration d'un Protocole de communications et de consultation sur les modifications à l'espace aérien.

La présidente: Merci beaucoup. Nous vous donnerons le temps de formuler vos autres commentaires.

Monsieur Wilson, vous avez cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Neil Wilson (président-directeur général, NAV CANADA): Merci, madame la présidente.

[Français]

Bonjour tout le monde.

[Traduction]

Comme la présidente l'a indiqué, je m'appelle Neil Wilson. Je suis président et chef de la direction de NAV CANADA. Je suis accompagné aujourd'hui de Jonathan Bagg, gestionnaire principal des Affaires publiques, et Blake Cushnie, gestionnaire national de la Navigation basée sur les performances.

J'aimerais d'abord remercier la présidente, les vice-présidents et les membres du Comité de nous accueillir ce matin.

C'est une réalité regrettable, mais, à notre époque, le bruit des aéronefs est une conséquence inévitable du mode de transport aérien. Cela dit, l'ensemble de l'industrie de l'aviation déploie des efforts importants pour réduire l'incidence de la circulation des aéronefs dans les collectivités. NAV CANADA est déterminé à atteindre cet objectif important en travaillant en collaboration avec nos partenaires sur cet enjeu important: les aéroports, les transporteurs aériens, Transports Canada, l'Organisation de l'aviation civile internationale et, ce qui est important, avec les collectivités.

En tant que fournisseur de services de navigation aérienne privés et sans but lucratif, NAV CANADA est responsable des déplacements sécuritaires et efficaces des aéronefs dans l'ensemble de l'espace aérien contrôlé par le Canada, ce qui signifie que nous sommes responsables de plus de 18 millions de kilomètres carrés d'espace aérien qui surplombe l'ensemble du pays et couvre la moitié de l'Atlantique Nord, l'espace aérien océanique le plus occupé du monde. Nous gérons chaque année plus de 3,3 millions de vols pour quelque 40 000 clients, y compris des transporteurs aériens, des transporteurs de fret et des entreprises d'aviation générales et d'affaires.

Nous remplissons notre mandat principalement grâce à la prestation de services de contrôle de la circulation aérienne et d'information de vol, la gestion, la mise à niveau et la publication de produits de renseignements aéronautiques, la prestation d'infrastructures fiables de communication, de navigation et de surveillance et la mise à la disposition des intervenants 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 de systèmes de gestion du trafic aérien de pointe, dont bon nombre ont été conçus ici même au Canada par NAV CANADA pour ensuite être exportés dans le monde entier.

Grâce au travail de nos 5 100 employés répartis dans plus d'une centaine d'installations opérationnelles partout au pays, le Canada affiche l'un des meilleurs bilans de sécurité au monde en matière de gestion de la circulation aérienne. De plus, nous affichons une telle réussite grâce à un modèle d'utilisateur-payeur qui affiche certains des frais de gestion les plus bas et qui compte parmi les plus rentables du monde.

Pour dire les choses simplement, notre service est intrinsèquement essentiel à une industrie qui emploie des centaines de milliers de Canadiens, permet à des millions d'entre nous de communiquer avec le reste du monde et fait avancer l'économie canadienne. C'est la raison pour laquelle, depuis 1996 — quand on nous a donné la responsabilité du système de navigation aérienne —, nous avons investi plus de 2 milliards de dollars dans le but de rendre le transport aérien plus sécuritaire et plus efficace.

Parallèlement, nous sommes aussi déterminés à aider à réduire l'empreinte de l'industrie — en ce qui concerne tant les émissions de gaz à effet de serre que le bruit des aéronefs — et nous investissons aussi à ces fins. Grâce à des innovations technologiques et des améliorations procédurales, NAV CANADA a aidé à réduire la consommation de carburant de l'industrie et les émissions de gaz à effet de serre connexes. Nous estimons que nos efforts ont permis, en 2017 seulement, des réductions des gaz à effet de serre de 1,5 million de tonnes.

En outre, en raison de notre rôle de fournisseur de services de navigation aérienne, nous devons nous assurer que nos procédures de contrôle du trafic aérien respectent les restrictions d'exploitation liées au bruit et les procédures d'atténuation du bruit partout au Canada. NAV CANADA participe régulièrement à des projets de modernisation de l'espace aérien. En mettant en place des procédures de pointe, NAV CANADA cherche à définir des trajectoires d'approche et de départ au-dessus de zones non résidentielles, ciblant les terrains industriels et commerciaux et les terres agricoles. Dans plusieurs cas, nous avons réussi à éloigner en totalité ou en partie les trajectoires de vol des zones résidentielles. Les nouvelles technologies augmentent par ailleurs le recours à des méthodes de descente continue moins bruyantes, ce qui permet aux aéronefs une descente plus fluide en faisant tourner leur moteur à un régime plus bas.

Lorsque je suis devenu président-directeur général en 2016, l'une des premières choses que j'ai faites, c'est de rencontrer certains dirigeants communautaires préoccupés par le bruit des aéronefs à Toronto pour discuter de leurs préoccupations. Nos discussions ont débouché sur un examen indépendant de l'espace aérien, examen que nous avons demandé et qui a récemment été terminé. Dans le cadre de ces travaux, nous avons examiné les méthodes d'atténuation du bruit dans des aéroports de partout dans le monde et sollicité des commentaires des collectivités de la région de Toronto ce qui a donné lieu à une série de recommandations qui sont, selon moi, à la fois utiles et réalistes.

Certaines de ces recommandations ont fait l'objet de vastes consultations publiques menées conjointement avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto au printemps dernier. Le processus se soldera par la mise en oeuvre, dès novembre, de nouvelles procédures d'approche et de départ de nuit. Ces mesures d'atténuation feront en sorte que jusqu'à 221 000 personnes de moins seront touchées par le bruit lié aux vols de nuit, selon la piste et la procédure utilisée. À mesure que nous évaluerons ces mesures d'atténuation et solliciterons la rétroaction de la collectivité et des intervenants, nous verrons si d'autres aéroports pourraient bénéficier d'une approche similaire.

Lorsque nous concevons ces améliorations liées à l'espace aérien, nos responsabilités sont décrites dans le Protocole de communications et de consultation sur les modifications à l'espace aérien, qui fournit des directives sur des situations où des consultations publiques devraient être menées et la façon dont il faut les mener tout en favorisant une collaboration à l'échelle de l'industrie.

● (0855)

Nous restons déterminés à travailler en toute transparence autant avec les intervenants de l'industrie qu'avec les collectivités, de façon à cerner les occasions de réduire l'impact de l'exploitation des aéronefs tout en répondant aux besoins actuels et futurs dans l'espace aérien du pays.

Merci, madame la présidente; nous serons heureux de répondre à vos questions.

La présidente: Nous allons passer à Mme Block.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je vous remercie de votre présence et de votre témoignage.

J'ai deux ou trois questions pour NAV CANADA. Je crois savoir qu'un des aspects du mandat de NAV CANADA consiste à modifier les trajectoires de vol afin d'améliorer l'efficacité au sein de l'espace aérien. Vous en avez parlé dans votre déclaration préliminaire.

Pouvez-vous nous en dire plus sur les facteurs que vous prenez en considération lorsque vous apportez des changements aux trajectoires de vol existantes?

● (0900)

M. Neil Wilson: Merci de la question.

Lorsque nous examinons les trajectoires de vol dans des collectivités précises, nous avons évidemment à l'esprit l'impact que les changements auront sur les personnes touchées dans les environs des aéroports. Au pays, les aéroports ont tendance à être situés dans de grandes villes, et il y a donc des répercussions lorsque des aéronefs passent par là. Nous tenons compte des économies de carburant et des facteurs liés à la sécurité associés à la modification des trajectoires de vol. Nous interagissons aussi de façon très délibérée et très prudente avec les collectivités touchées.

Nous participons d'un certain nombre de façons différentes, et nos actions s'appuient en grande partie sur le Protocole de communications et de consultation sur les modifications à l'espace aérien, qui définit les responsabilités des aéroports, de NAV CANADA et des autres intervenants de l'industrie. En effet, c'est vraiment un effort conjoint auquel nous participons tous. Lorsque nous procédons ainsi, nous organisons des séances d'information à l'intention des résidents des zones touchées, et le contenu des séances est adapté en fonction de leurs préoccupations. Nous fournissons des renseignements précis sur la façon dont les gens pourront être touchés et au sujet des possibles mesures d'atténuation dans leur région. Nous en discutons avec eux. Nous rencontrons les représentants élus comme vous — à l'échelon national ou aux échelons provinciaux et municipaux — qui représentent d'autres personnes possiblement touchées, de façon à bien comprendre les enjeux. Nous fournissons beaucoup de renseignements en ligne à l'intention des personnes qui ne peuvent pas participer aux réunions en personne que nous organisons dans les collectivités.

Nous essayons de procéder ainsi le plus rapidement et le plus uniformément possible. Au fil des ans, nous n'avons peut-être pas toujours fait un aussi bon travail qu'il aurait fallu. Nous avons appris de ça et nous tentons, jour après jour, de nous améliorer.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup.

En tant qu'organisme responsable de la gestion du trafic aérien partout au pays, de quelle façon croyez-vous que l'ensemble de l'industrie canadienne de l'aviation peut dissiper les préoccupations liées au bruit des aéronefs sans nuire à la compétitivité économique de notre pays?

M. Neil Wilson: Selon moi, nous devons trouver un équilibre. L'aviation est un moteur important de l'activité économique au pays. Ce l'est à l'échelle internationale. Le Canada est tout particulièrement touché par l'aviation. Nous nous trouvons sur les trajectoires de vol entre l'Europe et les États-Unis, au sud, puisque le trafic aérien entre ces deux zones passe par notre espace aérien. Nous avons bâti notre pays non seulement grâce au chemin de fer, mais aussi grâce à l'aviation. L'aviation est essentielle à l'économie du pays. Il ne faut pas l'oublier.

En même temps, nous devons comprendre et prendre en considération les préoccupations très légitimes des personnes dans les collectivités touchées par le bruit, les gens qui vivent près des principaux aéroports qui ont pris de l'expansion au fil du temps. Il faut en tenir compte et s'assurer de trouver un juste équilibre.

Mme Kelly Block: Pouvez-vous nous parler un peu du rôle que vous pourriez jouer pour atteindre cet équilibre, peut-être en déplaçant une partie du trafic aérien destiné à un aéroport comme Pearson, vers celui de Hamilton. Nous savons que certains ont suggéré la possibilité de transférer une partie du trafic aérien, surtout le trafic aérien de fret, vers un plus petit aéroport régional, de façon à réduire la pression exercée sur un plus grand centre et à accommoder les résidents qui y vivent.

Pouvez-vous formuler des commentaires à ce sujet, s'il vous plaît?

M. Neil Wilson: Bien sûr. Nous facilitons le déplacement des aéronefs. Nous ne décidons pas où les aéronefs s'en vont. Nous n'exploitons pas les aéroports, ce travail relève des aéroports eux-mêmes. Les transporteurs aériens s'occupent du transport aérien, et les transporteurs de fret choisissent leur base d'opérations.

Ils ont tous des intérêts en ce qui concerne les endroits d'où ils doivent exercer leurs activités et la façon dont ils doivent travailler, et nous facilitons les déplacements en conséquence. Nous nous assurons que les déplacements sont sécuritaires — c'est notre objectif primordial —, et nous nous assurons qu'ils sont aussi efficaces.

Évidemment, nous nous intéressons aux décisions stratégiques prises par les divers intervenants. Nous voulons nous assurer qu'ils puissent faire les choses comme bon leur semble. Nous voulons nous assurer que tout se fait de façon sécuritaire et de la façon la plus efficace possible. Lorsque nous examinons les trajectoires de vol qu'on nous demande de concevoir ou relativement auxquelles on nous demande un soutien, nous voulons nous assurer que, si des collectivités sont touchées de façon négative, nous sommes là pour essayer de réduire au minimum les dégâts et formuler des suggestions sur la façon dont on pourrait y arriver.

Nous faisons partie de cette infrastructure. Nous ne prenons pas ces genres de décisions, mais nous voulons nous assurer d'être parties à la conversation et d'être le plus utiles possible pour tous les intervenants et toutes les collectivités pouvant être touchées.

• (0905)

Mme Kelly Block: D'accord. Merci.

La présidente: Nous allons maintenant passer à M. Hardie.

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

Merci à vous tous d'être là.

Madame Wiebe, j'ai une question pour vous. La responsabilité ultime du fonctionnement de tout le système revient inévitablement au gouvernement, parce que tout le monde se tourne vers le gouvernement lorsque les choses ne fonctionnent pas comme il faut. Au sein du gouvernement, qui, au bout du compte, est responsable du dossier?

Mme Sara Wiebe: Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire, le ministère — le gouvernement — est déterminé à offrir un système de transport qui est sûr, sécuritaire et respectueux de l'environnement et qui contribue à notre économie.

Selon moi, au bout du compte, Transports Canada continue d'examiner de très près tous les éléments du secteur du transport aérien qui ont été déréglementés, comme le travail de NAV CANADA et la gestion de nos administrations aéroportuaires.

Nous travaillons en très étroite collaboration avec ces entités. Je crois que Neil en a un peu marre de nous voir, parfois, mais nous travaillons vraiment en très étroite collaboration avec son organisation pour surveiller les activités qu'elle réalise, du point de vue du cadre stratégique, certes, mais aussi du point de vue très important

du cadre réglementaire dont nous assurons la gestion et la surveillance en ce qui concerne non seulement le bruit, mais les divers éléments associés à la sûreté et la sécurité de notre secteur aérien.

M. Ken Hardie: Merci de votre réponse.

Monsieur Wilson, vous avez mentionné avoir réalisé une étude auprès de la collectivité sur les problèmes de bruit liés au trafic aérien autour de l'aéroport Pearson. Pouvons-nous obtenir une copie du rapport et des recommandations?

M. Neil Wilson: Bien sûr. Il y a eu deux ou trois initiatives réalisées au sujet de Pearson et de la région du Grand Toronto. En collaboration avec l'aéroport Pearson...

M. Ken Hardie: Je suis désolé, mais j'ai besoin d'une réponse très brève, monsieur, parce que j'ai d'autres questions.

M. Neil Wilson: Oui.

M. Ken Hardie: C'est une bonne réponse. Merci.

Des députés: Ha, ha!

M. Ken Hardie: J'ai noté avec intérêt les commentaires d'un de nos témoins précédents, qui a dit que l'aéroport Pearson est enclavé, complètement enclavé. Je ne sais pas s'il l'était au moment de sa construction, mais il l'est assurément actuellement.

Dans le régime actuel, NAV CANADA participe-t-elle aux discussions, par exemple, si une municipalité voulait rezoner et réaménager une zone à proximité d'un aéroport? Est-ce que vous participeriez aux consultations publiques?

M. Neil Wilson: Je vais laisser M. Bagg répondre. Nous voulons être le plus utiles et le plus coopératifs possible. Je ne peux pas vous dire que nous allons recevoir un avis à chaque fois qu'un tel incident se produit, mais M. Bagg peut vous aider à ce sujet.

M. Jonathan Bagg (gestionnaire principal, Affaires publiques, NAV CANADA): Lorsqu'il est question du zonage et du développement, les autorités aéroportuaires sont responsables de produire ce qu'on appelle des prévisions d'ambiance sonore. Elles reçoivent à cet égard des directives de Transports Canada. Ces prévisions d'ambiance sonore fournissent une orientation quant aux genres de projets immobiliers qui sont appropriés à proximité d'un aéroport. Il revient à la municipalité de tenir compte de ces directives.

M. Ken Hardie: Si vous êtes mis au courant d'un projet et que personne n'est venu vous voir pour que vous participiez, offririez-vous vos services de façon proactive?

M. Jonathan Bagg: Les prévisions d'ambiance sonore sont préparées par les aéroports, et plus précisément par les autorités aéroportuaires, pas par NAV CANADA en tant que tel.

M. Ken Hardie: Nous devons leur demander si elles participent de façon proactive, parce que, comme nous l'avons remarqué dans certains autres témoignages, de tels projets peuvent se produire et, la prochaine chose qu'on apprend, c'est que quelqu'un appelle pour se plaindre du bruit.

Je remarque avec intérêt qu'il y a habituellement un grand nombre d'hôtels près des aéroports, des endroits où les gens peuvent dormir après un long vol ou avant de décoller. Je suis resté dans quelques-uns de ces hôtels, et j'ai remarqué qu'ils sont remarquablement insonorisés. Y a-t-il des techniques de construction — particulièrement lorsqu'il y a un nouveau projet, un projet d'aménagement résidentiel — dont devraient tenir compte les promoteurs et la municipalité dans le cas des villes ou des collectivités qui se trouveront sur une trajectoire de vol?

M. Jonathan Bagg: Il y a différentes techniques de construction permettant d'atténuer le bruit, et tout ça tient à la qualité de l'isolant, aux vitres et ainsi de suite. Au Canada, nous bénéficions de facteurs naturels d'atténuation du bruit en raison de nos hivers — nous avons beaucoup d'isolant dans nos maisons —, mais ce n'est pas un dossier relativement auquel NAV CANADA pouvait fournir des directives précises.

M. Ken Hardie: Qui pourrait le faire?

M. Jonathan Bagg: Je ne suis pas sûr à 100 % de quel organisme serait responsable de ça. Je crois qu'on en revient aux exigences en matière de zonage permettant de définir quels genres de projets sont appropriés dans une zone.

• (0910)

M. Ken Hardie: Qui prend les décisions quant au nombre de vols de nuit permis dans une installation donnée?

M. Neil Wilson: Les aéroports décident des vols qu'elles vont recevoir en fonction des demandes précises qu'ils reçoivent. Nous n'établissons pas la demande dans les aéroports. Nous gérons le va-et-vient des avions dans les aéroports. Nous ne décidons pas qui peut se poser et qui ne peut pas le faire. Ce sont les aéroports qui prennent ces décisions.

Cela dit, lorsqu'il y a moins de vols, la nuit, par exemple, nous pouvons faire différentes choses. Si nous pouvons le faire et si la sécurité le permet, nous pouvons modifier nos procédures pour modifier les trajectoires de différentes façons. C'est l'une des choses précises que nous envisageons de faire à l'aéroport Pearson.

M. Ken Hardie: D'accord.

Madame Wiebe, est-ce que Transports Canada est consulté? Qui doit approuver le plan d'un aéroport d'accroître le nombre de vols de nuit?

Mme Sara Wiebe: Je pourrais peut-être demander à nos collègues de la région de l'Ontario de parler précisément des circonstances entourant l'aéroport Pearson, par exemple.

Joe et Cliff, je vous laisse répondre.

M. Joseph Szwalek (directeur régional, Aviation civile - Ontario, ministère des Transports): D'accord. Merci de la question.

En ce qui concerne les vols de nuit, tout dépend des passagers qui arrivent à l'aéroport et en partent. En 2013, nous avons reçu une demande pour accroître le nombre de vols de nuit. Encore une fois, on parle de la période calme, de 0 h 30 à 6 h 30 du matin. Jusqu'à présent, l'aéroport n'a pas augmenté le nombre de vols. Le bail foncier exige de l'Autorité qu'elle garde l'aéroport tel qu'il était lorsqu'elle l'a pris en charge en 1996.

M. Ken Hardie: À qui la demande a-t-elle été faite?

M. Joseph Szwalek: Vous parlez de la demande d'augmentation?

M. Ken Hardie: Oui.

M. Joseph Szwalek: Elle a été présentée au ministre de Transports Canada.

M. Ken Hardie: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à M. Aubin.

[Français]

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

Je remercie aussi nos nombreux témoins d'être parmi nous ce matin.

Je vais adresser mes questions à Mme Wiebe et à M. Wilson, mais elles pourront être dirigées vers d'autres personnes au besoin. J'aimerais recevoir des réponses brèves puisque j'ai beaucoup de questions et que je ne dispose que de peu de temps.

Monsieur Wilson, vous avez dit, dans vos propos préliminaires que vous mettiez tout en place pour atteindre cet objectif de réduction du bruit, mais cela m'apparaît un peu vague. Y a-t-il une norme chiffrée?

Par exemple, il me semble avoir lu que l'OACI dit qu'on ne devrait pas dépasser 55 décibels. Y a-t-il un objectif chiffré en ce qui concerne le bruit?

[Traduction]

M. Neil Wilson: Je vais demander à M. Bagg de répondre à votre question.

M. Jonathan Bagg: Il n'y a pas de directive précise en ce qui a trait à d'éventuelles exigences en matière de bruit visant les aéronefs qui survolent des zones résidentielles. Nous utilisons des méthodes comme la modélisation du bruit lorsque nous concevons les trajectoires de vol afin de comprendre l'impact sonore des changements, et nous communiquons ces changements. Nous cernons aussi des façons d'accroître les avantages.

[Français]

M. Robert Aubin: J'imagine que c'est la même chose quand vous parlez de conformité aux normes acoustiques. Là non plus, il n'y a pas de norme scientifique chiffrée qui permettrait à tout le monde d'avoir une compréhension commune. Est-ce exact?

[Traduction]

M. Jonathan Bagg: Il y a certaines mesures. Vous avez accueilli des gens plus tôt — durant une réunion précédente à laquelle Colin Novak avait participé, par exemple —, qui vous ont parlé de mesures et du fait qu'ils peuvent comprendre le désagrément, il n'y a pas d'exigence précise de respecter un certain niveau de décibels.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Vous avez parlé de descente progressive — je ne me rappelle pas le terme exact — des avions qui passent principalement au-dessus des zones industrielles ou des zones agricoles, mais le problème ne se situe pas tellement dans ces zones — bien qu'il puisse y en avoir aussi.

Est-ce que cette pratique est généralisée à l'ensemble des vols ou peut-on utiliser une autre technique d'atterrissage en zones résidentielles qui permettrait peut-être des approches plus rapides, mais qui diminuerait le bruit?

[Traduction]

M. Neil Wilson: Je vais demander à M. Cushnie de répondre en fournissant certains détails, mais, de façon générale, nous préférons les opérations de descente continue, peu importe la zone survolée, parce que cette méthode est beaucoup plus silencieuse.

M. Cushnie peut vous fournir des renseignements plus détaillés à ce sujet.

M. Blake Cushnie: Merci de la question.

Pour répondre à la question sur les zones industrielles, je peux vous dire que l'un des objectifs que nous tentions d'atteindre récemment, et c'est quelque chose que nous mettrons en oeuvre en novembre, à Toronto, c'est l'utilisation d'une nouvelle technologie pour essayer d'éloigner le plus possible les vols de nuit des zones peuplées.

Durant le jour, notre objectif consiste à miser sur la descente continue, essentiellement d'utiliser la nouvelle technologie pour guider les avions vers les pistes par les moyens les plus silencieux possible.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Ma prochaine question s'adresse d'abord aux témoins de Transports Canada.

Le ministère fait un certain nombre d'études sur le bruit, ce qu'on appelle les NEF. Ma question est très simple. Ces données sont-elles rendues publiques? Si non, pourquoi?

• (0915)

[Traduction]

Mme Sara Wiebe: Lorsque nous parlons des différentes études qui ont été réalisées au sujet de la réduction du bruit, je soulignerai surtout les études qui ont été réalisées par NAV CANADA et l'AAGT, par exemple. Nous travaillons avec eux sur la production de ces rapports ainsi que sur l'évaluation et la surveillance de la mise en oeuvre de certaines recommandations.

[Français]

M. Robert Aubin: J'ai peut-être mal formulé ma question. Lorsque Transports Canada utilise le système de prévisions de l'ambiance sonore, publie-t-il les résultats sur son site ou pas?

[Traduction]

Mme Sara Wiebe: Merci de la question.

Je regarde mon collègue de l'aviation civile, mais je ne crois pas que nous connaissons les rapports dont vous parlez. Nous pourrions certainement prendre la question en délibéré, mais je ne connais pas ce genre de rapport.

[Français]

M. Robert Aubin: D'accord.

Je vous ferai parvenir la question par écrit pour être plus précis et ne pas perdre trop de temps sur cette question ce matin.

Il y a un point qui me chicote. Vous avez dit que Transports Canada a pour premier souci la sécurité et qu'il fait affaire avec des organismes que je respecte, comme NAV CANADA. En quoi le fait que Transports Canada se retire d'un certain nombre de réglementations et confie ses responsabilités en la matière à d'autres organismes a-t-il fait augmenter la sécurité au Canada?

[Traduction]

Mme Sara Wiebe: Encore une fois, merci de la question.

J'ai mentionné que, vers la fin des années 1980, nous avons déréglementé notre secteur aérien dans le cadre d'initiatives comme la privatisation d'Air Canada. Au milieu des années 1990, nous avons poursuivi la déréglementation du secteur en créant les autorités aéroportuaires, des mesures qui ont mené à la création de NAV CANADA.

Je tiens à préciser que la responsabilité finale quant à la sûreté du secteur aérien canadien revient au ministre, en ce sens que cette responsabilité est en grande partie assurée grâce à la surveillance

réglementaire de mes collègues de l'aviation civile. La responsabilité de la sécurité reste entre les mains du ministre. Cependant, la mise en oeuvre de la responsabilité se fait par l'entremise d'entités comme NAV CANADA et les autorités aéroportuaires.

[Français]

M. Robert Aubin: Depuis bon nombre d'années — et cela a commencé avant que l'administration libérale actuelle arrive au pouvoir —, le ministère des Transports se retire d'une série de réglementations et donne de plus en plus de pouvoirs à de grandes compagnies ou à d'autres organismes.

À votre avis, ne serait-il pas justifié de reprendre la direction d'un certain nombre de réglementations pour veiller à que des normes nationales soient établies et respectées?

[Traduction]

Mme Sara Wiebe: En réponse à votre question, comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, j'estime qu'on peut considérer la déréglementation du secteur aérien canadien comme une réussite. Nous considérons que le secteur est maintenant plus concurrentiel à l'échelle internationale d'un point de vue économique à certains égards, mais nous croyons aussi que le secteur aérien canadien est plus sûr et sécuritaire grâce aux mesures prises à la fin des années 1980 et au milieu des années 1990.

Encore une fois, j'insiste sur le fait que la responsabilité ultime pour la sûreté et la sécurité du secteur aérien canadien incombe au ministre et tient à la surveillance réglementaire réalisée par le ministère et mes collègues de l'aviation civile.

La présidente: Monsieur Iacono, allez-y.

[Français]

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

Je remercie les témoins d'être ici ce matin.

Lors de notre rencontre en mai avec des représentants de NAV CANADA, ces derniers ont souligné qu'il n'y avait pas eu de changements importants dans la manière de voir les choses depuis les 20 dernières années. Par contre, il est clair que les réalités urbaines dans la région du Grand Montréal et celle de Laval ont changé depuis ces 20 dernières années.

Est-ce que NAV CANADA a adapté les différentes trajectoires de vol en fonction du développement urbain dans la région du Grand Montréal et celle de Laval?

[Traduction]

M. Neil Wilson: La ville de Montréal a assurément changé au cours des 20 dernières années. Je vais demander à M. Bagg de vous donner des détails sur les changements liés aux trajectoires de vol.

[Français]

M. Jonathan Bagg: En effet, récemment, il n'y a pas eu de changements importants concernant les approches. C'est sûr que le trafic à l'aéroport de Montréal a augmenté et que plus d'avions y atterrissent, mais il n'y a pas eu de changements quant aux routes aériennes pour tenir compte de l'augmentation de la population dans ces régions.

• (0920)

M. Angelo Iacono: Merci.

Est-ce que la densité de la population est un critère dans l'établissement de nouveaux corridors de transport?

Quels sont les critères? De quand date la dernière mise à jour de ces critères?

M. Jonathan Bagg: Nous utilisons bien sûr la modélisation du bruit pour comprendre l'incidence des routes aériennes. Quand nous travaillons spécifiquement à la modernisation de l'espace aérien et que nous envisageons de changer celui-ci, nous utilisons la modélisation et de l'information issue du recensement pour connaître le nombre de personnes susceptibles de subir le bruit et pour déterminer comment nous pourrions réduire ce nombre.

M. Angelo Iacono: Y a-t-il eu une mise à jour récente? Le cas échéant, pouvez-vous nous donner la date précise?

M. Jonathan Bagg: La dernière mise à jour importante de l'espace aérien de Montréal a eu lieu en 2012.

M. Angelo Iacono: NAV CANADA est autorisée à modifier unilatéralement les routes aériennes afin d'améliorer l'efficacité de l'espace aérien.

Pouvez-vous nous décrire le déroulement du processus de modification des routes aériennes et nous dire quelles sont les principales raisons de ces changements, particulièrement en ce qui concerne les vols de nuit?

[Traduction]

M. Jonathan Bagg: Pour ce qui est du changement lié à l'espace aérien, nous nous appuyons sur le Protocole de communications et de consultation sur les modifications à l'espace aérien, qui inclut des exigences et des responsabilités rigoureuses que NAV CANADA doit respecter et assumer au moment d'apporter des changements à l'espace aérien.

Cela comprend la façon dont les consultations sont réalisées et la façon dont nous communiquons les répercussions des changements. Le Protocole donne aussi certaines directives en matière de délai quant à la rapidité avec laquelle nous devons fournir des avis en cas d'événement de consultation publique. En outre, il y a aussi des exigences additionnelles de suivi. Un rapport d'engagement public doit être produit après une consultation et avant qu'une recommandation de procéder au changement soit formulée. C'est un aspect clé du processus.

Il y a un autre aspect relativement auquel il faut faire un suivi, et c'est l'examen après 180 jours. Dans le cadre de cet examen, nous revenons sur ce qui s'est passé environ six mois après la mise en oeuvre pour examiner le rendement opérationnel et prendre le pouls de toute rétroaction communautaire reçue à la suite du changement.

[Français]

M. Angelo Iacono: En France, par exemple, la procédure d'approche en descente continue est mise en place dans les 11 principaux aéroports, dont celui de Paris-Charles de Gaulle. Dans le cas de ce dernier, le taux de réalisation des procédures d'approche en descente continue s'élevait à 30 %, seulement en 2017.

Dans la note d'information que vous avez fait parvenir aux membres du Comité, il est mentionné que « la Société augmente l'utilisation de descentes continues moins bruyantes ».

Quel est le taux de réalisation des procédures d'approche en descente continue au Canada?

[Traduction]

M. Jonathan Bagg: Si vous regardez notre situation actuelle, vous verrez que, en fait, nous avons récemment créé une entité, le conseil de l'industrie sur la gestion du bruit, qui réunit des experts techniques de toute l'industrie. Une des tâches du groupe, à commencer par Toronto, c'est d'en venir à une définition acceptable

de la notion de descente continue — la définition en tant que telle et ce à quoi cette technique ressemble d'un point de vue opérationnel — et de commencer à produire des rapports à ce sujet à Toronto.

[Français]

M. Angelo Iacono: Est-ce que cette procédure d'approche est mise en pratique dans le cas de tous les vols de nuit?

[Traduction]

M. Jonathan Bagg: Idéalement, nous voulons que tous les aéronefs misent sur la descente continue. Encore une fois, idéalement, du début de la descente — c'est l'altitude de croisière — jusqu'à ce qu'il touche la piste, l'aéronef serait en descente continue. Nous essayons d'utiliser cette méthode le plus possible.

Nous devons parfois avoir recours à la mise en palier pour assurer la distance entre les aéronefs. L'une des façons de séparer les aéronefs, c'est sur un plan vertical. Il peut y avoir 1 000 pieds de séparation verticale, et cela exige que nous demandions à un aéronef de garder une certaine altitude. À l'avenir, une bonne partie des travaux que nous continuerons de faire à l'échelle internationale et en tant qu'entreprise, ce serait de promouvoir une augmentation du recours à la descente continue. C'est assurément une priorité pour l'organisation.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci.

Madame Wiebe,

[Traduction]

on nous a dit durant la comparution du dernier groupe de témoins que l'aéroport Pearson connaît actuellement des difficultés financières. Pouvez-vous le confirmer? Dans l'affirmative, dans quelle mesure est-ce le cas? Quel est le chiffre?

Mme Sara Wiebe: Merci beaucoup.

Tout d'abord, j'ai lu le témoignage et les commentaires sur le fait que l'aéroport Pearson de Toronto était en difficulté financière. Je crois qu'il faut plutôt regarder la situation du point de vue de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, l'AAGT. Il faut regarder ses plans futurs, la façon dont son infrastructure continuera de soutenir des volumes accrus d'avions qui veulent se poser à l'aéroport. C'est de ce point de vue que l'aéroport Pearson de Toronto contracte une dette afin de financer ses activités.

C'est le résultat de la politique canadienne de l'utilisateur-payeur. Vous en avez peut-être déjà entendu parler. Je le mentionne parce que nos autorités aéroportuaires doivent financer toutes les infrastructures de leurs aéroports sans aucun soutien financier du gouvernement. En fait, il y a un soutien limité. Cela signifie que, lorsque vous et moi nous rendons à cet aéroport, nous payons pour notre déplacement et nous contribuons à l'infrastructure construite à l'aéroport.

● (0925)

M. Angelo Iacono: Le montant divulgué était-il le bon?

Mme Sara Wiebe: Je pense que l'AAGT comparaitra devant le Comité à une date ultérieure. Je crois qu'il serait préférable de poser cette question à ses représentants.

M. Angelo Iacono: Merci.

La présidente: Monsieur Sikand, allez-y.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Merci.

Je vais essayer de faire vite, parce que je veux partager mon temps avec un collègue.

On entend souvent parler de rapports d'entreprises en Angleterre, et nous avons entendu parler du modèle de Francfort. Je suis un partisan de l'apprentissage des pratiques exemplaires, mais, comme M. Wilson y a fait allusion, le Canada est assez extraordinaire. Nous avons des défis uniques, et j'aimerais qu'on mette l'accent sur ceux-ci. Quels sont les défis uniques auxquels le Canada est confronté lorsqu'il est question de réduction du bruit?

M. Neil Wilson: Oui, nous sommes extraordinaires.

Nous avons certaines caractéristiques qui sont uniques, mais nous pouvons apprendre beaucoup des autres. J'ai parlé d'une étude qui a été demandée. Le groupe chargé de la réaliser... Nous avons choisi ce groupe parce qu'il avait réalisé une étude sur le même problème près de Gatwick, au Royaume-Uni. Nous savons que nous pouvons apprendre des pratiques exemplaires de là-bas.

Nous sommes uniques en ce qui concerne la composition de la flotte d'aéronefs que nous devons desservir. Mon collègue a parlé de certaines des technologies que nous utilisons. Il y a des limites, parce que la flotte canadienne est particulière. Une partie des aéronefs sont très bien équipés, et nous pouvons tirer parti de certaines des technologies permettant la descente continue, tandis que certains aéronefs ne sont pas encore rendus là. La flotte est composée de grands et de petits appareils. Nous avons une très grande communauté de l'aviation générale au Canada, soit les pilotes privés que nous devons également desservir et dont nous devons nous occuper. Ce qui est unique au Canada, c'est vraiment la composition de la flotte et des appareils qui veulent atterrir dans nos aéroports.

M. Gagan Sikand: Merci. Je vais intervenir.

Monsieur Cushnie, vous avez mentionné des nouvelles technologies qui sont mises en oeuvre à l'aéroport Pearson. À quoi faisiez-vous allusion?

M. Blake Cushnie: Dans le cadre de tous les travaux que nous avons réalisés au cours des six initiatives dont l'AAGT parlera peut-être, nous nous efforçons de tirer parti de l'exactitude des systèmes de précision de la navigation par satellite à bord de beaucoup des aéronefs modernes pour guider les avions vers la piste, particulièrement la nuit, et ce, le plus loin possible des gens. Ce que nous constatons, c'est que, au moment de l'approche finale, le défi change, mais nous tentons d'utiliser cette technologie du mieux possible et à notre avantage afin d'être des chefs de file en matière d'atténuation du bruit.

M. Gagan Sikand: Parfait. Merci.

Je représente une circonscription tout juste à côté de l'aéroport Pearson. C'est un trajet de sept minutes lorsque tout va bien, et peut-être une heure et demie lorsqu'il y a de la circulation. J'ai toujours été en faveur d'un aéroport au nord de l'escarpement de Milton, Brampton et Mississauga. Ça me semble tout simplement logique. Puis-je obtenir certains commentaires de Transports Canada sur les répercussions d'une telle proposition?

Mme Sara Wiebe: Merci de la question.

Encore une fois, c'est un autre de ces domaines où l'on tente de trouver un équilibre. Nous avons ces grands aéroports où les transporteurs de fret et de passagers veulent se rendre. Comme M. Wilson l'a mentionné précédemment, si je ne m'abuse, nous ne pouvons pas dire aux aéronefs ou aux passagers ou encore aux transporteurs de fret là où ils doivent atterrir. Encore une fois, c'est quelque chose dont pourrait vous parler l'AAGT de façon un peu plus précise lorsqu'elle comparaitra ici.

Cela dit, selon nous l'AAGT a fait du très bon travail pour permettre un engagement axé sur la collaboration avec les petits aéroports de la région, y compris Hamilton et Waterloo, pour parler du moment où le point de saturation sera atteint et où il faudra mieux gérer le trafic. Cependant, encore une fois, vu que notre secteur aérien canadien est fondé sur le marché, il est impossible de forcer les déplacements dans une direction ou l'autre.

M. Gagan Sikand: Merci.

Puisque je veux partager mon temps, j'ai besoin que vous répondiez à la prochaine question par un oui ou un non.

Avez-vous le mandat de prendre les mesures nécessaires pour qu'on s'adapte à une telle croissance?

Mme Sara Wiebe: Encore une fois, la croissance est dictée par le marché. Ce que nous tentons de faire, c'est d'élaborer des cadres stratégiques qui permettent cette croissance.

M. Gagan Sikand: D'accord, merci.

Je vais laisser le temps qu'il me reste à M. Wrzesnewskyj.

M. Borys Wrzesnewskyj (Ettobicoke-Centre, Lib.): Merci.

Monsieur Szwalek, j'aimerais obtenir des précisions sur une réponse que vous avez donnée au sujet de l'augmentation des vols de nuit dans le budget de 2013. Vous avez dit que la demande a été présentée au ministre, à Transports Canada. Pouvez-vous nous fournir des précisions?

•(0930)

M. Joseph Szwalek: Ce qui s'est produit, c'est que l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto avait demandé une augmentation en raison des plans de croissance à long terme de l'aéroport. La demande s'est retrouvée devant le ministre. Le dossier a été géré dans la région pour ce...

M. Borys Wrzesnewskyj: D'accord. J'ai besoin de clarté, pas d'une longue réponse.

Était-ce le ministre ou l'autorité régionale — votre prédécesseur, j'imagine — ou peut-être même vous qui avez donné l'approbation?

M. Joseph Szwalek: Pour ce qui est de l'augmentation, la demande a été approuvée par le directeur général de la région.

M. Borys Wrzesnewskyj: Avec l'autorisation du ministre?

M. Joseph Szwalek: Oui.

M. Borys Wrzesnewskyj: Je demanderais à Transports Canada de fournir au Comité des documents qui nous éclaireront sur la façon dont les décisions ont été prises dans ce dossier.

J'aimerais revenir à NAV CANADA. Vous avez parlé d'une réduction de l'empreinte carbonique sur l'environnement. De quelle façon cela se traduit-il par des économies de carburant pour les compagnies aériennes?

M. Neil Wilson: En gros, cela signifie que, tout ce que nous pouvons faire pour aider les compagnies aériennes à réduire leur consommation de carburant a une incidence positive sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

M. Borys Wrzesnewskyj: Les transporteurs aériens sont très heureux de réduire leur empreinte carbonique, parce que cela signifie des coûts de carburant aviation moindres.

M. Neil Wilson: Ils le sont, nous le sommes tous.

M. Borys Wrzesnewskyj: Excellent.

J'ai deux ou trois questions pour en venir à la question de la responsabilisation. La présentation fournie au Comité indique que NAV CANADA et les aéroports locaux « s'engagent dans un processus de participation du public fournissant à la communauté des informations factuelles et précises avant et après la mise en oeuvre d'une modification ». La collectivité a-t-elle été consultée ou informée avant et après l'augmentation du financement affecté aux vols de nuit prévue dans le budget de 2013?

M. Jonathan Bagg: C'est l'AAGT qui aurait demandé ce changement, et ses représentants seront mieux placés pour répondre à cette question.

M. Borys Wrzesnewskyj: Il est question de NAV CANADA. Donc, vous ne savez pas si NAV CANADA... J'aimerais qu'on me fournisse l'information quant à savoir si...

La présidente: Je suis désolé, monsieur Wrzesnewskyj. Je comprends les questions, mais votre temps est écoulé.

Monsieur Liepert, allez-y.

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

Mes questions sont destinées à NAV CANADA.

Je représente une circonscription de Calgary qui se trouve à pas moins d'une demi-heure de route de l'aéroport. Au cours de ma première année comme député, il n'y avait pas de plaintes au sujet du bruit des aéronefs dans ma circonscription, mais une nouvelle piste a été ouverte à Calgary. Pouvez-vous dire à mes électeurs, pour le compte rendu, pourquoi ils entendent maintenant le bruit des avions alors qu'ils ne sont même pas à proximité de l'aéroport de Calgary?

M. Neil Wilson: Voulez-vous parler précisément de Calgary?

M. Jonathan Bagg: Bien sûr. Le principal changement qui s'est produit à Calgary, évidemment, c'est après l'ajout d'une nouvelle piste. L'ajout était important pour l'aéroport de façon à ce qu'il puisse s'adapter à sa croissance. Il a fallu modifier l'espace aérien.

Le fait d'être à 30 kilomètres de l'aéroport peut sembler très loin — surtout lorsqu'on envisage la chose dans l'optique du transport terrestre, comme un trajet en voiture —, mais pour un aéronef, ce n'est pas loin. Lorsqu'on regarde la façon dont les avions approchent des aéroports, on constate qu'ils utilisent un système de trajets publiés. Tout comme une voiture doit utiliser la route, nous avons des « routes » dans le ciel pour les avions qui arrivent à l'aéroport. Ces trajectoires doivent être disposées de façon à ce que nous puissions gérer toute la circulation.

Une de ces trajectoires passe au-dessus de votre région, Signal Hill. Il y a plusieurs trajectoires vers l'aéroport, et les contrôleurs aériens gèrent les aéronefs qui arrivent de plusieurs directions. L'une des raisons pour lesquelles il y en a une qui passe par là... C'est comme lorsqu'on veut atteindre une cible: plus la route est près de la piste, plus c'est facile pour le contrôleur de synchroniser les déplacements.

M. Ron Liepert: J'imagine que ce que mes électeurs ne comprennent pas, c'est que, à un mille à l'ouest, il y a des terres d'élevage. Pouvez-vous m'expliquer de quelle façon NAV CANADA établit ses trajectoires — je crois que c'est le terme que vous avez utilisé —, car on dirait que vous avez créé une nouvelle trajectoire au-dessus d'une zone résidentielle alors qu'il n'y a rien d'autre que des terres d'élevage un mille plus loin?

M. Jonathan Bagg: Bien sûr, absolument.

Il est évident, lorsqu'on regarde à l'ouest de la ville, qu'il y a des terres vertes et agricoles, et tout ça semble évident. L'enjeu consiste

vraiment à coordonner et gérer le trafic. Nous utilisons les critères de conception approuvés par Transports Canada, des critères utilisés à l'échelle internationale, alors il y a beaucoup de normes qu'on applique au moment de concevoir l'espace aérien, et c'est là un aspect clé.

Pour ce qui est de la question de savoir pourquoi on ne peut pas tout simplement se tasser un peu plus à l'ouest, c'est une question de synchronisation. Les contrôleurs font tourner les avions pour les aligner vers la piste en vue de l'approche finale. Les avions doivent se rendre à un endroit où on peut les aligner avec la piste afin qu'ils puissent atterrir. Si on fait passer les avions trop loin de l'aéroport, c'est plus difficile pour le contrôleur aérien de coordonner le tout.

• (0935)

M. Ron Liepert: La réalité de cette approche, c'est qu'elle se fait parallèlement à la piste. J'ai l'impression que toute la question de tourner... Je sais qu'on entre dans le détail, mais un mille de plus serait...

L'une de choses qu'on m'a dites, c'est qu'une partie du bruit nocturne vient d'avions russes bruyants ou je ne sais trop quoi. Quel contrôle NAV CANADA peut-il avoir sur le respect de nos règles nationales par les aéronefs étrangers qui entrent dans nos aéroports et en sortent?

M. Neil Wilson: Nous ne sommes pas des policiers. Nous facilitons la sécurité et l'efficacité des vols. Pour ce qui est des aéronefs qui arrivent, nous avons l'obligation de les aider à atterrir et de nous assurer que le processus est sécuritaire. Nous veillons à ce que les avions ne soient pas collés les uns sur les autres et qu'ils puissent atterrir.

Nous exerçons une certaine pression morale auprès des exploitants, mais, franchement, on ne peut pas faire grand-chose. Nous n'avons pas de mandat, pas de capacité juridique de les empêcher de voler.

M. Ron Liepert: Est-ce que quelqu'un a un tel pouvoir?

Mme Sara Wiebe: Je crois que c'est là que je vais céder la parole à mon collègue, M. Robinson.

M. Nicholas Robinson (directeur général, Aviation civile, ministère des Transports): Des exigences sont liées à la sûreté et à la sécurité des atterrissages des aéronefs dans nos aéroports canadiens.

M. Ron Liepert: Oui, mais tenez-vous compte du bruit?

M. Nicholas Robinson: Les exigences ne tiennent pas compte du bruit précisément.

M. Ron Liepert: Il ne semble pas y avoir de gouvernance en ce qui concerne le bruit des aéronefs étrangers qui atterrissent dans nos aéroports commerciaux.

M. Nicholas Robinson: Notre principale responsabilité, c'est de nous assurer que les atterrissages dans nos aéroports se font de façon sûre et sécuritaire, et le bruit n'est pas un critère précis.

M. Ron Liepert: Je vais maintenant m'adresser à NAV CANADA.

Qui est responsable des hélicoptères?

M. Neil Wilson: Si vous parlez de la navigation et de la gestion du trafic, c'est nous.

M. Ron Liepert: Je crois bien recevoir autant de plaintes au sujet du bruit des hélicoptères, surtout les hélicoptères de police qu'au sujet des aéronefs commerciaux. Est-ce que NAV CANADA s'occupe des hélicoptères?

M. Neil Wilson: Il y a une responsabilité conjointe en matière de gestion de l'espace aérien dans la mesure où l'espace aérien est divisé en différents types d'espaces, et différentes choses sont permises dans différents secteurs du ciel. Si c'est permis, des hélicoptères y voleront.

M. Ron Liepert: Si quelqu'un veut utiliser un hélicoptère à n'importe quel moment du jour et n'importe où dans la ville, il n'a pas à obtenir une permission de quiconque pour pouvoir le faire?

M. Neil Wilson: Non. Il a besoin d'autorisations dans certains espaces aériens, mais nous donnons ces autorisations pour nous assurer que le vol se fait en toute sécurité. Les gens peuvent seulement emprunter certains espaces aériens. Par exemple, ici, à Ottawa, il y a un espace aérien réglementé au-dessus de la Colline du Parlement. Il y a différentes classifications d'espaces aériens qui permettent certaines formes de vols pour des types spécifiques d'aéronefs équipés dans diverses zones de l'espace aérien.

M. Ron Liepert: Savez-vous s'il y a ce genre de restrictions à Calgary?

M. Neil Wilson: Il y en a assurément. Pour ce qui est des restrictions précises dans un endroit précis, il faudrait que je vous revienne là-dessus.

M. Ron Liepert: Est-ce que la police doit aussi respecter ces exigences?

M. Neil Wilson: Tous ceux qui volent doivent les respecter, oui.

La présidente: Monsieur Graham, allez-y.

M. David de Burgh Graham (Laurentides—Labelle, Lib.): Monsieur Bagg, je tiens à vous remercier. Nous nous sommes déjà rencontrés dans le passé pour parler de ce sujet. Je vais sauter tout de suite dans le vif du sujet.

L'un des effets du bruit de l'aviation, c'est que les voies aériennes ont des répercussions sur les petits exploitants. Ce ne sont pas seulement les avions qui arrivent dans les grands aéroports. Par exemple, l'aéroport de St-Jérôme, CSN3, où il y a une piste de terre battue et une école de saut en parachute, est limité par la voie aérienne T709 à l'ouest, Mirabel, au sud, la voie aérienne T636, au nord et St-Esprit, une autre école de parachute, CES2, à l'est. Il reste donc une toute petite zone à exploiter.

Cela fait en sorte que les avions de l'école de parachute, qui passent souvent et sont très bruyants, passent au-dessus de la même collectivité 20, 30 ou 40 fois par jour.

Vous avez mentionné que Dorval a modifié ses approches en 2012, et T709 est l'une des victimes de cette approche. Elle passe maintenant tout juste à l'ouest de CSN3. Tous les aéronefs de l'école de pilotage Parachutisme Adrénaline passent au-dessus du même lac à Sainte-Anne-des-Lacs, tous les jours, et toute la journée.

Que pouvons-nous faire en tant que collectivité, en travaillant en collaboration avec vous, pour permettre à ces aéronefs de traverser la voie aérienne pour ensuite prendre de l'altitude de l'autre côté? Y a-t-il quoi que ce soit qu'on peut faire ensemble?

● (0940)

M. Jonathan Bagg: Je connais très bien cet espace aérien, et il y a beaucoup de contraintes qui y sont liées. Il y a des vols aux instruments, des vols IFR, et, lorsqu'on conçoit un espace aérien, on le fait assurément en s'assurant que les différents types de vol sont loin les uns des autres. C'est une façon d'assurer la sécurité.

Pour ce qui est des prochaines étapes et de ce qui peut être fait, je crois que nous sommes un peu en voie d'y arriver, dans la mesure où tout commence par le dialogue. Je sais que nous avons l'intention de

vous rencontrer et de rencontrer certains de nos gestionnaires opérationnels de la région pour voir les options et essayer de trouver une possibilité. Cependant, c'est difficile lorsqu'on doit composer avec un espace aérien dense et lorsqu'il y a beaucoup d'activités de part et d'autre.

M. David de Burgh Graham: Des solutions sont possibles, et nous devrions pouvoir les trouver.

M. Jonathan Bagg: Nous pouvons assurément en discuter et voir quelles opérations... S'il y a des occasions, nous les examinerons.

M. David de Burgh Graham: Qu'est-ce qui nous empêche de le faire? Actuellement, il y a un accord entre NAV CANADA et l'aéroport afin que les vols ne traversent pas l'espace aérien. Pourquoi en est-il ainsi?

M. Jonathan Bagg: On en revient au fait que nous tentons de séparer systématiquement les différents types de vol. Dans le cas des activités de parachutisme, les vols se font conformément à la navigation VFR; ce sont donc les pilotes qui sont responsables de leur trajet. En tant que pilotes, ils ne suivent pas une route précise.

Puis, si on regarde les vols à destination de Montréal, les aéronefs empruntent des routes pour des vols aux instruments. Ils respectent des routes publiées très précises. Il est toujours plus sécuritaire pour nous de nous assurer que ces différents types d'activité restent loin l'une de l'autre.

M. David de Burgh Graham: À ce sujet, vous avez parlé de descente continue. Dans les derniers milliers de pieds, les aéronefs maintiennent encore un angle d'approche de trois degrés. Rien n'a changé là. C'est exact?

M. Jonathan Bagg: C'est exact. Au moment de l'approche finale, l'aéronef utilise habituellement un système d'atterrissage aux instruments, et le taux de descente est de trois degrés.

M. David de Burgh Graham: Avec l'approche continue, rien ne change vraiment si près du sol, vers la fin. C'est un gain d'efficacité.

M. Jonathan Bagg: C'est exact. Rien ne change au moment de l'approche finale.

M. David de Burgh Graham: Y a-t-il des situations où on demande à l'aéronef qui décolle d'utiliser le meilleur angle, plutôt que seulement le meilleur taux pour sortir plus rapidement de l'espace aérien?

M. Jonathan Bagg: Il y a des procédures d'atténuation du bruit au départ, NADP 1 et NADP 2. Ces procédures ciblent des zones différentes. Une cible la zone près d'un aéroport et essaie d'assurer une certaine atténuation du bruit à proximité, et l'autre concerne l'atténuation du bruit un peu plus loin. Dans les deux cas, ces procédures prévoient que l'aéronef gagne de l'altitude. Durant cette phase de départ, les avions ont tendance à être le plus bruyants, les moteurs tournent à plein régime.

M. David de Burgh Graham: Je remarque que, dans le SVC, le Supplément de vol-Canada, il y a toute une section sur les procédures d'atténuation du bruit liées à l'aéroport Pearson. Je n'en ai pas vu pour la plupart des autres aéroports, mais il y en a dans le cas de Pearson. On y mentionne les types d'aéronefs des chapitres 2 et 3 du volume 1 de l'annexe 16 de l'OACI. Qu'est-ce que cela signifie?

M. Jonathan Bagg: Cela répond également à l'une des questions de M. Liepert en ce qui concerne les normes liées au bruit des aéronefs. L'OACI établit des normes concernant le bruit à la source. Il s'agit d'une réglementation liée au bruit à la source, et Transports Canada est peut-être le mieux placé pour en parler. Nous acceptons ces normes. Avec le temps, des chapitres d'aéronefs — les plus anciens — sont éliminés et ne peuvent plus entrer dans l'espace aérien. Au fil du temps, on constate que les avions sont de plus en plus silencieux.

M. David de Burgh Graham: Reste-t-il encore beaucoup d'aéronefs des chapitres 2 et 3?

M. Jonathan Bagg: Il n'y en a plus beaucoup. Il en reste très peu qui sont encore... Il y a peut-être certains exploitants d'aéronefs qui ont besoin d'un équipement spécial pour des vols dans le Nord, comme des dispositifs pour utiliser les pistes de gravier et certains transporteurs de fret dont les flottes sont parfois plus anciennes.

M. David de Burgh Graham: Je veux parler encore quelques secondes, et je veux laisser aussi quelques secondes à Vance. Oh, je ne peux pas faire les deux.

J'ai une question, mais je cède la parole à Vance.

Merci à vous.

La présidente: Monsieur Badawey, allez-y.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci d'être là aujourd'hui.

J'aimerais approfondir un peu la question des plans municipaux officiels. De toute évidence, le manque de discipline jusqu'à présent nous a mis dans la position où nous nous trouvons actuellement en ce qui a trait à l'étalement urbain autour des aéroports.

Cela dit, ce sont les modifications et les décisions de rezonage prévues et officielles qui ont permis cet étalement tout autour de vous. Ma première question est la suivante: le secteur aérien a-t-il tenté de contester certaines décisions dans le cadre de ces processus officiels de modification et de rezonage prévues?

Voici ma deuxième question: avez-vous la capacité de faire appliquer une telle conduite et de vraiment interjeter appel, par exemple, devant la Commission des affaires municipales de l'Ontario, pour obtenir des décisions favorables, arrêter l'étalement et faire en sorte qu'il y ait moins de plaintes qu'il y en a maintenant? À l'avenir, aurez-vous la capacité de le faire de façon à ce que, même si le problème existe déjà, la situation ne continuera pas à dégénérer davantage à l'avenir?

• (0945)

Mme Sara Wiebe: Je peux répondre à votre question d'un point de vue général et du point de vue de Transports Canada et des autorités aéroportuaires. Nos bureaux régionaux sont toujours ouverts à rencontrer les conseils municipaux et à en discuter avec eux lorsqu'ils réalisent leurs travaux de planification.

M. Vance Badawey: Ce n'est pas ma question.

Je veux savoir si le secteur aérien a eu la capacité d'interjeter appel lorsqu'une municipalité décidait de permettre de nouveaux projets dans une zone où il ne devrait pas y en avoir? Je suis sûr qu'il y a des revers et des choses de cette nature, mais avez-vous l'occasion d'interjeter appel, par exemple, devant la Commission des affaires municipales de l'Ontario pour obtenir une décision favorable à la lumière des politiques provinciales, des plans officiels des municipalités et du zonage, de sorte que le problème n'empire pas à l'avenir?

Mme Sara Wiebe: Je veux me tourner vers mon collègue de l'aviation civile. Je crois qu'il y a certaines exigences dans notre réglementation concernant les types de constructions possibles à une certaine distance d'un aéroport. Je crois que c'est quelque chose de très précis.

Nick, voulez-vous en dire un peu plus à ce sujet?

M. Nicholas Robinson: Oui. Il y a des paramètres précis quant aux choses qui peuvent ou ne peuvent pas se faire dans les aéroports et autour de ceux-ci. Ces paramètres sont établis pour assurer la sûreté et la sécurité des aéroports et des aéronefs qui y atterrissent. C'est là que notre réglementation définit...

Pour ce qui est d'un processus d'appel ou de contestation à l'échelon municipal, je ne crois pas qu'il y a eu des situations où une municipalité a interjeté appel de ces règlements précis.

La présidente: Voilà qui met fin à notre première heure de témoignages.

Nous aurons peut-être des questions supplémentaires à vous poser et nous vous demanderons peut-être de revenir avant la fin de notre étude.

Nous allons suspendre la séance quelques instants pendant que notre prochain groupe de témoins se prépare.

• (0945)

(Pause)

• (0950)

La présidente: Nous reprenons nos travaux.

Nous accueillons M. Sartor, président, et Carmelle Hunka, avocate générale et directrice principale, Risques et conformité, de l'Autorité aéroportuaire de Calgary. Merci beaucoup d'être là.

Nous accueillons aussi, par vidéoconférence, Anne Murray, vice-présidente du Développement des entreprises de transport aérien et des Affaires publiques, et Mark Cheng, superviseur, Bruit et qualité de l'air, de l'Autorité aéroportuaire de Vancouver.

Enfin, nous accueillons Martin Massé et Anne Marcotte des Aéroports de Montréal.

Bienvenue à vous tous.

Nous allons commencer par Aéroports de Montréal.

Monsieur Massé, allez-y.

[Français]

M. Martin Massé (vice-président, Affaires publiques, Aéroports de Montréal): Bonjour, madame la présidente, membres du Comité.

Je tiens à vous remercier de nous donner l'occasion de vous présenter nos actions pour la gestion du climat sonore et de répondre à vos questions dans le cadre de l'évaluation de l'incidence du bruit des avions près des grands aéroports canadiens.

En vertu de son bail avec Transports Canada, Aéroports de Montréal, ou ADM, est responsable de la gestion et de l'exploitation de l'aéroport de Montréal-Trudeau et du parc aéronautique et industriel de Mirabel.

Montréal-Trudeau est devenu, au fil des ans, une plaque tournante du trafic aérien et le troisième aéroport en importance au Canada. L'aéroport offre 151 destinations et dessert 37 transporteurs aériens. De ce fait, il est l'aéroport canadien le plus international puisque 41 % de ses passagers voyagent à l'extérieur du Canada et des États-Unis. Montréal-Trudeau contribue de façon importante au développement économique du Grand Montréal, car il génère près de 29 000 emplois directs et compte 200 entreprises actives sur son site.

La gestion du climat sonore est, et a toujours été, une priorité pour Aéroports de Montréal. Le rôle d'ADM est d'assurer un équilibre entre le développement de l'aéroport comme acteur de développement du Grand Montréal et le maintien d'une cohabitation harmonieuse avec cette même communauté. Cela fait partie intégrante de notre mission et nous déployons des efforts soutenus pour assurer cet équilibre.

Nous élaborons nos plans en intégrant les principes du Balance Approach de l'OACI. Nous travaillons également avec nos partenaires afin de réduire l'incidence des activités liées à l'exploitation d'un aéroport international sur les communautés riveraines. Ces partenaires sont les suivants.

Transports Canada est l'organisme réglementaire chargé de veiller au respect de l'application des critères acoustiques et des mesures d'atténuation du bruit. Il a le pouvoir d'infliger des sanctions aux pilotes et aux transporteurs qui contreviennent à ces règles.

NAV CANADA est responsable de la prestation de services de navigation aérienne, donc de la gestion du trafic aérien.

Finalement, les transporteurs aériens sont tenus de gérer les vols selon les heures d'exploitation en vigueur et de respecter les procédures de vols de Montréal-Trudeau. Ils sont également responsables de leur flotte aérienne.

À titre d'autorité aéroportuaire, Aéroports de Montréal est responsable de l'élaboration d'un plan de gestion du climat sonore, de la mise sur pied d'un comité consultatif sur le climat sonore et du traitement des plaintes relatives au bruit.

Dans ce contexte, Aéroports de Montréal a mis en place un système de pistes préférentielles pour les opérations de nuit. Elle s'assure du respect des heures d'exploitation en vigueur pour l'aéroport Montréal-Trudeau et assure un suivi rigoureux des demandes d'exemptions.

Au cours des 15 dernières années, malgré une augmentation importante du nombre de passagers, le nombre de mouvements d'avions est demeuré relativement stable. Il ne faut donc pas conclure que la croissance de Montréal-Trudeau signifie nécessairement une augmentation équivalente ou proportionnelle du nombre de ces mouvements.

Les avions sont plus gros, transportent plus de passagers et sont moins bruyants. En effet, les améliorations techniques et technologiques ont permis une grande réduction du bruit au cours de la dernière décennie.

Pour mesurer les niveaux de bruit, Aéroports de Montréal dispose de huit stations de mesure de bruit, dont une mobile. ADM publie les niveaux continus équivalents de bruit, ou L_{eq} , enregistrés aux différentes stations de mesure de bruit autour de l'aéroport.

Ces stations sont stratégiquement disposées dans les axes de pistes, et les équipements sont installés et calibrés par des professionnels indépendants. Le système est lié aux données radar de NAV CANADA; les bruits sont donc corrélés aux mouvements d'avions.

Les vols de nuit représentent une préoccupation importante pour notre programme de gestion du climat sonore. La gestion des horaires de vols est un exercice complexe pour les transporteurs aériens. D'un côté, la communauté souhaite avoir accès à des destinations variées, au meilleur coût possible, et de l'autre il est primordial de réduire le nombre de vols de nuit.

En plus d'analyser toutes les demandes d'exemptions, ADM applique les restrictions en vigueur pour les horaires de vols à Montréal-Trudeau. ADM rencontre régulièrement les transporteurs

aériens qui ont effectué des vols à l'extérieur des heures d'exploitation pour exiger des plans d'action pour remédier à ces situations.

L'aéroport Montréal-Trudeau est ouvert 24 heures sur 24 pour les avions de moins de 45 000 kg. Il s'agit principalement d'avions à hélices ou d'avions de type CRJ.

Les avions plus lourds ont des restrictions en ce qui concerne les heures d'exploitation. Les périodes d'atterrissage et de décollage des jets de plus de 45 000 kg sont restreintes: ils doivent atterrir entre 7 h et 1 h, et décoller entre 7 h et minuit. ADM peut accorder des exemptions, comme il est prévu dans le Canada Air Pilot.

Je terminerai en disant que, de concert avec son comité consultatif sur le climat sonore, Aéroports de Montréal continue de s'employer à élaborer des mesures d'atténuation du bruit pour la collectivité montréalaise. À cet effet, un important plan d'action sera présenté prochainement aux membres de ce comité.

● (0955)

Ce plan regroupe 26 actions dans sept catégories: restrictions sur les vols de nuit; utilisation d'avions moins bruyants; procédures de réduction du bruit à l'atterrissage et au décollage; publication de rapports et d'indicateurs plus pertinents pour les communautés; mise à jour de la politique de gestion des plaintes; planification du territoire; et enfin, implication des communautés riveraines.

Notre objectif est de réduire l'incidence des activités liées à l'exploitation d'un aéroport, d'inciter les transporteurs aériens à utiliser les avions moins bruyants et de réduire le nombre de vols durant les heures restreintes d'exploitation.

Parce que les résidents des grandes villes sont exposés à différents types de bruits provenant de diverses sources, par exemple, des réseaux routiers, des véhicules routiers, du rail ou des avions, il importe de bien définir ces sources.

Dans ce contexte, concernant la catégorie relative à la planification du territoire, je tiens à rappeler qu'ADM souscrit à la recommandation de la Direction de la santé publique de Montréal de mettre en application l'action 18.1 du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal qui prévoit, entre autres, la mise en place d'un comité de concertation avec le ministère des Transports du Québec ainsi qu'avec les différentes sociétés et entreprises de transport de marchandises, notamment le CP et le CN, l'administration portuaire de Montréal et Aéroports de Montréal pour limiter les nuisances sonores dans les milieux de vie résidentiels. Nous avons invité la Ville de Montréal à plusieurs reprises à le mettre sur pied en l'assurant de notre collaboration.

Je vous remercie.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Massé.

Monsieur Sartor, allez-y.

M. Bob Sartor (président, Calgary Airport Authority): Bonjour, madame la présidente, et bonjour aux membres du Comité.

Je vous remercie de m'avoir invité aujourd'hui pour vous présenter le point de vue de l'Autorité aéroportuaire de Calgary.

Pour commencer, je tiens à souligner que la gestion du bruit à l'aéroport YYC est une priorité, puisque la ville fait maintenant tout le tour de son aéroport principal.

Les aéroports de partout dans le monde sont confrontés à des défis similaires lorsqu'il est question du bruit de la circulation aérienne. Les aéroports sont la plaque tournante des arrivées et des départs d'aéronefs, mais ces aéronefs appartiennent aux transporteurs aériens du monde et sont exploités par eux tandis que les arrivées et les départs sont dirigés par NAV CANADA. C'est un aspect contextuel important dans le cadre de nos discussions d'aujourd'hui et dans le cadre de l'étude que vous réalisez.

J'aimerais aujourd'hui vous présenter trois considérations importantes du point de vue de l'Autorité aéroportuaire de Calgary: notre contribution économique à la ville de Calgary, les renseignements au sujet de nos activités, leur incidence sur nos collectivités locales et notre approche en matière de gestion du bruit et, pour terminer, un point de vue concret sur les appels liés au bruit provenant de nos collectivités.

J'espère démontrer de quelle façon l'autorité surveille continuellement le rendement pour trouver un juste équilibre entre les activités aéroportuaires et les préoccupations de la collectivité, surtout en période de croissance comme c'est le cas aujourd'hui.

De prime abord, je crois qu'il est essentiel que le Comité comprenne que les aéroports internationaux représentés ici aujourd'hui sont d'importants moteurs économiques et d'emploi dans leur ville respective. À Calgary, l'aéroport YYC participe à hauteur d'environ 8 milliards de dollars annuellement au PIB de la ville, et 24 000 Calgariens travaillent directement dans les installations de l'aéroport. Près de 50 000 emplois sont créés et maintenus grâce à nos activités, et notre aéroport a poursuivi sa croissance malgré les difficultés économiques en Alberta des dernières années, affichant une croissance de 3,8 % en ce qui concerne le volume de passagers en 2017 et un taux de croissance de 7 % jusqu'à présent en 2018. Je dois également souligner que la croissance de la demande émanant de nos transporteurs de fret est cruciale pour la viabilité économique et pour la ville de Calgary. L'année dernière seulement, nous avons affiché une augmentation de 7,7 % du volume de fret.

Le moteur économique que sont les aéroports pour nos villes doit être une considération majeure dans le cadre de votre examen de l'incidence du bruit des avions. Malgré l'augmentation du nombre de passagers, nous avons en fait constaté une réduction du nombre total des déplacements d'aéronefs de 2016 à 2017 en raison de la mise à niveau des aéronefs. En moyenne, les déplacements quotidiens ont diminué, passant de 636 à 615.

En 2017, plus de 95 % des vols à l'aéroport YYC avaient lieu entre 6 heures et minuit, ce qui signifie que moins que 5 % des vols — ou, en moyenne, seulement 29 des 615 vols par jour — arrivaient à l'aéroport YYC ou en partaient de minuit à 6 heures.

Même si tous les aéroports sont confrontés à des défis semblables, il est important de comprendre que chaque aéroport doit tenir compte de ses préoccupations locales et que ces dernières peuvent être uniques à un aéroport ou à une collectivité.

À l'aéroport YYC, nous misons sur un programme de surveillance active du bruit. En fait, nous possédons 16 stations de surveillance du bruit un peu partout dans la ville. Il existe un important engagement communautaire grâce à des réunions de comité consultatif et des portes ouvertes communautaires spéciales. Nous menons des enquêtes actives en cas de préoccupations liées au bruit. Nous communiquons régulièrement des renseignements concernant les activités à l'aéroport de Calgary pouvant avoir une incidence sur

le bruit, comme la fermeture de pistes ou des travaux de construction pouvant entraîner une modification de la trajectoire des avions. Enfin, nous travaillons en collaboration avec NAV CANADA et les principaux transporteurs aériens pour discuter des innovations et des pratiques de pointe au sein de l'industrie en matière de gestion du bruit des aéronefs dans les aéroports.

À l'aéroport de Calgary, nous avons le soutien de la ville et de la province dans le dossier de la gestion du bruit grâce au respect d'un règlement sur la zone de protection entourant l'aéroport international de Calgary. Il s'agit d'un règlement provincial qu'on appelle l'AVPA et qui régit le développement dans les zones urbaines de Calgary et d'Edmonton en fonction des courbes de bruit dans notre ville découlant du trafic aérien. Le développement du paysage urbain de Calgary a en grande partie tenu compte de ces courbes de bruit, et on a veillé à ce que les projets résidentiels soient à l'écart des courbes de bruit les plus élevées.

Le troisième point que j'aimerais aborder concerne les appels que nous recevons à l'aéroport concernant le bruit. À l'aéroport YYC, nous avons continué de recevoir des appels concernant le bruit et la fréquence de la circulation aérienne depuis l'ouverture de notre nouvelle piste en 2014. Nous avons reçu plus de 5 700 appels en 2017, une réduction de 11 % comparativement à 2016. Cependant, il est très important de comprendre qu'un très grand nombre d'appels vient d'un très petit groupe de personnes. À l'aéroport YYC, cinq personnes ont fait 72 % de tous les appels reçus en 2017. On parle de 4 100 appels provenant de cinq personnes. Deux d'entre elles ont appelé plus de 2 700 fois, ce qui représente 48 % des appels reçus. Dans une ville de 1,2 million d'habitants, nous avons reçu des appels de moins de 3 % de la population, soit environ 400 ménages.

La restriction du trafic aérien d'un aéroport, comme on l'a vu en Europe, ne fait qu'une chose: il déplace le trafic aérien vers un autre aéroport. La demande restera la même, et elle sera comblée d'une façon ou d'une autre.

• (1000)

Nous ne pouvons pas éliminer le bruit, mais nous avons adopté une approche équilibrée en matière de gestion du bruit, en tenant compte à la fois des besoins du public — qui exige plus de choix en matière de destinations de voyage et qui commande de plus en plus de choses en ligne — et les résidents des collectivités au-dessus desquelles passent les avions, tout en prenant aussi en considération le rôle important que jouent les aéroports dans le développement économique de nos villes.

Je serai heureux de répondre à vos questions. Merci.

La présidente: Nous allons maintenant passer à Mme Murray, la vice-présidente du Développement des entreprises de transport aérien à l'aéroport de Vancouver, par vidéoconférence.

Bienvenue à vous, et bienvenue aussi à M. Cheng.

Mme Anne Murray (vice-présidente, Développement des entreprises de transport aérien et Affaires publiques, Vancouver Airport Authority): Bonjour, madame la présidente, et merci de me donner l'occasion de m'adresser au Comité aujourd'hui.

Les grands aéroports canadiens sont gérés par des organismes locaux sans but lucratif. En vertu de ce modèle unique, nous ne recevons aucun financement du gouvernement et nous ne sommes pas redevables à des actionnaires. Nous réinvestissons tous nos profits dans nos aéroports.

À l'aéroport YVR, l'aéroport international de Vancouver, ce modèle repose sur notre engagement à l'égard des collectivités avoisinantes, ce qui inclut la gestion du bruit dans les aéroports de façon à trouver un juste équilibre entre le besoin d'un transport aérien sécuritaire et pratique 24 heures sur 24 et une vie urbaine agréable.

Notre mandat consiste à offrir des avantages économiques et sociaux aux résidents de la Colombie-Britannique et à exploiter l'aéroport dans le meilleur intérêt de la région, tout en faisant de la sécurité notre priorité absolue.

L'aéroport YVR est un moteur économique clé pour la région. Nous facilitons une production économique totale de 16,5 milliards de dollars et une participation de 8,5 milliards de dollars au PIB. L'an dernier, nous avons accueilli plus de 24 millions de passagers. En outre, il y a 24 000 emplois à l'aéroport.

Le bail foncier conclu entre l'Autorité aéroportuaire de Vancouver et le gouvernement fédéral exige que nous assurions la gestion du bruit associé aux activités de l'aéroport dans un rayon de 10 milles marins autour de l'aéroport. Nous y arrivons grâce à un programme complet de gestion du bruit, qui compte un certain nombre d'éléments principaux: un plan quinquennal de gestion du bruit, l'engagement des intervenants, le maintien de procédures d'atténuation du bruit, la surveillance du bruit et le suivi des vols et la prestation de renseignements pour répondre aux questions et préoccupations émanant de la collectivité.

Nous mettons actuellement à jour notre plan quinquennal de gestion du bruit, que nous soumettrons à Transports Canada d'ici la fin de l'année. Pour y arriver, nous interagissons avec les résidents et les intervenants pour obtenir leurs commentaires de manière à adapter les initiatives dans notre région. Même si les principaux éléments sont communs, chaque solution doit tenir compte des enjeux et conditions uniques et locales des différents aéroports.

Comme vous pouvez vous en rendre compte, la question du bruit des aéronefs peut être très technique, mais il n'y a en fait que trois facteurs principales d'y voir: l'aéronef lui-même, le moment et l'endroit où passent les avions et la façon dont ils le font et les résidents, c'est-à-dire là où ils vivent et l'environnement dans lequel ils vivent.

Pour ce qui est de l'aéronef en tant que tel, l'idée est ici de réduire le bruit à la source. Le nombre de certifications relatives au bruit et aux émissions des aéronefs sont établies par l'OACI, et l'aéronef doit respecter ces normes pour être exploité au Canada.

Au fil des ans, les transporteurs aériens ont investi des centaines de millions de dollars pour moderniser leur flotte. Les nouveaux aéronefs sont plus propres et plus silencieux et produisent moins de bruit et d'émissions.

Ensuite, on peut se tourner vers les procédures d'exploitation et les processus de contrôle du bruit. On parle ici des trajectoires empruntées par les avions et de la façon de voler. Les aéroports misent sur des procédures d'atténuation du bruit qui incluent des restrictions la nuit et la préférence donnée à certaines pistes. NAV CANADA gère l'espace aérien et a mis en place des procédures pour réduire au minimum les vols au-dessus de zones peuplées. Les compagnies aériennes forment leur équipage de façon à ce qu'il adopte des techniques de vol adaptées aux collectivités.

Le dernier élément sur lequel on peut mettre l'accent concerne les gens qui entendent les bruits, là où ils vivent et leurs attentes. Nous travaillons en collaboration avec les différentes villes pour gérer — grâce à la planification de l'utilisation du territoire — le nombre de personnes qui vivent dans des zones très bruyantes. L'aéroport YVR soutient les lignes directrices de Transports Canada qui

découragent l'utilisation non compatible de terrains dans les zones près des aéroports.

Où en sommes-nous? En 1998, il y avait 369 000 atterrissages et décollages d'aéronefs, et nous avons accueilli 15,5 millions de passagers. L'année dernière, il y a eu 39 000 atterrissages et décollages d'aéronefs de moins, et nous avons accueilli presque 9 millions de passagers de plus. Pour mettre les choses en perspective, il y a eu 50 % plus de passagers et 10 % moins de déplacements d'aéronefs comparativement à il y a 20 ans, et tous les aéronefs utilisés aujourd'hui sont plus silencieux qu'avant.

Pour ce qui est des plaintes liées au bruit, en 2017, nous avons reçu 1 293 plaintes liées au bruit de 253 personnes. Quatre personnes ont été responsables de 64 % de nos plaintes, dont deux qui vivent à plus de 23 kilomètres de l'aéroport. À titre de comparaison, la région du Grand Vancouver compte environ 2,8 millions d'habitants.

En ce qui concerne les activités de nuit, 3 % de nos activités annuelles sur piste ont lieu entre minuit et 6 heures, pour une moyenne d'environ 27 atterrissages ou décollages par nuit en 2017. Ces vols incluent des vols de passagers et des services de messagerie. Pour gérer le bruit causé par ces opérations nocturnes, nous avons mis en place des procédures et des restrictions, y compris un processus d'approbation pour les départs d'avion à réaction, la fermeture de notre piste Nord entre certaines heures et l'utilisation préférentielle d'une piste pour que les atterrissages et les décollages se fassent au-dessus de l'eau lorsque c'est possible.

Les résultats de notre sondage révèlent que nous possédons le soutien de la collectivité pour accroître nos services aériens tant que nous continuons de gérer le bruit des aéronefs. Nous avons réussi à le faire grâce au solide cadre fédéral qui a été mis en place et à la marge de manoeuvre dont nous bénéficions pour appliquer des solutions locales.

● (1005)

Merci de m'avoir donné l'occasion d'expliquer pourquoi nous réussissons aujourd'hui.

Nous serons heureux de répondre à vos questions.

La présidente: Monsieur Liepert, vous disposez de cinq minutes.

M. Ron Liepert: Merci, madame la présidente.

Monsieur Massé, nous avons entendu divers témoignages contradictoires au cours desquels on a laissé entendre qu'une grande partie du transport de fret pourrait être transférée vers d'autres aéroports. L'exemple le plus souvent cité est Hamilton au lieu de l'aéroport Pearson, à Toronto.

Toutefois, nous avons également entendu des témoignages de la Chambre de commerce ou d'un groupe de gens d'affaires de Mississauga selon lesquels la situation à Montréal, avec les aéroports Trudeau et Mirabel, est un exemple classique de la raison pour laquelle cela est impossible. Le fret doit arriver à l'aéroport occupé.

Pouvez-vous nous dire si cela a réussi ou non? Qui a raison dans ce débat?

● (1010)

[Français]

M. Martin Massé: Merci de votre question.

Je ne crois pas être en mesure de déterminer qui a raison dans le débat. Chose certaine, à Aéroports de Montréal, la majorité du transport de grandes cargaisons est traitée à l'aéroport de Mirabel, et le transport de petites cargaisons, à Montréal-Trudeau.

Est-ce la bonne décision? Le sort a voulu que nous ayons deux aéroports à gérer. Les entreprises cargo souhaiteraient-elles se rapprocher du centre-ville? C'est probablement le cas, mais, pour une question de gestion, on préfère garder le transport de grands volumes de marchandises à Mirabel.

Vous savez, maintenant, dans le modèle d'affaires relatif aux liaisons directes de passagers, la possibilité de transporter des marchandises dans la soute de l'avion fait partie intégrante de l'analyse de rentabilité, et cela passe évidemment par Montréal-Trudeau.

[Traduction]

M. Ron Liepert: D'accord.

Monsieur Sartor, comme vous le savez très bien, je représente une partie de Calgary qui est loin de l'aéroport, mais nous recevons maintenant des plaintes à propos du bruit des avions, qui sont à 3 000 pieds d'altitude.

J'ai posé cette question à NAV CANADA et je vais donc vous la poser également. Pouvez-vous expliquer à mes électeurs pourquoi cela se produit aujourd'hui? Y a-t-il des solutions de rechange? Comme je l'ai dit à NAV CANADA, il me semble que cette approche parallèle qu'ils utilisent maintenant au-dessus de Sarcee Trail pourrait tout aussi bien se situer à deux ou trois kilomètres à l'ouest, où il n'y a rien d'autre que du bétail à déranger, mais je suppose que cela cause un autre problème.

Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ce n'est pas une option et pourquoi mes électeurs subissent du bruit à une demi-heure de l'aéroport?

M. Bob Sartor: Évidemment, je parlerai à vos électeurs dans quelques semaines lors d'une réunion du comité consultatif.

Nous n'avons absolument aucun mot à dire sur l'endroit où NAV CANADA fait passer les avions.

À cette distance, 3 000 pieds est hautement improbable. Ils dépassent parfois 3 000 pieds lorsqu'ils survolent Inglewood. Je pense que l'altitude pourrait être un peu plus élevée.

Cela dit, le bruit perturbe les gens, et ceux-ci ont des différences de sensibilité au bruit. Je pense que nous le constatons dans les statistiques que nous recueillons auprès des Calgariens. Certains estiment avoir besoin de se plaindre trois fois par jour, et d'autres, peut-être une fois par année, si quelque chose ne va pas.

M. Ron Liepert: Je vais vous arrêter, car il ne me reste qu'une minute.

Vous êtes l'exploitant de l'aéroport pour ce qui arrive à l'aéroport et en repart. On m'a dit que certains de ces aéronefs bruyants la nuit étaient des aéronefs étrangers, russes ou autres, et il me semble que les témoins précédents n'ont rien mentionné quant aux moyens de contrôler cette situation, si je ne m'abuse.

M. Bob Sartor: Nous avons d'importantes activités liées au fret à l'aéroport de Calgary. Certains des principaux transporteurs de fret ont de nouveaux avions à réaction qui sont plus silencieux, mais bon nombre des avions-cargos sont des jets de la génération précédente. Ce seront des appareils plus anciens que les 767, certains 777, qui sont plus bruyants, disons, que le 787. Vous avez effectivement des avions à réaction transportant des passagers, et lorsque les jets de cette génération sont retirés de la circulation, certains sont remis à neuf et transformés pour le fret, et ce sont donc des avions plus bruyants.

La présidente: Merci.

Monsieur Iacono, vous avez la parole.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins d'être ici ce matin. Ma première question s'adresse à M. Massé, d'ADM.

Monsieur Massé, vous parlez d'un comité consultatif. À quoi sert-il?

M. Martin Massé: Le Comité consultatif sur le climat sonore se réunit quatre fois par année. Il est composé d'élus municipaux et d'arrondissements, de représentants de NAV CANADA et de Transports Canada, et de nos propres responsables des affaires publiques, des opérations et du développement durable. Les transporteurs aériens sont aussi membres de ce comité, ce qui est très important. Après tout, ce sont eux qui font voler les avions.

Ce comité permet de mettre en commun toutes les statistiques et d'échanger sur des problèmes particuliers que certaines régions peuvent vivre. Ce comité nous permettra aussi bientôt de tester — au cours de notre prochaine rencontre — certaines idées liées à notre plan d'action de gestion du climat sonore. Nous sommes ainsi en mesure de mieux arrimer nos données aux souhaits exprimés par les membres du Comité relativement à divers secteurs d'activité.

• (1015)

M. Angelo Iacono: Les résultats des travaux de ce comité sont-ils transmis à avec Transports Canada?

M. Martin Massé: Transports Canada siège à ce comité.

M. Angelo Iacono: C'est parfait.

Le mot « consultatif » laisse penser que ce comité pourrait n'être qu'une façade. Pourquoi ne le rend-on pas permanent? Vous dites qu'il y a seulement quatre rencontres par année. Pourquoi n'en tenez-vous pas plus? Le problème du bruit n'est pas occasionnel, mais continu. La population qui est représentée pourrait ne pas trouver très sérieux que votre comité ne se réunisse que quatre fois par année. Qu'en pensez-vous?

M. Martin Massé: Premièrement, quatre réunions par année est un minimum. Deuxièmement, je ne crois pas que la fréquence des rencontres doive être un indicateur du sérieux du comité. Ainsi, il nous fait très plaisir d'être ici. Je ne crois pas que vous nous convoquerez de nouveau la semaine prochaine, mais cela ne me fait pas pour autant douter du sérieux de vos travaux.

L'existence du comité est assurée, puisqu'il existe depuis 1992. Il y a des échanges entre tous les membres, et le comité publie un résumé de ses travaux sur Internet. Je pense que le fait d'avoir des rencontres moins espacées ne nous permettrait pas de tester les idées discutées au comité.

M. Angelo Iacono: J'ai une question à vous poser. En vous basant sur les rencontres que vous avez eues depuis toutes ces années, quels changements avez-vous apportés qui ont eu des incidences positives pour la population en ce qui a trait au bruit?

M. Martin Massé: Comme je le disais plus tôt, nous serons en mesure de soumettre un plan d'action au comité dès sa prochaine rencontre. Ce plan nous permettra de gérer encore mieux le climat sonore, d'établir un lien plus direct avec les intervenants et de répondre aux questions. En effet, il y a souvent beaucoup de mythes urbains entourant la gestion du climat sonore. Ce plan nous permettra d'être présents et accessibles, et de répondre à toutes les questions, particulièrement celles des élus, qui s'expriment haut et fort. Cela nous permettra aussi de rappeler que nous souhaitons que la Ville de Montréal — l'agglomération de Montréal — mette sur pied un comité sur le bruit urbain, parce qu'il n'y a pas que les avions qui font du bruit dans les grandes métropoles, après tout.

M. Angelo Iacono: Merci.

Dans son document intitulé « Statistiques sur le climat sonore — Année 2017 », ADM répertorie 543 plaintes liées au bruit. Nous venons tout juste d'apprendre qu'à Calgary, il y en a eu plus de 5 000. Pouvez-vous nous décrire le processus de traitement des plaintes qui est en vigueur à ADM?

Mme Anne Marcotte (directrice, Relations publiques, Aéroports de Montréal): Si vous me le permettez, je vais répondre à la question.

À l'heure actuelle, pour chaque personne qui dépose une plainte, nous enregistrons une plainte par période de 24 heures. Voilà pourquoi, en 2017, nous avons reçu 543 plaintes provenant de 277 personnes. Dans le cas de la révision du plan de gestion du climat sonore que nous sommes en train d'effectuer, nous changerons cette méthodologie.

M. Angelo Iacono: Parfait.

Merci.

La présidente: Monsieur Aubin, vous avez la parole.

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je me permets de faire une remarque avant de commencer mes questions. Pendant les discours des témoins qui ont comparu par vidéoconférence, le son était tellement mauvais qu'il était à peu près impossible pour les interprètes de faire leur travail. Lorsque le Comité reçoit des invités par vidéoconférence, je me demande s'il ne vaudrait pas la peine de faire un test de son avant le début des audiences pour s'assurer que la communication est bonne. Je referme ici ma parenthèse et je laisse cela à votre réflexion, madame la présidente.

Je vais poser mes questions à Aéroports de Montréal, parce que c'est le territoire que je connais le plus. J'invite cependant les autres témoins à ne pas hésiter à intervenir s'ils se sentent interpellés par les mêmes questions.

Certains éléments de votre présentation m'ont particulièrement intéressé, notamment quand vous dites que vous collaborez avec plein d'organismes, dont Transports Canada. Ce ministère est l'organisme réglementaire chargé de veiller au respect de l'application des critères acoustiques. J'ai posé la question à peu près 12 fois pour savoir ce que sont ces critères acoustiques. L'acoustique est un concept clair pour le musicien que je suis: cela se mesure en fonction de décibels, de fréquences, de réverbération ou même d'insonorisation. Chaque fois que j'ai posé la question, cependant, personne n'a su me fournir de critère acoustique clair ni de norme scientifique chiffrée. Seriez-vous en mesure, M. Massé, de me préciser les critères acoustiques que vous tentez de faire respecter?

• (1020)

M. Martin Massé: Vous aviez parlé tantôt du niveau moyen de bruit retenu par l'OMS.

M. Robert Aubin: Ce niveau est bien de 55 décibels, n'est-ce pas?

M. Martin Massé: Oui.

M. Robert Aubin: Merci.

M. Martin Massé: Mais cela ne tient pas compte des pics de bruit.

M. Robert Aubin: C'est une moyenne, n'est-ce pas?

M. Martin Massé: Oui. Il est évident que c'est une moyenne. Lorsqu'on est en période de pic sonore, c'est différent.

M. Robert Aubin: Si notre moyenne est de 80, il faut donc conclure que nous ne sommes pas dans la bonne plage.

M. Martin Massé: Tout à fait.

ADM se sert de deux indicateurs de bruit: le niveau acoustique continu équivalent, ou L_{eq} , et la prévision de l'ambiance sonore, ou NEF, qui est dans le fond l'empreinte sonore.

M. Robert Aubin: Permettez-moi une parenthèse: les données sur la NEF sont-elles accessibles en temps réel sur le site de Transports Canada, ou est-ce que le comité de citoyens n'a accès à ces statistiques que quatre fois par année, au moment des rencontres?

M. Martin Massé: Votre question est pertinente. Non, ces données ne sont pas accessibles en temps réel, car la valeur de la NEF est déterminée de façon périodique, annuellement je crois. Cette valeur est affichée dans le rapport annuel d'ADM et sur son site Web.

M. Robert Aubin: D'accord.

En ce qui a trait au nombre de plaintes, je constate que près du quart ont trait aux vols de nuit. Parmi les choix administratifs ou généraux d'une entreprise, comment expliquer qu'un aéroport comme celui de Francfort — qui me semble loin d'être petit — choisisse purement et simplement d'interdire les vols de nuit, alors que cela semble totalement impossible pour les aéroports de Montréal ou d'ailleurs au Canada?

M. Martin Massé: Ce choix résulte de l'équilibre à atteindre entre ce que la clientèle demande quant aux vols et ce que les compagnies aériennes sont en mesure de faire. Je ne sais pas si l'on vous a déjà parlé de la double rotation. Ce concept permet à une compagnie aérienne de décider d'utiliser un aéronef pour effectuer deux fois un même trajet, soit quatre segments, et d'ainsi desservir une destination donnée à un prix raisonnable, particulièrement une destination soleil. Cela veut donc dire que l'aéronef doit être en vol le plus longtemps possible, compte tenu du fait que le temps de préparation pour ces doubles rotations en hiver comprend probablement deux déglacages. Il s'agit donc d'équilibrer ce que la population demande, ce que le passager demande, ce que les compagnies aériennes demandent et, évidemment, ce que permet le climat en général.

M. Robert Aubin: Merci de cet éclairage. L'on constate quand même que le nombre d'exemptions ponctuelles ne cesse d'augmenter. Aéroports de Montréal a-t-elle une stratégie pour réduire ce nombre dans le contexte d'une augmentation importante — peut-être pas exponentielle, mais vraiment importante — du trafic aérien? Est-il plausible de dire que les demandes d'exemption ponctuelles vont augmenter au même rythme que le trafic aérien?

M. Martin Massé: Il y a plusieurs éléments de réponse.

Tout d'abord, je ne crois pas qu'il faille croire qu'une augmentation du nombre de passagers entraîne nécessairement une augmentation du nombre de mouvements d'avions dans les mêmes proportions.

Deuxièmement, les flottes aériennes sont en train de se renouveler, comme l'a mentionné, je crois, mon collègue de Calgary. Certains appareils, comme les Boeing 767, sont retirés de la circulation pour être remplacés par des avions de nouvelle génération. Nos études démontrent que la légère augmentation du nombre de mouvements d'avions découlant du rajeunissement de ces flottes dans les prochaines années ne devrait pas signifier une augmentation du bruit.

M. Robert Aubin: Dans le même ordre d'idées...

[Traduction]

La présidente: Je suis désolée, monsieur Aubin, vous avez dépassé votre temps.

Nous passons maintenant à M. Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

J'ai un certain nombre de questions et je vais donc vous demander des réponses relativement courtes. Si vous souhaitez fournir des précisions à l'une ou à l'autre, n'hésitez pas à nous envoyer une note afin qu'elle puisse être consignée au compte rendu.

Dirigeons-nous d'abord et avant tout vers l'Ouest.

Bonjour, madame Murray et monsieur Cheng.

Les habitants de toutes les collectivités, y compris certains des nôtres, ont appris qu'Amazon ouvrira une nouvelle et très grande installation; ils se frottent les mains et disent « youpi ». Ensuite, les gens à l'aéroport disent bon, ça y est, plus d'aéronefs avec plus de fret, etc.

Je me demande si, dans le contexte du Vancouver métropolitain, l'aéroport YVR entretient une quelconque collaboration stratégique avec Abbotsford afin de déterminer s'il est possible de gérer non seulement le problème du bruit lié aux vols de fret supplémentaires, mais également l'horaire des vols pour s'assurer qu'ils arrivent à des heures moins critiques et d'envisager peut-être le transport terrestre qui intervient inévitablement après l'atterrissage d'un avion-cargo.

J'ai une question générale. Collaborez-vous avec Abbotsford pour examiner les grands enjeux stratégiques dans notre région? Pourriez-vous parler de la croissance aussi?

● (1025)

Mme Anne Murray: Bien sûr.

Nous travaillons en collaboration assez étroite avec tous les aéroports de la région. Il y a un certain nombre d'aéroports différents. Nous venons de mettre à jour notre plan directeur à long terme, qui porte sur 20 ans et sur la façon dont nous pouvons gérer l'espace aérien et les aéroports.

En ce qui concerne le fret et les colis, nous constatons qu'à l'aéroport de Vancouver, la majeure partie du fret provient de la soute d'avions de passagers. Nous constatons une augmentation à cet égard. Nous n'avons en fait qu'un seul aéronef cargo.

Les colis se trouvent dans des aéronefs relativement petits; ils y entrent et en sortent. Nous avons de bonnes connexions depuis une installation de transport terrestre qui travaille avec le transport régional et local.

M. Ken Hardie: Il vaut peut-être la peine de garder un œil sur cet aspect, car il y aura des colis beaucoup plus nombreux et plus gros, en particulier avec Amazon. Dieu sait ce que les gens commandent auprès de cette entreprise de nos jours.

Les témoins d'un groupe précédent ont dit qu'un aéroport préparait parfois des prévisions d'ambiance sonore afin d'informer la collectivité de ce qui pourrait survenir avec des changements.

Tout d'abord, l'aéroport YVR fournit-il également ce genre de service à la collectivité? Avez-vous déjà reçu des demandes à ce sujet de la part d'une collectivité qui envisage, par exemple, de construire davantage de logements dans une zone donnée sur une trajectoire de vol?

Avez-vous déjà entendu parler de projets d'aménagement et offert proactivement cette information afin que la collectivité sache bien que certains aspects doivent être pris en considération avant de faire les choses, notamment en ce qui concerne le bruit?

Mme Anne Murray: Oui, nous préparons des courbes de niveau de bruit pour les prévisions d'ambiance sonore et nous regardons une période de 20 ans et plus. Nous les fournissons aux municipalités locales. Nous avons travaillé avec la ville de Richmond et avons encouragé les responsables à demander d'avance aux acheteurs potentiels de l'information sur l'isolation sonore et à chercher réellement à réduire les effets du bruit sur les personnes qui choisissent de vivre à proximité des aéroports. C'est pour leur donner de l'information afin qu'ils puissent faire des choix quant à l'endroit où ils veulent vivre.

M. Ken Hardie: Cela dit, avez-vous déjà entendu parler d'un nouveau projet immobilier quelque part en vous disant: « Oh la la, les ennuis arrivent? »

Mme Anne Murray: Les décisions en matière de planification du territoire relèvent de la compétence des municipalités locales. J'ai eu des conversations avec certaines d'entre elles et leur ai dit qu'elles devaient vraiment se demander s'il était sage et souhaitable que ces personnes déménagent dans de nouvelles installations résidentielles près des aéroports.

C'est Transports Canada qui crée les lignes directrices. Ce sont les représentants des municipalités qui font ces choix. Nous travaillons avec eux, mais c'est parfois un défi.

M. Ken Hardie: Je vais vous demander de mettre votre tête sur le billot, ici.

Est-ce que vous recommanderiez au secteur immobilier de tenir compte de la proximité de projets de construction domiciliaire ou des maisons à vendre par rapport à des installations comme la vôtre pour que l'on s'assure que les acheteurs puissent agir en connaissance de cause?

Mme Anne Murray: Nous l'avons effectivement fait. Nous avons mis en place ce type de programme avec la ville de Richmond. Ainsi, lorsque celle-ci approuve de nouveaux projets dans des zones très bruyantes, elle oblige le promoteur à inclure de l'information sur le bruit, à la fois sur le lieu de vente et en ce qui concerne les restrictions visant la propriété. Il existe une clause restrictive concernant le terrain, de sorte que chaque acheteur est au courant du bruit des avions.

M. Ken Hardie: Monsieur Sartor...

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

Monsieur Graham, allez-y.

[Français]

M. David de Burgh Graham: Merci, madame la présidente.

Monsieur Massé et madame Marcotte, j'ai plusieurs questions à vous poser au sujet des aéroports de Dorval et de Mirabel ainsi que de ceux situés encore plus au nord.

Vous avez entendu les questions que j'ai posées aux témoins de NAV CANADA à propos de l'aéroport de Saint-Jérôme. À cet aéroport, il y a une école de parachutisme qui fait beaucoup de bruit. Les activités de cette école sont restreintes à cause des approches des avions aux aéroports de Dorval et de Mirabel.

Quel est le trafic actuel à l'aéroport de Mirabel?

• (1030)

Mme Anne Marcotte: Il y a environ 20 000 mouvements d'avions.

M. David de Burgh Graham: En quoi consistent-ils principalement?

M. Martin Massé: Il y a du transport de marchandises, un peu de transport de passagers et une école de pilotage.

M. David de Burgh Graham: Dans la zone classée d'exploitation aéroportuaire de Mirabel, y a-t-il de trop de trafic pour qu'il y ait des activités de parachutage?

M. Martin Massé: Je ne suis pas en mesure de répondre à votre question, mais je fournirai une réponse plus tard.

M. David de Burgh Graham: Merci. Nous vous en serions gré.

L'aéroport de Dorval devrait poursuivre sa croissance, car il n'a pas atteint sa pleine capacité. Même si on a enlevé le terminal à l'aéroport de Mirabel, ce dernier a-t-il encore un rôle à jouer dans le transport de passagers de la région de Montréal?

M. Martin Massé: L'aéroport de Mirabel a certainement encore un rôle à jouer. Il n'a jamais été un aussi grand acteur de développement économique qu'il ne l'est aujourd'hui. Il emploie 5 000 personnes. Il s'agit d'emplois bien rémunérés, par exemple en techniques ou en ingénierie. Évidemment, Airbus présente une occasion de développer le pôle aéronautique et industriel de Mirabel.

Si votre question vise à savoir s'il y a une possibilité que cet aéroport recommence à accueillir les vols de passagers, je vous dirais que ce n'est pas du tout dans les plans d'Aéroports de Montréal.

M. David de Burgh Graham: L'aéroport de Dorval va continuer sa croissance. Il y aura donc encore du trafic aérien dans les villes avoisinantes plutôt que dans les banlieues ou les zones agricoles. Est-ce exact?

M. Martin Massé: Cet aéroport va sans aucun doute poursuivre sa croissance. Du côté de Mirabel, cette ville est beaucoup plus peuplée qu'elle ne l'était il y a 25 ou 30 ans.

M. David de Burgh Graham: C'est vrai aussi.

Plus au nord, il y a l'Aéroport international de Mont-Tremblant, à La Macaza, dans ma circonscription. Cet aéroport, qui ne fait pas partie des aéroports que vous gérez, pourrait-il jouer un rôle dans la gestion du trafic?

M. Martin Massé: Je ne peux pas vous répondre en ce qui concerne l'aéroport situé à La Macaza en particulier. Je peux vous dire cependant qu'il faut concevoir le système de gestion aéroportuaire autour d'une grande ville. C'est ce que démontre bien l'exemple de Toronto, où il y a les aéroports Pearson, Billy Bishop, Hamilton et les autres. Si nos collègues de Toronto étaient là, ils vous diraient sûrement que cela sert parfois de soupape, mais je ne veux pas parler pour eux.

Je crois que l'avenir réside dans la vision d'un système de gestion aéroportuaire autour des villes.

M. David de Burgh Graham: L'aéroport de Mirabel ne gère plus de vols de passagers en grande partie à cause de l'absence de transport ferroviaire. Peut-on dire cela?

M. Martin Massé: C'est un facteur.

Il faut également se rappeler que, pour des raisons technologiques, il y a eu une époque où les aéronefs venant d'Europe ne pouvaient pas se rendre plus loin que Mirabel à l'intérieur du continent nord-américain. C'est l'une des raisons pour lesquelles Atlanta est devenu le plus grand aéroport. Il y a plusieurs années, les avions ont commencé à pouvoir se rendre jusqu'à Toronto et ils ont ensuite pu se rendre plus loin.

Effectivement, il y a des raisons liées à l'accessibilité. L'autoroute 13 n'a pas été terminée et il n'y a pas eu de lien rapide de transport en commun. Mais il y a aussi des raisons technologiques. Il y a aussi le fait qu'on ait choisi de faire un aéroport sans portes d'embarquement avec des transbordeurs. Cela a peut-être été une fausse bonne idée, qui n'a pratiquement jamais été reprise ailleurs.

M. David de Burgh Graham: Parlez-vous des autobus qui desservent l'aéroport?

M. Martin Massé: Oui. On les a récupérés à Dorval, en bonne partie.

M. David de Burgh Graham: J'en ai effectivement pris un, quand j'étais jeune. C'était assez intéressant.

M. Martin Massé: La nostalgie vend beaucoup.

M. David de Burgh Graham: Je vais continuer à faire le lien entre le transport ferroviaire et le transport aérien.

Il est plus facile de prendre le train de Toronto à Dorval que de Montréal à Dorval. Est-ce raisonnable?

M. Martin Massé: Que voulez-vous dire par « plus facile »?

M. David de Burgh Graham: Il n'est pas possible de prendre un train de VIA Rail à Montréal pour se rendre à l'aéroport de Dorval. Pendant toute la fin de semaine, il y a sept départs du train de banlieue. C'est l'un des aéroports au monde où il est quasiment impossible de prendre le train pour s'y rendre. Va-t-on régler cette question?

M. Martin Massé: C'est une excellente question, monsieur le député. C'est pourquoi nous sommes si heureux du fait que, dès 2023, nous aurons une station du REM, l'antenne ouest, qui se rendra jusqu'à l'aéroport.

Du côté de l'aéroport de Montréal, on croit qu'on doit aller encore plus loin et faire en sorte que le REM se rende jusqu'à la gare de VIA Rail, qui est située à moins d'un kilomètre du stationnement étagé qui sera refait, donc de la nouvelle station du REM.

Cela permettra aux gens, notamment ceux des régions, de prendre le train pour se rendre à l'aéroport. Les gens de Trois-Rivières ou de Drummondville pourraient très bien venir à la gare VIA Rail à Dorval, pour ensuite prendre le REM l'équivalent d'une station, et être au chaud dans l'aérogare.

• (1035)

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Jeneroux, la parole est à vous.

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Je vous remercie, madame la présidente.

Merci à vous tous d'être ici aujourd'hui. Merci d'être venus de Calgary et de Montréal. Pour les gens à Vancouver, même si vous n'êtes pas ici, c'est un plaisir de vous voir ce soir.

J'aimerais commencer avec vous, monsieur Sartor. À Edmonton, nous avons également un aéroport sensationnel. Cependant, nous sommes aussi en train de songer à construire cette troisième piste. Selon la personne à qui vous parlez, cela semble imminent, mais ce n'est pas encore tout à fait là où vous en êtes. Toutefois, nous sommes dans une situation différente. Je ne pense pas avoir reçu une seule plainte dans ma circonscription — et celle-ci va jusqu'aux limites de la ville —, car elle est encore à bonne distance de l'aéroport.

En ce qui concerne les leçons apprises — il s'agit peut-être de consultations avec la collectivité —, avez-vous un conseil que vous pourriez peut-être me communiquer, pour le moment où nous nous engagerons dans cette voie, qui, je l'espère est imminent?

M. Bob Sartor: Certainement. L'aéroport de Calgary occupe son emplacement actuel depuis 1937. La ville n'était qu'un lointain groupe de maisons et d'entreprises. Ce qui est arrivé, c'est que la ville a grandi autour de l'aéroport au fil du temps. Une chose a été extrêmement utile en Alberta, et il s'agit d'un phénomène unique à notre province: la zone tampon d'un aéroport. Elle a été mise en place en 1972, je pense. Effectivement, on a étudié ces prévisions d'ambiance sonore, en fonction des avions à l'époque, en 1972, et on a déclaré que tout type d'ensemble résidentiel d'une importance quelconque — écoles, lieux de culte, entre autres — ne devait pas être construit ici.

Donc oui, la ville est construite tout autour, mais malheureusement, même avec ces prévisions d'ambiance sonore... Les prévisions d'ambiance sonore sont très bénéfiques, car elles obligent la municipalité, si elle souhaite construire à cet endroit, à collaborer avec l'aéroport. À moins d'un accord entre la municipalité et l'aéroport, la législation, qui est provinciale, l'emportera. C'est un véritable avantage.

Cela dit, nous n'avons pas modifié ces prévisions d'ambiance sonore depuis 1972. En réalité, bien que les avions soient devenus plus silencieux, la population s'est beaucoup densifiée autour de l'aéroport. Même avec une bonne législation, le défi... L'important, de façon réaliste, est un ensemble de normes acoustiques qui auront du sens pour les maisons construites sur les trajectoires de vol. Nous y travaillons actuellement avec la municipalité. Je ne pense pas que nous aurions l'occasion de le faire si nous n'avions pas ce que nous appelons le moyen ou l'outil appelé zone tampon d'un aéroport.

M. Matt Jeneroux: C'est unique en Alberta. Aucune autre administration, à l'échelle provinciale, n'a envisagé une telle chose depuis 1972? Ce n'est pas une question pour vous, mais je remarque que certains membres de NAV CANADA sont toujours là. Ils pourraient peut-être répondre après les travaux du Comité.

Vous avez parlé de la croissance du fret que vous connaissez actuellement. Cette croissance est un outil générateur de revenus. Est-ce quelque chose que les aéroports tentent activement de s'arracher? Est-ce une tendance à la hausse? Voulez-vous que cela vienne de vos partenaires internationaux? Comment cela se passe-t-il exactement? Avez-vous des idées sur les discussions qui doivent avoir lieu pour que cela devienne une réalité?

M. Bob Sartor: Encore une fois, à Calgary, notre situation est unique du fait que nous sommes assujettis à la Regional Airports Authorities Act de l'Alberta. Ce n'est pas seulement le gouvernement fédéral; nous avons un règlement provincial dont l'un des mandats est de stimuler l'activité économique, l'emploi et le PIB, non seulement sur le campus aéroportuaire, mais au sein de la collectivité que nous servons.

Nous sommes à la recherche de fret. De fait, c'est davantage le fret qui vient à nous, car nous sommes idéalement situés, avec un accès facile à la route transcanadienne. Nous sommes le plus gros consommateur de ce produit de fret. Nous allons donc recevoir des vols dans ce que nous appelons notre allée d'intégration — la zone où se trouvent tous les intégrateurs — et nous diriger vers la Saskatchewan, à l'ouest, vers l'intérieur de la Colombie-Britannique et au nord, vers Edmonton.

• (1040)

M. Matt Jeneroux: Y a-t-il un partenariat entre vous et Edmonton? Je sais qu'il existe de nombreux aéroports régionaux, mais Edmonton attire beaucoup de fret, en particulier de la Chine. Je suis curieux de savoir s'il existe un tel partenariat entre vous deux.

M. Bob Sartor: Je n'appellerais pas cela un partenariat, mais Tom Ruth et moi sommes amis, et nous parlons constamment.

En fait, vous constateriez que la plupart des PDG des aéroports collaborent très bien.

M. Matt Jeneroux: D'accord. J'imagine cependant qu'il y a une certaine concurrence. Nous entendons souvent dire que Calgary récupère des vols. Nous adorerions les vols directs à Edmonton.

M. Bob Sartor: Nous sommes dans une position unique, car nous sommes une ville de 1,2 million d'habitants, et cette année, nous transporterons 17,4 millions de personnes. L'année prochaine, nous en transporterons un ou deux millions de plus. Nous sommes donc un aéroport fortement axé sur les liaisons. Edmonton est moins un aéroport de liaison qu'un aéroport d'apport. Certes, il a ses propres destinations internationales, mais les correspondances représentent environ 38 % de notre chiffre d'affaires total, ce qui en fait l'aéroport de liaison le plus achalandé au Canada.

M. Matt Jeneroux: Mais vous n'avez pas les Oilers d'Edmonton.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Sikand, vous avez une minute si vous avez une courte question.

M. Gagan Sikand: Ma question s'adresse à M. Massé.

Je représente une circonscription à Mississauga, dans la RGT, la région du Grand Toronto. Je vous ferai part de mes observations, mais ma vraie question sera: « Quelles leçons pouvons-nous tirer de Mirabel? »

Ce que j'ai observé, c'est que l'aéroport Billy-Bishop ne peut pas vraiment atteindre son plein potentiel parce que les résidents ne veulent pas de bruit là-bas. Nous sommes un peu déconnectés. J'aime l'aéroport Pearson; je passe par là, et il va grandir. Je ne sais pas si l'infrastructure dans les villes sera en mesure de gérer cet essor, à moins que nous puissions avoir un service ferroviaire là-bas et que les gens utilisent les moyens de transport pour passagers.

Pickering est un peu loin, tout comme Hamilton. Une solution, me semble-t-il, serait un aéroport au nord de l'escarpement. Ce serait près de Hamilton et de l'aéroport Pearson et s'étendrait à Guelph et à Kitchener.

Que pouvons-nous apprendre de l'expérience de Mirabel?

M. Martin Massé: Personnellement, j'estime qu'il serait assez ridicule de ma part de m'immiscer dans ce débat, mais en ce qui concerne Mirabel, comme je l'ai déjà mentionné à votre collègue, le fait est que nous n'avons jamais eu les systèmes de navetage. Les avions peuvent maintenant aller à Mirabel. Nous avons également le sentiment que Montréal avait perdu sa position en tant que plaque tournante du trafic aérien jusqu'en 2013-2014, quand Air Canada a décidé de revenir à Montréal en tant qu'aéroport-pivot.

Somme toute, pour la collectivité, il n'était pas logique d'avoir deux aéroports non reliés, sans l'aspect « navetage » — ayant toujours une liaison aérienne, mais sans le système approprié. Cela n'avait aucun sens.

Maintenant, nous savons que nous aurons un système de navetage, le REM, le Réseau express métropolitain, qui assurera un transport sûr, sensé et fréquent pour l'ensemble de la région, non pas seulement depuis le centre-ville.

[Français]

C'est, je crois, un concours de circonstances et l'apport de tous les joueurs qui ont fait en sorte que la concentration à Dorval soit, pour cet aéroport, la seule façon de jouer le rôle de moteur économique pour la grande ville de Montréal.

[Traduction]

La présidente: Malheureusement, le temps est écoulé.

J'ai reçu un avis de M. Hardie puis une question de M. Aubin, mais je donnerai la parole à M. Hardie si les témoins sont indulgents avec moi quelques minutes.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

J'aimerais soulever une question que nous avons abordée et mise de côté il y a quelque temps. J'aimerais proposer que le Comité reprenne maintenant l'examen de la motion, ainsi rédigée:

Que le Comité s'engage à consacrer au plus quatre réunions à l'étude de la sécurité des passagers d'autocar, et entende, dans cet ordre, mais sans se limiter à ces témoins, des médecins urgentistes et des coroners, le Bureau de la sécurité des transports, la National Highway Transportation Safety Authority des États-Unis, des défenseurs de la sécurité des transports et des parties intéressées, puis enfin de constructeurs d'autocars, et que la présidente soit habilitée à coordonner le choix des témoins, l'affectation des ressources et l'établissement du calendrier afin de mener à bien cette tâche.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Hardie.

Il s'agit d'une motion dilatoire, qui ne fait pas l'objet de discussion ou de débat.

(La motion est adoptée.)

• (1045)

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Madame la présidente, je me demande si je pourrais présenter un amendement favorable.

La présidente: Pouvez-vous attendre un instant? J'aimerais faire une suggestion à ce moment-ci, compte tenu du temps dont nous disposons. Nous avons du temps jeudi pour les travaux du Comité. Pourrions-nous traiter du contenu de la motion et du débat jeudi?

Le Comité est-il d'accord?

Des députés: D'accord.

La présidente: À ce moment-là, jeudi, nous pourrions proposer des amendements que le Comité voudra peut-être apporter, si cela convient à tout le monde.

Monsieur Aubin, allez-y.

[Français]

M. Robert Aubin: Cela va dans le sens de la question que je voulais poser. En effet, j'aimerais savoir si la séance du Comité sera publique jeudi prochain. J'aurais aussi souhaité déposer une motion au sujet des événements relatifs à la compagnie Greyhound, étant donné que le délai sera expiré.

Si jamais nous n'avons pas de bonnes nouvelles cette semaine, nous pourrions probablement demander au ministre de venir nous présenter ses solutions. Cependant, je ne voulais pas déposer cette motion avant que les délais soient expirés, étant donné que les solutions sont peut-être déjà en cours.

Notre réunion de jeudi sera-t-elle publique lors des travaux du Comité?

[Traduction]

La présidente: Actuellement, il est prévu que nous examinons les ébauches de recommandations pour notre étude sur les corridors commerciaux. C'est une séance à huis clos pour jeudi. Vous pouvez certainement proposer une séance publique en tout temps pendant cette réunion.

Vous aurez l'occasion de les examiner un peu plus longuement, ainsi que tout autre amendement que vous pourriez vouloir présenter jeudi.

Merci beaucoup à tous nos témoins. Nous apprécions vos interventions.

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>