



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 123 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 29 novembre 2018

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le jeudi 29 novembre 2018

• (0845)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): La séance est ouverte. Bienvenue au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. C'est la réunion 123 de la 42^e législature. Cela montre que nous avons eu beaucoup de réunions au cours de la législature.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous réalisons une étude sur l'évaluation de l'incidence du bruit des avions près des grands aéroports canadiens.

Voici les témoins aujourd'hui. Sur place, nous avons Antonio Natalizio. Bienvenue.

Nous avons un représentant de la Direction de santé publique de Montréal: David Kaiser, responsable médical au Service environnement urbain et saines habitudes de vie.

Par vidéoconférence, nous avons Pierre Lachapelle, président de l'organisme Les Pollués de Montréal-Trudeau.

Pour débiter, nous inviterons M. Natalizio à faire son exposé. Veuillez vous limiter à cinq minutes. Merci beaucoup.

M. Antonio Natalizio (à titre personnel): Merci, madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité. Je témoigne à titre de citoyen d'Etobicoke-Centre depuis 44 ans, soit une région que les avions survolent à une altitude aussi basse que 700 pieds, et leur nombre augmente chaque année. Je reconnais les avantages que procurent les aéroports à notre ville et à notre région, mais il y a aussi des effets négatifs. Il faut un équilibre entre les deux. Pour y arriver, je vous exhorte à tenir compte de trois éléments: l'incidence du bruit sur la santé, la nécessité d'une réglementation sur le bruit et la nécessité d'un plan à long terme.

En ce qui concerne la santé, nous avons maintenant suffisamment de données probantes pour établir des liens entre l'exposition au bruit dans l'environnement et les problèmes cardiovasculaires, les problèmes de santé mentale et les difficultés d'apprentissage et les troubles cognitifs chez les enfants. En tant que parents et grands-parents, nous devons nous préoccuper de ces conséquences sur les enfants en bas âge et les adolescents, parce que ce sont des personnes vulnérables. D'autres pays, comme l'Australie, l'Allemagne et le Royaume-Uni, ont éliminé ou restreint les vols de nuit. J'espère que vous arriverez à la conclusion qu'il est grand temps que le Canada suive leur exemple.

Pour ce qui est de la réglementation, seulement trois des nombreux règlements ayant trait à l'aviation civile portent sur le bruit, et ils sont inefficaces et insuffisants pour réglementer les vols de nuit. Cette lacune a permis à l'aéroport Pearson de Toronto d'éliminer l'ancien couvre-feu et de réduire la période de restriction la nuit de huit à six heures. Elle a aussi permis aux autorités de

doubler le nombre de vols de nuit depuis 20 ans. Si rien n'est fait, ce nombre doublera encore d'ici 20 ans.

Il faut réglementer les vols de nuit. Il faut rétablir l'ancien couvre-feu pour nous donner l'occasion d'avoir une nuit de sommeil ininterrompue. C'est un droit fondamental de la personne. Nous défendons les droits de la personne dans le monde, mais nous négligeons de le faire dans notre propre cours. Les enfants sont notre ressource la plus précieuse, mais les aéroports font fi de leur droit à une nuit de sommeil. De nombreux aéroports ont adopté des couvre-feux, et cela ne les a pas empêchés de continuer de prospérer. Contrairement aux prédictions de l'industrie, le ciel ne nous est pas tombé sur la tête. Le corps a besoin de huit heures de sommeil, et nous devons en conséquence rétablir les heures d'exploitation des aéroports la nuit à ce qu'elles étaient avant 1985. C'est inadéquat de dormir six heures, et les conséquences sont énormes. Le manque de sommeil coûte plus de 20 milliards de dollars par année en perte de productivité aux entreprises canadiennes, et cela coûte à la société plus de 30 milliards de dollars en soins de santé.

Le Royaume-Uni réglemente les vols de nuit, et l'aéroport Heathrow est maintenant un véritable modèle. Même si cet aéroport est plus grand que l'aéroport Pearson, le nombre de vols de nuit y est limité à seulement 5 800 par année, alors qu'il y en a 19 000 à l'aéroport Pearson et que ce nombre augmente. L'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto souhaite faire de l'aéroport Pearson le plus important aéroport international du continent, et elle continuera d'augmenter le nombre de vols de nuit pour y arriver. Des aéroports comme l'aéroport Heathrow et ceux de Sydney, de Zurich, de Munich et de Francfort sont des chefs de file dans la gestion du bruit dû au trafic aérien en raison de la réglementation gouvernementale, parce que cela ne fait pas partie de leur ADN.

Les collectivités aux alentours de l'aéroport Pearson sont exposées à plus de 460 000 vols par année, et un tel trafic suscite beaucoup d'inquiétudes. De janvier à juillet dernier, l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto a reçu 81 000 plaintes relatives au bruit. Pour la même période l'an dernier, ce nombre était de 50 000, et il était de 33 000 en 2016. Comment cela se compare-t-il aux autres grands aéroports canadiens? Ce n'est même pas proche.

L'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto ne répond pas à nos préoccupations grandissantes. Par conséquent, je vous exhorte à recommander la création d'un « chien de garde » indépendant. Les pays qui se préoccupent des effets sur la santé de la population ont un ombudsman qui se penche sur le bruit dû au trafic aérien. L'Australie a été le premier à en nommer un, et le Royaume-Uni est le dernier en liste. Avec votre aide, le Canada peut aussi en avoir un.

En ce qui a trait au plan à long terme, nous ne pouvons pas nous fier à l'industrie aérienne pour trouver une solution équitable pour la région. C'est absolument la responsabilité du gouvernement. En 1989, le gouvernement a mis sur pied une commission d'évaluation environnementale pour examiner les plans d'agrandissement de l'aéroport Pearson et la nécessité pour les nouveaux aéroports de répondre aux besoins à long terme de la région.

● (0850)

Lorsque la commission s'est opposée à l'agrandissement de l'aéroport Pearson dans ses recommandations, le gouvernement l'a dissoute, et la question ayant trait au plan à long terme n'a jamais été abordée. Trois décennies plus tard, nos collectivités payent le prix de cette décision. Nous avons maintenant besoin d'une solution à long terme. C'est urgent.

Je vous implore de vous pencher sur la nécessité d'un autre aéroport dans la région et de recommander entre-temps un recours accru aux aéroports voisins et leur agrandissement.

En résumé, madame la présidente, nous devons atténuer les conséquences sur la santé, parce qu'elles sont réelles et qu'elles nous coûtent cher. Nous devons réglementer les vols de nuit, parce que le sommeil est un droit fondamental de la personne. Il faut aussi étudier la situation à long terme, parce qu'une solution s'impose de toute urgence.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de témoigner devant le Comité. J'ai hâte d'entendre vos questions.

La présidente: Merci beaucoup.

Passons maintenant à M. Kaiser, qui a cinq minutes.

M. David Kaiser (responsable médical, Service environnement urbain et saines habitudes de vie, Direction de santé publique de Montréal): Merci de l'invitation. Je vais m'exprimer en français, parce que je crois comprendre que c'est la langue de la majorité, mais je suis prêt à répondre à vos questions en français ou en anglais.

Je suis médecin en santé publique, et je travaille à la Direction de santé publique de Montréal. Vous m'avez invité ici parce que nous avons réalisé des travaux sur l'incidence sur la santé du bruit dans l'environnement et plus précisément le bruit des avions. J'aimerais vous expliquer du point de vue de la santé publique pourquoi nous considérons le bruit des avions comme un problème important et les endroits où nous pouvons améliorer les choses, selon nous, pour renforcer la santé publique.

À la Direction de santé publique, nous nous penchons sur la question depuis environ 10 ans. Cela découle en fait au départ de plaintes provenant de citoyens. Ce sont des gens qui nous ont appelés pour nous dire qu'ils avaient l'impression qu'il y avait quelque chose qui clochait et qu'ils aimeraient que nous enquêtions. Cela nous a permis d'amasser beaucoup de connaissances à la Ville de Montréal en ce qui a trait aux conséquences réelles.

Sur la scène internationale, c'est très clair. L'Organisation mondiale de la santé vient de publier il y a environ un mois ses nouvelles lignes directrices relatives au bruit. Pour y arriver, elle a réalisé de grands travaux scientifiques au cours de la dernière année pour examiner les conséquences sur la santé des diverses sources de bruit dans l'environnement. J'aimerais particulièrement me concentrer sur les données probantes que les scientifiques ont recueillies en ce qui a trait au bruit des avions.

Il y a des données probantes de haute qualité, ce qui signifie que de nombreuses études s'accordent pour dire qu'il y a un lien entre le bruit des avions et ce que nous appelons le « désagrément ». Le désagrément peut ne pas vraiment vous paraître comme un problème

de santé publique, mais vous savez que le désagrément au fil du temps, si vous vivez longtemps à un endroit qui est bruyant, nuit vraiment à la qualité de vie et que cela cause d'autres effets sur la santé.

Deuxièmement, il y a les effets sur le sommeil. À ce sujet, l'Organisation mondiale de la santé affirme que les données probantes sont de qualité moyenne. Cela signifie qu'il y a moins d'études, mais elles indiquent tout de même qu'il y a un lien entre le bruit des avions et les troubles du sommeil.

Fait encore plus préoccupant, à long terme, nous avons maintenant des données probantes de qualité moyenne qui indiquent que le bruit des avions a des effets sur la santé cardiovasculaire. Cela inclut l'hypertension ou une pression artérielle élevée. Cela inclut des AVC et des maladies cardiaques. Cela découle en partie du désagrément vécu durant 30 ans en raison du bruit dans l'environnement. Cela génère du stress et cela cause de l'hypertension. Cela peut mener à des maladies cardiaques et nuire au sommeil. Nous savons qu'un sommeil perturbé dérègle le corps et que cela peut causer de l'hypertension et des maladies cardiaques. Par ailleurs, il faut mentionner un élément important dans le contexte actuel, et c'est que cela peut causer l'obésité. Nous commençons à avoir de meilleures données probantes qui permettent d'établir des liens entre l'exposition au bruit chronique et l'obésité.

Les données probantes sont de moins bonne qualité au sujet des troubles cognitifs chez les enfants et les adultes et des effets sur la santé mentale et la qualité de vie.

Voici quelques chiffres à ce sujet. Nous savons qu'environ 60 % des gens qui habitent sur l'île de Montréal sont exposés à des niveaux de bruit qui peuvent avoir des effets sur leur santé. En ce qui concerne précisément le bruit des avions, nous avons environ 5 000 logements et environ de 10 000 à 12 000 personnes qui habitent dans ce que nous appelons la courbe NEF 25, soit une prévision d'ambiance sonore de 25. Ces citoyens se trouvent dans une zone à proximité de l'aéroport où nous savons que des effets se font probablement ressentir. Environ 6 % de la population de l'île de Montréal, soit 1 personne sur 15, se dit très dérangée par le bruit, et environ 2 %, soit 1 personne sur 50, rapporte que le bruit des avions perturbe leur sommeil. Cela concerne précisément le bruit des avions.

Ces pourcentages peuvent sembler bas, mais cela change lorsque nous tenons compte du petit nombre de personnes qui habitent en fait à proximité de l'aéroport parmi les deux millions qui vivent sur l'île de Montréal. Si nous examinons le tout en fonction de la distance par rapport à l'aéroport, environ 40 % des gens qui habitent à l'intérieur de la courbe NEF 25 se disent très dérangés par le bruit, et 20 % des gens habitent à moins de deux kilomètres de l'aéroport. Bref, nous avons des gens qui habitent à une bonne distance de l'aéroport et qui se disent très dérangés par le bruit.

Du point de vue de la santé publique, cela nous a amenés à formuler des recommandations depuis quelques années. Nous avons présenté un mémoire en 2014. Comme vous êtes à même de le savoir, ce n'est pas beaucoup quatre ans pour changer une politique. Je crois que bon nombre de ces recommandations sont encore très pertinentes. J'aimerais seulement attirer votre attention sur deux recommandations que je considère comme les plus pertinentes pour le gouvernement fédéral.

●(0855)

La première recommandation n'est pas complexe. Cela ne se fonde pas sur de vastes données scientifiques. En vue de mieux comprendre ce qui se passe et d'informer les gens des effets potentiels sur leur santé, il faut avoir accès à des données. Actuellement, nous n'avons pas accès aux données concernant l'endroit où se trouvent les avions dans les airs, leur nombre et le type d'avions, et nous n'avons pas accès aux mesures des niveaux de bruit. La première recommandation concerne l'accès aux données.

La présidente: Je m'excuse, monsieur Kaiser. Nous avons très peu de temps.

M. David Kaiser: D'accord.

La deuxième recommandation vise seulement à continuer à chercher des améliorations administratives et techniques en vue de réduire le bruit à la source. Je crois que ces deux éléments sont encore très importants à l'échelle fédérale.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Lachapelle, vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Pierre Lachapelle (président, Les Pollués de Montréal-Trudeau): Merci.

[Traduction]

La présidente: Permettez-moi de mentionner quelque chose avant.

M. Lachapelle nous a remis un graphique, mais il est seulement en français. Le Comité me permet-il de le distribuer? La greffière a fait preuve d'un peu de créativité. Me permettez-vous de distribuer le graphique aux membres du Comité?

Des députés: D'accord.

La présidente: Merci.

Allez-y, monsieur Lachapelle.

[Français]

M. Pierre Lachapelle: Madame la présidente, mesdames et messieurs membres du Comité, je vous remercie de votre invitation et de votre accueil.

Je voulais justement, avant de commencer mon témoignage, mentionner que j'ai fait parvenir au greffe du Comité une douzaine de documents. Je souhaite ardemment que ces documents soient portés à l'attention des membres du Comité. En ce qui concerne les données captées par nos stations de mesure, vous avez déjà en main un exemple des pics de bruit. Bien souvent, Aéroports de Montréal et les autorités de santé publique parlent de données moyennes, mais il faut regarder les pics auxquels la population est soumise. J'en viens maintenant à mon témoignage.

C'est avec plaisir que je témoigne au nom du comité de citoyens Les Pollués de Montréal-Trudeau relativement au bruit des avions autour de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau et des autres aéroports internationaux au Canada. C'est une situation déplorable, qui touche des milliers de Montréalais et qui découle en grande partie de l'étrange décision prise en 1996 par les autorités aéroportuaires de fermer un aéroport ultramoderne, c'est-à-dire Mirabel. Cette fermeture a nécessairement entraîné la concentration de tout le trafic aérien dans le ciel de Montréal.

Je souligne que, dès les années 1990, les citoyens se sont adressés au Parlement pour lui dire qu'il y avait un problème. Ils n'ont pas été

entendus. Les Pollués de Montréal-Trudeau ont commencé leurs travaux de façon informelle en 2011, et le comité s'est officiellement formé en 2013. L'objectif de mon témoignage aujourd'hui, mesdames et messieurs les députés, est que vous agissiez non seulement pour assurer et rétablir la santé publique de milliers de Montréalais, mais également pour rebâtir la confiance des citoyens envers le Parlement, qui a laissé dériver la gestion des aéroports internationaux au Canada et la question de la pollution par le bruit des avions.

●(0900)

[Traduction]

Je vais aller droit au but, soit les demandes formulées par des centaines de citoyens depuis 2013 concernant la pollution par le bruit et la pollution de l'air à l'aéroport Montréal-Trudeau.

Premièrement, nous demandons l'adoption d'un couvre-feu complet de 23 heures à 7 heures pour les vols de nuit. La capacité de dormir toute une nuit sans être dérangé par le bruit des avions est un besoin fondamental.

Deuxièmement, le 30 avril dernier, Aéroports de Montréal a annoncé un projet d'agrandissement de 4,5 milliards de dollars pour la construction d'une nouvelle aérogare à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau. Nous demandons l'arrêt immédiat et la fin de ce projet et des travaux préparatoires qui sont commencés.

Troisièmement, nous demandons une évaluation économique, environnementale, sociale et sanitaire de la situation actuelle et de l'incidence du projet annoncé le 30 avril. L'absence de balises législatives adéquates au Canada permet la création d'un tel chantier visant la construction d'une aérogare sans une évaluation publique complète.

Quatrièmement, nous demandons que cette évaluation publique soit effectuée par une équipe professionnelle et scientifique indépendante qui mènera notamment des audiences publiques sur la situation à l'aéroport.

Cinquièmement, depuis qu'Aéroports de Montréal est devenue locataire de l'aéroport, la gestion du bruit et de la pollution de l'air a été inadéquate. Nous demandons que la responsabilité de l'évaluation de ses répercussions environnementales soit confiée à un organisme indépendant et transparent qui rend publics ses constats.

Sixièmement, nous demandons au Parlement de reprendre le contrôle et la surveillance des aéroports internationaux canadiens, soit un rôle qu'il a cessé d'assumer en 1992 lorsque le secteur privé a pris la relève. Des centaines de citoyens voient l'augmentation du bruit dû au trafic aérien comme le résultat de l'abandon par le Parlement de son rôle de surveillance. Ce changement a eu des conséquences sur la santé et la qualité de vie de milliers de personnes au Canada et sur l'île de Montréal.

[Français]

Septièmement, pour prendre du recul relativement à la gestion des aéroports au Canada, je vous invite à prendre connaissance de l'analyse effectuée par MM. Michel Nadeau et Jacques Roy, de l'Institut sur la gouvernance d'organisations privées et publiques. J'ai fourni ce document dans les deux langues officielles du Canada à la greffière du Comité. Cette étude est très révélatrice de la situation et elle est accompagnée de recommandations qui sont pleines de bons sens.

Toutes ces demandes découlent de l'énergie déployée et des milliers d'heures investies depuis 2013 par des bénévoles de tous les horizons de la société montréalaise quant aux problèmes réels du bruit et de la pollution de l'air générés par les avions qui survolent à basse altitude les arrondissements et les villes de l'île de Montréal.

Je vais résumer les points qui me restent puisque mon temps de parole est compté.

Parmi les nombreuses actions qui ont mené à ces demandes se trouve une pétition de 3 000 noms qui a été déposée à la Chambre des communes en 2013. La ministre des Transports de l'époque, l'honorable Lisa Raitt, l'a balayée du revers de la main.

Nous avons installé des stations de mesure du bruit. Ce matin, vous avez obtenu un exemple du graphique qu'elles permettent de produire. Nos stations sont publiques et mesurent en permanence le bruit aérien à une dizaine d'endroits à Montréal.

Nous avons tenté, conjointement avec les citoyens de la circonscription de Papineau, de sensibiliser le très honorable Justin Trudeau. Notre demande de rendez-vous a été refusée: il semble que le député de Papineau ne veuille pas rencontrer ses électeurs.

Au mois de mai dernier, nous avons écrit à l'honorable Catherine McKenna, ministre de l'Environnement et du Changement climatique, pour demander des audiences publiques relativement à ce projet de 4,5 milliards de dollars. Nous n'avons reçu aucune réponse. J'ai même fait un suivi téléphonique.

• (0905)

[Traduction]

La présidente: Monsieur Lachapelle, je m'excuse de vous interrompre, mais votre temps est écoulé, et je peux vous assurer que le Comité a de nombreuses questions à vous poser. Je dois maintenant céder la parole aux membres du Comité qui vous poseront des questions.

M. Lachapelle nous a fait parvenir en français beaucoup de recommandations. Je dirais qu'il y a plus de 400 pages de renseignements qui, à la lueur de son témoignage, sont très importants. Le Comité souhaite-t-il que les 400 pages soient traduites et distribuées aux membres du Comité ou devrions-nous donner tout cela aux analystes pour l'inclure dans le rapport? Serait-il préférable de donner tout cela aux analystes pour qu'ils examinent ces recommandations en vue de les inclure dans le rapport?

Monsieur Wrzesnewskyj, allez-y.

M. Borys Wrzesnewskyj (Etobicoke-Centre, Lib.): Madame la présidente, j'aimerais avoir une précision. S'agit-il de 400 pages de recommandations ou s'agit-il d'un rapport avec des recommandations? Si les recommandations représentent une petite partie du rapport, je ne vois aucun inconvénient à faire seulement traduire les recommandations, mais s'il s'agit de 400 pages de recommandations...

La présidente: Il s'agit de 400 pages provenant de divers rapports. Il est proposé de prendre les recommandations et de les faire traduire dans les deux langues officielles. Tous les autres renseignements contenus dans ces 400 pages seront ensuite remis à l'analyste pour inclure le tout dans son rapport.

Est-ce que tout le monde est d'accord?

Des députés: D'accord.

La présidente: D'accord. Merci. Nous veillerons à ce que tout le monde reçoive les recommandations, monsieur Lachapelle.

Passons maintenant aux questions des membres du Comité.

Madame Block, allez-y.

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

Je tiens à remercier nos témoins de leur présence devant le Comité aujourd'hui. Nous approchons probablement de la fin de notre étude, et nous avons connu une excellente étude sur la question du bruit près de nos aéroports et de son incidence sur les collectivités.

Monsieur Kaiser, ma première question s'adresse à vous. D'autres témoins ont rapporté que les effets négatifs sur la santé du bruit dû au trafic aérien sont associés au désagrément causé par le bruit, et vous avez commencé à creuser un peu plus la question. Pourriez-vous prendre un instant pour nous donner un peu plus d'information? Êtes-vous d'accord avec cette affirmation?

M. David Kaiser: Il ne fait aucun doute que le désagrément fait partie des effets. Le désagrément est l'effet le plus étudié du bruit dans l'environnement dans le monde. Cet aspect est étudié depuis de nombreuses années en Europe et maintenant en Amérique du Nord dans une certaine mesure. C'est le plus fréquent. Par exemple, les études que nous avons réalisées à Montréal montrent qu'environ 20 % des gens se disent très dérangés par au moins une source de bruit dans l'environnement.

Le désagrément est un effet répandu. C'est la réalité, et cette situation a des conséquences sur la qualité de vie et la santé. Du point de vue de la santé publique, je crois que l'important est de nous assurer de ne pas le voir seulement comme un désagrément. Le désagrément est réel, et c'est problématique, mais les troubles du sommeil sont un problème distinct du désagrément. Voici pourquoi.

Du point de vue de la santé, le problème avec les troubles du sommeil n'est pas vraiment associé au désagrément de se réveiller et de se rendre compte qu'un avion vient de passer au-dessus de votre maison; la façon dont réagit le corps au bruit la nuit est physiologique. Bon nombre d'études en laboratoire et d'études étalonnées sur les troubles du sommeil nous ont permis de comprendre qu'il n'est pas nécessaire de se réveiller pour que cette situation ait un effet sur la santé cardiovasculaire à long terme et l'obésité.

Le désagrément est un problème, mais les troubles du sommeil sont un tout autre problème. Cette conséquence est beaucoup plus associée à des effets à long terme sur la santé cardiovasculaire. Nous devons nous assurer de nous attaquer à ces deux problèmes ensemble. Du point de vue de la réglementation et de la santé publique, les stratégies pour réduire le désagrément ne sont pas nécessairement les mêmes que celles visant à atténuer les troubles du sommeil, parce que les troubles du sommeil sont vraiment un problème nocturne pour la majorité de la population. Je crois que c'est important d'avoir les deux.

• (0910)

Mme Kelly Block: Merci.

Nous avons également entendu de nombreux témoins proposer que des organismes de santé publique comme Santé Canada élaborent des normes relatives au bruit qui se fondent sur la santé humaine. Croyez-vous que ce serait une initiative efficace? Dans l'affirmative, quels facteurs devrions-nous inclure dans de telles normes? Quels sont les intervenants qui devraient y participer?

M. David Kaiser: En ce qui a trait aux normes relatives au bruit, nous avons déjà un excellent point de départ, c'est-à-dire les lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé. Elles viennent d'être mises à jour et elles se fondent sur les meilleures données scientifiques disponibles. Nous savons ce que nous devrions viser; nous avons cette information. La recommandation pour le bruit dû au trafic aérien est de 45 décibels en fonction de ce que nous appelons l'indice Lden. Il s'agit d'un indice pondéré qui prévoit une pénalité pour le bruit émis le soir et la nuit.

La question des normes est importante, mais nous avons une très bonne idée de ce que nous devrions viser. Toutefois, les organismes de santé publique devraient-ils avoir un rôle dans tout cela? Cela ne fait aucun doute, mais la véritable question est la façon d'y arriver. Qui devrions-nous inviter à participer au processus parmi les intervenants locaux, régionaux, provinciaux et fédéraux? Ce sont les organismes chargés du zonage et de la planification, c'est-à-dire les municipalités et les ministères de la Planification du Développement, et les organismes chargés des transports, c'est-à-dire les divers moyens de transport, tous ordres confondus. Je crois aussi que la participation des citoyens est très importante.

Quels sont les intervenants qui devraient être autour de la table? Il ne fait aucun doute que Santé Canada devrait y être, mais ce serait davantage pour fournir de l'information. Nous savons déjà ce dont nous avons besoin et ce que nous devrions viser. Les personnes qui font en fait quelque chose se trouvent davantage dans les domaines de la planification et des transports, et les personnes qui sont touchées doivent également y participer. Je crois que ce sont les éléments de base.

Mme Kelly Block: Combien de temps me reste-t-il?

La présidente: Il vous reste presque deux minutes.

Mme Kelly Block: Très bien.

Monsieur Lachapelle, que proposeriez-vous aux administrations aéroportuaires pour établir un équilibre entre, d'une part, les préoccupations des citoyens et des collectivités concernant les vols de nuit et, d'autre part, les avantages économiques qui sont offerts par ces vols?

[Français]

M. Pierre Lachapelle: Je vais répondre en français, si vous me le permettez.

Jusqu'à maintenant, je crois que les autorités aéroportuaires ont failli à leurs responsabilités de faire preuve de bon voisinage, en tout cas en ce qui a trait à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau.

C'est une question très large que vous posez, et elle touche l'équilibre entre l'économie et la santé publique. Les Montréalais affectés par la pollution sonore, notamment par le bruit des avions, voient certainement leur productivité décliner. En effet, ne réussissant pas à dormir, ils entrent au travail fatigués ou appellent leur patron pour l'informer qu'ils n'iront pas travailler. Cela a donc une incidence sur le plan économique.

On ne peut pas retourner au Moyen Âge, époque où les gens mouraient à 30 ans. Nous sommes au XXI^e siècle, et les autorités aéroportuaires au Canada se comportent comme si nous étions au Moyen Âge. Il revient au Parlement de ramener ces gens-là à la raison. Il y a un déséquilibre actuellement, non pas du côté économique, mais de celui de l'environnement et de la santé publique. Il faudra soigner ces personnes affectées par le bruit des avions et qui souffrent de problèmes psychiatriques. Vous allez donc être obligés d'augmenter les taxes pour ajouter des lits dans les hôpitaux.

[Traduction]

La présidente: Merci, monsieur Lachapelle.

Vous faites valoir de très bons arguments. Merci beaucoup.

Nous passons à M. Iacono.

[Français]

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

Je remercie les témoins d'être ici ce matin.

Monsieur Kaiser, la Direction de santé publique de Montréal a mené plusieurs études sur le bruit, et cela a notamment mené à la publication de l'« Avis de santé publique sur les risques sanitaires associés au bruit des mouvements aériens à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau ».

Pouvez-vous faire parvenir ce document à la greffière ainsi que tous ceux dont vous avez fait mention ce matin? Nous aimerions aussi recevoir deux autres documents très intéressants, soit « Avis de santé publique sur le bruit du transport et ses impacts potentiels sur la santé des Montréalais » et « Le bruit et la santé; État de la situation ».

•(0915)

M. David Kaiser: Oui. Tout à fait.

M. Angelo Iacono: Vous avez certainement effectué beaucoup d'études. Y en a-t-il d'autres qui devraient être menées relativement à ce problème? Sur quels aspects faudrait-il se concentrer?

M. David Kaiser: C'est une très bonne question.

Nous voulons bien sûr en savoir toujours davantage et mieux documenter le problème. Permettez-moi de revenir à ce que je disais tantôt: le bruit nuit à la santé, et nous avons déjà réuni de très bonnes preuves à ce sujet. À Montréal, nous avons une longueur d'avance par rapport à plusieurs autres grandes villes canadiennes pour ce qui est de la collecte de données propres à la ville. Cela étant dit, des travaux sont en cours en ce moment dans plusieurs villes, notamment à Toronto et à Vancouver, pour faire ce même travail de documentation. Il est important de recueillir des données localement si l'on veut prendre des mesures adaptées à la région. Il est bien sûr possible de se servir des données d'autres associations, mais il faudrait pouvoir s'appuyer sur des données spécifiques. À Toronto, par exemple, la proportion des gens qui se disent très dérangés par le bruit sera-t-elle de 2 %, de 3 %? Cela reste à vérifier.

Ce qui est essentiel, comme je le disais à la fin de ma présentation, c'est d'avoir accès aux données pour pouvoir faire le suivi. Cela constitue un réel besoin. Il ne s'agit pas ici de faire de la recherche, mais plutôt ce qu'on appelle en santé publique de la surveillance. Il faut comprendre suffisamment ce qui se passe concernant non seulement les niveaux de bruit générés, mais aussi les mouvements aériens pour qu'il soit possible d'intervenir au chapitre de la santé. Par exemple, il est nécessaire de comprendre l'augmentation de certains types de trajectoires et les mouvements des compagnies aériennes à l'arrivée ou en partance, ainsi que l'incidence potentielle de tout cela avant de rechercher des moyens d'y travailler. Encore une fois, le besoin de données est primordial.

Par la suite, il s'agit de réunir les bonnes personnes autour de la table, lesquelles devraient s'entendre sur une politique de contrôle du bruit tant au niveau provincial que fédéral. Pour cela, il ne faut pas nécessairement plus de données, mais de l'action. Il faut intégrer les données dans le cadre de travaux menés à l'échelon politique.

M. Angelo Iacono: Vous parlez beaucoup de données. Si vous disposez de documents qui portent sur le sujet, qu'il s'agisse d'états de la situation ou d'analyses, pourriez-vous nous les faire parvenir?

M. David Kaiser: Oui, je vais vous faire parvenir tous les articles scientifiques dont nous disposons ainsi que les avis mentionnés plus tôt.

M. Angelo Iacono: C'est parfait.

Qui sont les membres du Comité consultatif sur le climat sonore, êtes-vous au courant?

M. David Kaiser: Ce comité a été mis sur pied quand la Direction de santé publique a commencé à travailler sur la problématique du bruit en lien avec l'aéroport. En ce moment, à Montréal, il n'y a pas de comité fonctionnel comprenant tous les acteurs du milieu.

M. Angelo Iacono: Y a-t-il des médecins qui font partie de ce comité?

M. David Kaiser: Il y en avait au départ, et la Direction de santé publique était aussi présente. Il faut savoir qu'Aéroports de Montréal a des obligations juridiques en cette matière et que la société a formé son propre comité. Il n'y a plus de comité intersectoriel comme celui établi au début, soit il y a presque 10 ans.

M. Angelo Iacono: On peut dire, aujourd'hui, que ce comité est inefficace. N'est-ce pas?

M. David Kaiser: Oui. En fait, il n'existe plus sous cette forme.

M. Angelo Iacono: Merci.

Monsieur Lachapelle, vous avez parlé d'une pétition et du fait qu'elle a été écartée. De plus, la réponse du ministre de l'époque aurait été un peu évasive.

Pouvez-vous nous donner plus de détails? Quelle était la visée de cette pétition?

M. Pierre Lachapelle: La pétition a été déposée en 2013. Je dois dire que notre réflexion, aux Pollués de Montréal-Trudeau, a évolué depuis cette date. La pétition comprenait un certain nombre de requêtes, mais les trois principales étaient les suivantes: une révision des trajectoires d'atterrissage à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, la présence de représentants du public au conseil d'administration de l'aéroport et la question du couvre-feu.

M. Angelo Iacono: Monsieur Lachapelle, je vous demanderais de me donner des réponses plus courtes, sinon je n'aurai pas le temps d'avoir des réponses à toutes mes questions.

En quelle année la pétition a-t-elle été faite?

• (0920)

M. Pierre Lachapelle: Vous me demandez quel était le contenu de la pétition, n'est-ce pas?

M. Angelo Iacono: Oui. Qu'est-ce que c'était, exactement?

M. Pierre Lachapelle: J'ai formulé trois requêtes. Tout d'abord, il y avait la question du couvre-feu. Ensuite, comme je vous l'ai expliqué, il était question des plans de vol des avions. Enfin, le troisième élément avait trait à la composition du conseil d'administration de l'aéroport.

M. Angelo Iacono: En quelle année la pétition a-t-elle été faite?

M. Pierre Lachapelle: Elle a été déposée au début de l'année 2013 par trois députés: Mme Mourani, M. Garneau, qui remplaçait Stéphane Dion en son absence, et une députée néodémocrate dont j'oublie toujours le nom, qui représentait la région du lac Saint-Louis et de Dorval.

M. Angelo Iacono: Quelle a été la conclusion de la pétition?

M. Pierre Lachapelle: Nous avons reçu un accusé de réception de la Chambre des communes signé par Mme Raitt. Je pourrais vous envoyer le formulaire que nous avons reçu. C'était une fin de non-recevoir. Elle nous a répondu que nos demandes relevaient de l'aéroport de Montréal. C'est ce qu'on appelle en français, au Québec, la maison des fous: on vous envoie d'un kiosque à l'autre, d'une porte à l'autre, à la recherche de la solution.

[Traduction]

C'est un manège sans fin pour les citoyens.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci, monsieur Lachapelle.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

La parole est à M. Aubin.

[Français]

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

Je remercie chacun des invités d'être parmi nous ce matin. Vous arrivez presque à la fin de cette étude et vos témoignages dégagent de très larges consensus. J'ai plusieurs questions et je vous demanderais de me donner des réponses brèves pour que je puisse avoir le maximum d'informations. Je suis rendu à préparer des recommandations à déposer, davantage qu'à comprendre la question, puisqu'on en a déjà fait un bon tableau.

M. Natalizio nous suggérait fortement, dans son discours préliminaire, de recommander la création d'un poste d'ombudsman, par exemple. J'aimerais que vous me disiez rapidement si c'est une avenue qui vous apparaît intéressante. Sinon, est-ce que vous privilégieriez davantage le fait que Transports Canada se réapproprie un certain nombre de pouvoirs qui étaient les siens avant la création de NAV CANADA, par exemple, et qui devraient être les siens?

J'aimerais entendre, dans cet ordre, les réponses de M. Kaiser, de M. Lachapelle et de M. Natalizio.

M. David Kaiser: Je vais donner la même réponse: ce besoin est réel. Si Transports Canada fait office d'autorité, c'est très bien, mais il s'agit ensuite de réunir les bonnes personnes autour de la table et de viser une structure plus permanente et des politiques ayant pour objectif de contrôler le bruit.

M. Robert Aubin: Merci.

Qu'en pensez-vous, monsieur Lachapelle?

M. Pierre Lachapelle: La responsabilité devrait être attribuée à Transports Canada, avec une reddition de compte à la population.

M. Robert Aubin: Merci.

Voulez-vous ajouter quelque chose, monsieur Natalizio?

[Traduction]

M. Antonio Natalizio: Nous sommes dans une situation où Nav Canada et les administrations aéroportuaires n'ont de comptes à rendre à personne. Ce ne sont pas les organisations ayant un intérêt privé qui s'occuperont des problèmes de santé. Ces questions doivent être réglées par le gouvernement. Il n'y a pas d'autre façon de s'y prendre.

J'ai étudié les aéroports du monde entier. Les meilleurs — ceux qui imposent un couvre-feu la nuit, qui ont des heures d'exploitation restreintes d'une durée de huit heures au lieu de six, comme c'est le cas à l'aéroport Pearson de Toronto, par exemple...

M. Robert Aubin: Désolé...

M. Antonio Natalizio: ... bref, les meilleurs aéroports misent sur la réglementation, et non la bonne volonté. C'est évident.

[Français]

M. Robert Aubin: J'aimerais vous entendre parler également de la notion des données. Le graphique que vous nous avez fait parvenir, monsieur Lachapelle, parle de lui-même.

Est-ce que les données que vous recueillez par vos stations sont reconnues au moment où vous avez des échanges avec le comité de consultation de l'aéroport Montréal-Trudeau ou encore avec NAV CANADA ou Transports Canada, ou est-ce qu'on vous répond que ces données ne sont pas probantes?

M. Pierre Lachapelle: Nos mesures sont effectuées dans nos stations de mesure équipées d'appareils qui ne sont ni certifiés ni homologués à l'échelle internationale. Cependant, elles ont été validées par des appareils de ce type. Si nos stations ont un défaut, c'est qu'elles exagèrent de 2 décibels le bruit aérien, ce qui n'est pas considérable quand c'est rendu entre 70 et 80 décibels.

M. Robert Aubin: Oui, je comprends très bien.

M. Pierre Lachapelle: Les autorités les refusent, mais nous avons hâte de voir les données d'Aéroports de Montréal. Ce sont des données secrètes. On est dans une société démocratique et Aéroports de Montréal a des données secrètes.

M. Robert Aubin: Je comprends bien le problème. Non seulement vous n'avez pas accès aux données et il faudra faire des recommandations en ce sens, mais les autorités ne reconnaissent pas les vôtres, qui sont basées sur le même genre d'appareils.

Monsieur Kaiser, vous avez dit que, sur le plan international, c'était de plus en plus clair. Or, le ministre des Transports du Canada, dans presque chacun de ses projets de loi, nous parle toujours d'harmonisation. On se rend bien compte, comme on l'a vu notamment dans le cas de la charte des passagers, que l'Union européenne est de loin en avance par rapport à nous.

Y a-t-il un pays modèle ou une loi modèle dont nous devrions nous inspirer pour déposer nos recommandations?

● (0925)

M. David Kaiser: C'est « La question qui tue! »

Je vous dirais plutôt que nous avons fait beaucoup de progrès au Québec ces trois à cinq dernières années. Il y a, par exemple, des travaux en cours visant l'adoption d'une politique provinciale sur le bruit, lesquels découlent en partie de ceux entrepris à Montréal, il y a 10 ans.

Il serait vraiment difficile de s'inspirer d'un cadre législatif très différent du nôtre, comme celui de l'Union européenne, et d'essayer d'en tirer des conclusions. Je pense qu'il faudrait plutôt s'appuyer sur d'autres paramètres. Nous pourrions étudier l'influence réciproque de l'environnement et de la santé ou celle du transport et de la santé, puis utiliser les résultats de ces études pour créer notre propre modèle. Les choses se passent bien différemment en Europe.

Le Québec a fait beaucoup de travail dans ce dossier, et nous pourrions nous en inspirer et bâtir là-dessus.

M. Robert Aubin: Merci.

Me reste-t-il une minute, madame la présidente?

[Traduction]

La présidente: Oui, il vous reste une minute.

[Français]

M. Robert Aubin: Concernant le problème de santé publique lié au bruit aux abords des aéroports, n'assistons-nous pas aussi à une modification du tissu urbain? Je veux dire que les gens les plus aisés financièrement n'hésitent pas à déménager dès qu'ils se rendent compte du problème causé par la proximité d'une voie aérienne.

Sommes-nous en train d'assister à la création de quartiers plus pauvres où les problèmes de santé vont augmenter, et cela à cause de cet exode attribuable au problème de bruit?

M. David Kaiser: C'est une question très complexe. Je peux répondre que c'est le cas en général, mais pas pour cette problématique spécifique en ce moment.

Je vais être très honnête à ce sujet. En ce qui a trait au bruit environnemental et à celui lié au transport dans une ville comme Montréal, il est évident que les personnes les plus défavorisées sont celles qui sont le plus exposées du fait de leur installation près de facteurs générateurs de bruit.

Par contre, pour des raisons qui remontent à plusieurs années, ce n'est pas nécessairement le cas à l'aéroport. Il serait malhonnête de dire le contraire. Il est certain que le bruit réduit la valeur domiciliaire, mais à Montréal, le problème lié au bruit des avions est un cas un peu particulier par rapport aux inégalités en santé.

M. Robert Aubin: Est-ce qu'il en va de même en Ontario?

[Traduction]

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

Monsieur Hardie, à vous la parole.

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

Comme les témoins peuvent le constater, nous sommes pressés par le temps.

Si nous vous demandons de donner des réponses courtes, n'hésitez pas à nous faire parvenir des explications un peu plus détaillées si vous voulez faire valoir d'autres arguments.

Dois-je vous appeler Dr Kaiser ou M. Kaiser?

M. David Kaiser: L'un ou l'autre me convient, mais je suis médecin.

M. Ken Hardie: D'accord, c'est donc Dr Kaiser. J'aurais bien aimé qu'on indique les bons titres dans nos notes ici.

En ce qui concerne les vols de jour par rapport aux vols de nuit, nous reconnaissons que la privation de sommeil causée par des interruptions est très néfaste.

Durant le jour, il s'agit surtout d'un désagrément et, bien entendu, même si les gens veulent une réduction du nombre de vols de nuit, nous ne pouvons pas avancer le même argument pour les vols de jour en raison des retombées économiques de l'aéroport et de ce quoi à il doit servir.

Si vous étiez assis à notre place et que vous deviez formuler des recommandations, nous proposeriez-vous d'analyser les effets des vols de nuit par rapport à ceux des vols de jour?

M. David Kaiser: D'un point de vue scientifique, oui, assurément, mais nous devons également penser à ce qui est réellement faisable.

Je crois que l'exposition générale au bruit, y compris au bruit diurne, relève peut-être davantage de la planification urbaine, du zonage, de l'insonorisation et de l'adoption de normes pour éviter d'y exposer plus de gens — par exemple, en interdisant la construction de bâtiments aux abords des aéroports, dans la mesure du possible.

Pour ce qui est du bruit nocturne, si on pouvait interdire, d'un coup de baguette magique, les vols après 23 heures ou avant 7 heures, ce problème disparaîtrait, même s'il y a des gens qui vivent à côté de l'aéroport.

Je séparerais certainement les deux.

M. Ken Hardie: Je vous invite tous à examiner la question sous toutes ses coutures parce qu'on met l'accent sur le bruit des avions. Si ce bruit disparaissait, les gens seraient nombreux à remarquer qu'il y a beaucoup d'autres bruits.

M. David Kaiser: En effet.

M. Ken Hardie: Il y a les voitures, les camions, les motocyclettes; il y a la musique forte; il y a les voisins bruyants et beaucoup d'autres choses. Les quelques fois où j'ai dormi dans des hôtels près des aéroports, j'ai pu avoir une très bonne nuit de sommeil parce que ces bâtiments sont construits de façon à ne pas laisser entrer ce bruit. Nous devons donc examiner les normes de construction domiciliaire. De plus, il y a peut-être lieu de tenter une expérience axée sur ce qu'on pourrait appeler le contrôle acoustique actif, comme les casques d'écoute antibruit qui permettent de bloquer tout bruit extérieur. Ces dispositifs deviennent plus perfectionnés et plus efficaces, et on pourrait mener un projet pilote communautaire dans le cadre duquel des gens seraient invités à les essayer pour voir plus particulièrement si leur sommeil s'améliore.

Nous devons prendre en considération les aéroports, les trajectoires de vol et l'usage des pistes. S'ajoutent à cela les avions, les techniques de pilotage et la conception des appareils. Je crois comprendre qu'il y a un modèle d'Airbus qui pourrait nécessiter quelques améliorations, et Air Canada fait actuellement la même démarche pour sa flotte.

Nous avons des règlements concernant les heures d'exploitation, et cela doit faire partie de l'équation. Vous avez dit, docteur Kaiser, qu'il faut gérer beaucoup mieux la planification municipale, l'emplacement des aéroports et le développement le long des trajectoires de vol et, lorsque nous envisageons de construire de nouveaux aéroports, nous devons éviter que les municipalités se développent aux alentours. Nous devrions avoir appris quelque chose à l'heure qu'il est.

Enfin, en ce qui a trait à la construction de maisons, nous pouvons faire beaucoup plus sur le plan de l'insonorisation et, encore une fois, mettre en application une sorte de contrôle actif du bruit dans les bâtiments et pour un usage personnel.

Je le répète, il y a d'autres sources. Ce n'est pas un problème propre aux aéroports. Si les avions n'existaient plus, on commencerait à percevoir beaucoup d'autres bruits.

Je vais conclure rapidement en disant que le défi est de formuler une gamme complète de suggestions. Ce n'est pas seulement un problème attribuable aux aéroports. Il s'agit plutôt d'une question de qualité de vie et de collectivité qui nécessite une évaluation tous azimuts.

D'accord, c'est tout. Merci.

• (0930)

La présidente: Souhaitez-vous entendre une réponse à vos observations, ou voulez-vous qu'on enchaîne?

M. Ken Hardie: Eh bien, le défi est lancé afin qu'on revienne nous présenter quelque chose. Nous avons une bonne idée de la teneur des plaintes.

Docteur Kaiser, nous allons vous redonner la parole à ce sujet.

Une voix: J'aimerais dire un mot.

M. Ken Hardie: Oui, bien sûr.

M. Antonio Natalizio: Tout récemment, j'ai lu un article médical rédigé par un spécialiste du sommeil qui affirme que le manque de sommeil fait du tort à tous les principaux organes du corps et à toutes les fonctions cérébrales.

Selon un autre article que j'ai lu récemment, on peut duper l'esprit conscient en masquant le bruit, mais on ne peut pas tromper le subconscient. C'est lui qui agit sur tous les organes de notre corps.

Pour ma part, la nuit dernière était la seule fois où j'ai eu un bon sommeil depuis trois jours parce que le vent s'est mis à souffler du nord-ouest, ce qui signifie que notre piste est utilisée fréquemment tout au long de la journée. Il y a deux nuits, plus de 30 avions ont survolé ma maison. Je ne pouvais pas dormir. Avant-hier soir, c'était la même chose. Les poches sous mes yeux ne sont pas vraiment attribuables à mon âge. C'est simplement à cause du manque de sommeil.

M. Ken Hardie: Vous avez 27 ans, n'est-ce pas?

Des députés: Ha, ha!

M. Ken Hardie: Sérieusement, monsieur, je comprends votre point de vue. Comme nous l'avons dit tout à l'heure, nous cherchons à établir un équilibre entre l'environnement — en l'occurrence, l'environnement humain — et l'économie. Nous ne pouvons pas fermer les aéroports, et il n'est pas facile de les déplacer ailleurs. Nous devons donc examiner toutes les options, y compris, évidemment, celles que vous avez présentées.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Hardie.

La parole est à M. Wrzesnewskyj.

M. Borys Wrzesnewskyj: Merci, madame la présidente.

J'aimerais insister sur un point que vous avez soulevé, docteur Kaiser, lorsque vous avez parlé des heures idéales pour un couvre-feu. Vous avez dit de 23 heures à 7 heures. Je tenais à le souligner.

Monsieur Natalizio, vous vivez à Markland Wood depuis 44 ans. Il y a 44 ans, il n'y avait aucun vol de nuit. Outre vos notes d'allocation, vous nous avez remis un excellent mémoire, qui comporte plusieurs sections. J'aimerais m'attarder sur la section intitulée « Pearson in perspective ». Je crois que c'est très instructif.

Peu importe l'aéroport canadien dont il est question, les effets du bruit nocturne des avions sont réels pour ceux qui les subissent. Il est fascinant de voir que, parmi les 1 200 000 vols effectués au pays, l'aéroport Pearson en assure environ 460 000, soit 38 %, et pourtant, le niveau de plaintes concernant cet aéroport... Au total, 175 540 plaintes ont été déposées à l'échelle du pays, et l'aéroport Pearson en a généré 168 000, ce qui représente 96 % de toutes les plaintes faites au pays.

Je voulais simplement mettre les choses en perspective parce que j'aimerais que vous expliquiez comment l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto se comporte sur le plan de ses relations de voisinage et de ses responsabilités sociales. Ses représentants ont témoigné devant le Comité plus tôt cette semaine, et nous avons vu dans le passé comment ils brossent un tableau idyllique de la situation, surtout devant des élus. D'ailleurs, vous qualifiez d'« inutile » leur étude d'impact sur les vols de nuit et, dans une des sections de votre mémoire, vous parlez de votre expérience de dialogue avec eux.

Pourriez-vous nous dire peut-être brièvement comment ils interagissent avec les voisins?

• (0935)

M. Antonio Natalizio: C'est une question très importante. J'ai entendu les déclarations faites ici, il y a deux jours, par les représentants de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto. En gros, ils ont essayé de donner l'impression qu'ils réalisaient des progrès. Il n'en demeure pas moins que le nombre de plaintes visant l'aéroport a augmenté de 50 % par an ces trois dernières années. Comment pouvez-vous me dire — à moi, un résidant — que l'aéroport fait des progrès dans la résolution de problèmes liés au bruit?

J'ai essayé d'obtenir la collaboration de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto au cours des dernières années, mais le dialogue n'a pas porté ses fruits. Dans son plan d'action pour la gestion du bruit, et je suis sûr que le Comité en a entendu parler, l'administration aéroportuaire affirme ceci:

Dans le cadre de notre plan d'action pour la gestion du bruit, qui est l'aboutissement de deux ans d'études et de consultations intensives, nous comptons faire de l'aéroport Pearson de Toronto un chef de file international en matière de gestion du bruit lié à l'aviation.

Voilà qui est très agréable à entendre, mais ce n'est tout simplement pas vrai. L'aéroport Pearson de Toronto se trouve en queue de peloton, et tous ceux qui ont lu le rapport du groupe Helios sur les pratiques exemplaires le savent. Le plan d'action parle de mener plus d'études et de consultations. Il y a très peu d'engagements concrets, et les rares mesures qui sont prévues pourraient faire hisser l'aéroport Pearson de la dernière à l'avant-dernière place, mais certainement pas au sommet.

Par exemple, les représentants de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto ont parlé d'atténuer le bruit émis par les appareils A320, ce qui n'est pas grand-chose. Beaucoup de compagnies aériennes l'ont fait il y a des années puisqu'il s'agit d'une réparation vraiment peu coûteuse. En dépit de cela, il faudra attendre jusqu'en 2020, et nous ne sommes même pas sûrs si tous les appareils seront modernisés parce qu'Air Canada n'est pas la seule.

M. Borys Wrzesnewskij: Merci, monsieur Natalizio.

Pourriez-vous nous fournir une copie complète de votre correspondance afin que nous puissions voir comment l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto a tendance à donner suite aux préoccupations de citoyens comme vous?

M. Antonio Natalizio: J'en serai ravi.

M. Borys Wrzesnewskij: Toujours dans votre mémoire...

La présidente: Il vous reste 45 secondes.

M. Borys Wrzesnewskij: ... vous qualifiez le budget de nuit d'« étrange création ». L'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto permet maintenant près de 20 000 déplacements nocturnes par année, ce qui représente 53 déplacements par nuit et 9 par minute.

Vous avez parlé de votre expérience personnelle. Comment cette situation touche-t-elle la collectivité en général?

M. Antonio Natalizio: Il suffit de regarder le nombre de plaintes. Quand j'ai déménagé dans cette collectivité...

La présidente: Veuillez répondre très brièvement, monsieur Natalizio.

• (0940)

M. Antonio Natalizio: ... il y avait 250 plaintes relatives au bruit. Aujourd'hui, il y en a 168 000. Leur nombre a augmenté de 64 000 %.

En 1974, il y avait 12 plaintes par 1 000 vols. Aujourd'hui, il y a une plainte pour chaque trois vols.

La présidente: Merci beaucoup.

La parole est à M. Liepert.

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

Je vais essayer de poser deux questions, alors je vous demanderai de répondre aussi brièvement que possible.

Je représente une circonscription de Calgary qui se trouve à une demi-heure de route de l'aéroport. Il y a quelques années, l'administration aéroportuaire a ouvert une nouvelle piste, modifiant ainsi la trajectoire des vols. Du coup, j'ai commencé à recevoir une foule de plaintes concernant le bruit des avions.

J'ai décidé d'organiser une assemblée publique pour que les gens aient l'occasion de soulever ces préoccupations. Les dirigeants de l'administration aéroportuaire et de Nav Canada y étaient également présents. J'étais stupéfait devant le nombre de personnes qui vivaient sur la même rue qu'un plaignant et qui me disaient plutôt: « Pourquoi gaspiller le temps de tout le monde? Oui, bien sûr, il y a quelques avions de plus, mais le bruit fait tout simplement partie de la vie. » Je ne veux pas banaliser l'importance du bruit des avions parce que je fais pleinement confiance aux gens qui m'ont adressé leurs plaintes.

Comment notre comité peut-il faire la part des choses en tenant compte du point de vue des gens qui semblent être beaucoup plus touchés par le bruit que, peut-être, leurs voisins?

Je vais poser ma deuxième question tout de suite, puis chacun de vous pourra répondre en conséquence.

Nous avons entendu un certain nombre de témoins qui ont demandé l'interdiction des vols de nuit. À mon avis, notre comité doit également concilier le problème du bruit avec la nouvelle donne économique. Nous savons tous qu'un pourcentage élevé des achats se font aujourd'hui en ligne. Les gens veulent recevoir leur produit le lendemain, qu'il s'agisse d'entreprises ou de consommateurs. Voilà un autre facteur dont nous devons tenir compte au moment de formuler nos recommandations.

Je vous invite, tous les trois, à commenter brièvement ce que je viens de dire.

M. Antonio Natalizio: Eh bien, il y a ceux qui veulent faire livrer du jour au lendemain tout ce qu'ils achètent en ligne et ceux d'entre nous qui veulent une bonne nuit de sommeil. Il y a ceux qui cherchent à tirer profit des vols de nuit et ceux qui en souffrent. Cela présente à la fois des avantages économiques et des coûts.

Et si l'avantage net était nul, voire négatif? Faut-il autoriser les vols de nuit s'ils entraînent un coût financier net pour la société? Plus important encore, faut-il permettre les vols de nuit s'ils présentent un avantage net pour la société, même si une partie de la population se trouve privée de sommeil, lequel est un droit humain fondamental?

Une nuit, il n'y a pas si longtemps, 37 avions ont survolé ma maison, comme je l'ai mentionné tout à l'heure. Chaque...

M. Ron Liepert: Monsieur, j'aimerais que vous nous aidiez à faire une recommandation. Est-ce que votre recommandation, indépendamment de ce que j'ai dit, est que les vols de nuit doivent être interdits?

M. Antonio Natalizio: La situation de l'aéroport Pearson de Toronto est peut-être un cas particulier. L'aéroport offre à Air Canada et à WestJet une entente à prix fixe au lieu de droits d'atterrissage et d'autres frais. Pour les compagnies aériennes, c'est comme un buffet à volonté à prix fixe, et disons qu'elles ne se sont pas privées...

M. Ron Liepert: D'accord, c'est une autre suggestion que nous allons prendre en considération.

Monsieur Kaiser, je vous écoute.

M. David Kaiser: Je vais répondre en deux parties. Il y a d'abord le point de vue de la santé publique. Notre objectif est de faire en sorte que le risque soit aussi près que possible de zéro. On a déjà dit qu'il existe de nombreuses autres sources de bruit. Or, nous devons tenir compte de toutes ces sources. L'objectif devrait être de réduire l'exposition lorsque cela est possible. Avec quelque chose comme des avions, il est possible de le faire. Nous pourrions ne plus avoir d'avions; il n'y aurait plus d'exposition. Ce n'est pas comme s'il s'agissait de choses qui font partie de l'environnement et avec lesquelles nous sommes obligés de vivre. Nous pourrions faire un choix et réduire cette exposition à zéro. Du point de vue de la santé publique, je pense que c'est ce qu'il faut faire.

La deuxième partie de ma réponse concerne le Comité. Oui, vous devez faire des recommandations. D'après votre intervention, je comprends que la question de la sensibilité au bruit, par exemple, est importante. Certaines personnes sont plus sensibles au bruit que d'autres. Cependant, d'un point de vue scientifique, les études qui se sont penchées sur la question ne révèlent pas nécessairement qu'il s'agit d'un facteur important lorsque l'on examine la relation entre les sources de bruit et les répercussions sur la santé des populations.

Bien sûr, il est important d'examiner la faisabilité d'une telle mesure et de trouver un équilibre entre les avantages et les risques. Je pense que c'est là que les données sur les mouvements des avions, les niveaux de bruit et les effets sur la population sont particulièrement importantes. Elles veillent à faire en sorte qu'on ne se fonde pas sur de l'anecdote.

•(0945)

M. Ron Liepert: Je suis d'accord avec ça.

M. David Kaiser: La recommandation qui traite directement de cette question est que si nous voulons faire de bons choix, nous devons avoir l'information nécessaire pour faire ces choix.

M. Ron Liepert: Si j'avais plus de temps, je vous interrogerais sur cette question des données.

Avons-nous le temps d'entendre un bref commentaire de notre interlocuteur de Montréal?

La présidente: Soyez très bref.

M. Ron Liepert: Monsieur Lachapelle, nous vous écoutons.

[Français]

M. Pierre Lachapelle: Ma réponse, c'est certainement le couvre-feu.

En ce qui concerne l'économie, je ne crois pas qu'elle va souffrir du fait qu'un flacon de parfum ou une pièce de vêtement achetés sur le site Amazon arrive 6 heures ou 12 heures plus tard que prévu. Actuellement, le déséquilibre est le suivant: la santé publique souffre d'une économie un peu envahissante. Nous sommes pour une économie prospère, mais il faut tenir compte de la santé publique.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Lachapelle.

Merci à tous nos témoins.

Monsieur Jeneroux, essayiez-vous de me faire signe?

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Oui, madame la présidente. Je serai très bref.

Nous avons entendu dire qu'il est possible que la réunion de jeudi prochain avec le ministre des Transports ne soit pas télévisée. Je voulais juste m'assurer que... C'est dans sa lettre de mandat. Ce n'est pas une question de temps et nous sommes flexibles. Nous pouvons changer la date de la réunion afin qu'elle puisse être télévisée. Je tenais à ce que vous, en votre qualité de présidente du Comité, sachiez cela.

La présidente: La greffière a travaillé d'arrache-pied pour que nous puissions obtenir cette retransmission.

Vous dites que si nous ne pouvons pas l'obtenir, vous aimeriez retarder cette réunion jusqu'à ce qu'elle puisse passer à la télévision.

M. Matt Jeneroux: Ce n'est pas l'idéal, mais oui.

La présidente: D'accord. La greffière va voir ce qu'elle peut faire pour nous.

Monsieur Liepert, je vous en prie.

M. Ron Liepert: Je voulais aussi vous demander où nous en sommes dans cette étude particulière, avec les témoins et tout le reste.

Je pense qu'à un moment donné, nous avons demandé que les compagnies aériennes viennent témoigner. La greffière peut-elle faire le point sur les témoins à venir?

La présidente: Oui. Allez-y.

La greffière du comité (Mme Marie-France Lafleur): Cette comparution aura lieu le 11 décembre. Il y aura Air Canada, WestJet et l'Association du transport aérien du Canada, l'ATAC.

M. Ron Liepert: Est-ce notre dernière réunion?

La greffière: Ce serait notre dernière heure de réunion.

La présidente: Nos travaux suscitent passablement d'intérêt, non seulement chez nos collègues, mais aussi dans le grand public. Si le Comité le souhaite, nous pourrions tenir deux autres réunions au début de la prochaine session.

M. Ron Liepert: Je ne suis pas sûr que ce soit nécessaire. Les membres du Comité ont-ils proposé d'autres témoins? Avec tout le respect que je vous dois, je pense que nous avons entendu les témoignages de ceux que cela concerne. Si nous devons avoir d'autres réunions à ce sujet, j'aimerais entendre des gens qui ont des solutions à proposer.

La présidente: Oui.

M. Ron Liepert: Avons-nous des demandes pour d'autres témoins?

La présidente: Pas pour le moment.

M. Ron Liepert: Alors je propose que nous nous en tenions à notre plan.

La présidente: Monsieur Wrzesnewsjy, je vous écoute.

M. Borys Wrzesnewskyj: Madame la présidente, il semble y avoir un problème avec la réponse que j'ai reçue pour la question que j'avais posée à Transports Canada au sujet de l'augmentation du budget de nuit. Elle ne correspond pas tout à fait aux réponses qui ont été données en comité. Au cours de la prochaine séance, nous pourrions peut-être réserver cinq minutes pour discuter de la façon dont nous pourrions traiter cette question particulière.

La présidente: Je ne crois pas que le Comité soit au courant de l'écart que vous essayez d'élucider, c'est-à-dire celui qui existe entre le témoignage que nous avons entendu ici et les documents qui ont été reçus.

Laissez-moi m'en occuper, et nous verrons ce que nous pouvons faire pour que tout rentre dans l'ordre.

M. Borys Wrzesnewskyj: Merci.

La présidente: Je dois suspendre cette partie de la séance pour que nous puissions passer à la discussion sur la motion M-177.

Je remercie nos témoins pour le temps qu'ils nous ont consacré et pour leurs recommandations.

● (0945) _____ (Pause) _____

● (0950)

La présidente: La séance est ouverte. J'inviterais nos témoins à prendre place, et je prierai les gens qui veulent parler d'autres choses de quitter la pièce.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, nous commençons maintenant notre étude de la motion M-177.

Monsieur Fuhr, en tant qu'auteur de la motion, aimeriez-vous prendre la parole un instant, avant la présentation des témoins?

● (0955)

M. Stephen Fuhr (Kelowna—Lake Country, Lib.): Oui. Merci, madame la présidente.

Je ne prendrai pas beaucoup de temps, mais je tiens à remercier le Comité d'avoir réagi aussi rapidement. Je pense que cette motion a été adoptée il y a à peine 19 heures, alors c'est...

La présidente: Nous sommes un comité très efficace.

M. Stephen Fuhr: Il faudra que je vérifie s'il y en a déjà eu une qui a été renvoyée au Comité encore plus rapidement.

Je remercie mes collègues de leur appui à l'égard de cette motion. C'est une question très importante. Le transport aérien, l'aviation et la formation des pilotes sont très importants pour notre pays. Ce sont des activités qui nous touchent énormément. Un fonctionnement boiteux dans ces domaines pourrait avoir des répercussions très négatives — je pense que tous en conviendront — sur notre économie.

Je vais m'en remettre à vous, et j'espère avoir le temps de répondre à une ou deux questions. Je dois présider le Comité de la défense à 11 heures, alors je vous reviendrai ultérieurement.

La présidente: Nous ferons ce que nous pourrons.

Comme témoins, nous accueillons Johanne Domingue, qui est la présidente du Comité antipollution des avions de Longueuil, et Cedric Paillard, qui est président-directeur général de l'organisme Ottawa Aviation Services.

Monsieur Paillard, voulez-vous commencer ? Vous n'avez que cinq minutes.

M. Cedric Paillard (président-directeur général, Ottawa Aviation Services): Je vous remercie beaucoup. Merci de prendre le temps de nous écouter.

Pour des raisons de commodité, je vais lire mes notes. Ce sera la façon la plus efficace de procéder.

La présidente: Je vous en prie.

M. Cedric Paillard: Bonjour. Merci d'avoir invité Ottawa Aviation Services à participer à l'étude du Comité sur les écoles de pilotage au Canada.

Notre école de formation professionnelle en pilotage est spécialement conçue pour permettre à nos étudiants de réussir dans cette industrie. La qualité de nos programmes a été reconnue par des compagnies aériennes canadiennes comme Porter, Jazz, Air Georgian et Keewatin Air. La qualité de la formation que nous offrons a fait en sorte que ces sociétés ont noué d'étroites relations partenariales avec nous.

Grâce à notre programme, les diplômés qui satisfont aux normes et aux critères de notre cours arrivent à se placer dans la voie d'accès rapide au poste de copilote sur un avion de ligne, qu'il s'agisse d'aéronefs CRJ, de Q400 ou de Boeing 737, des engins de taille plus que respectable. Je suis extrêmement fier de nos diplômés et de notre personnel enseignant. Nous sommes fiers de dire qu'au cours des sept dernières années, tous nos diplômés ont trouvé un emploi de pilote dans cette industrie.

Ottawa Aviation Services, l'AOAS, souscrit à la responsabilité sociale des entreprises canadiennes. Nous comprenons l'importance du secteur de l'aviation et ses liens étroits avec le tissu socio-économique du Canada, particulièrement dans les collectivités du Nord, où l'aviation est au cœur du développement économique.

Je vous encourage à prendre connaissance de notre mémoire écrit. On y explique comment le gouvernement fédéral et les écoles de pilotage comme l'AOAS peuvent travailler ensemble pour remédier à la pénurie de pilotes et ainsi prêter main-forte à notre industrie de l'aviation et à l'économie canadienne dans son ensemble.

Personne dans cette pièce n'a besoin d'être convaincu de la pénurie mondiale imminente de pilotes. L'an dernier, à Montréal, lors du sommet de l'Organisation de l'aviation civile internationale sur les professionnels de l'aviation de la prochaine génération, le secrétaire général a souligné qu'en 2036, à l'échelle mondiale, il faudra 600 000 pilotes pour répondre à la demande mondiale. À l'intérieur de nos frontières, la pénurie de pilotes est déjà préoccupante. Elle crée des problèmes dans certaines régions, avec les annulations de vols, et dans certains secteurs, avec l'annulation de certains vols d'évacuation sanitaire, de fret et de vols nolisés.

Pour beaucoup d'industries, d'économies et de gens, le transport aérien est une nécessité, une chose essentielle. Bien que l'année 2036 puisse sembler lointaine ou comme appartenant à un futur proche, le fait est que la formation de ces pilotes peut prendre de deux à quatre ans et qu'ensuite, il leur faudra de trois à cinq ans pour devenir capitaine. Les écoles de pilotage sont particulièrement bien placées pour nous aider à relever ce défi. C'est quelque chose que nous constatons tous les jours. Il faut cependant qu'elles disposent des outils et des ressources nécessaires pour y arriver.

La première chose sur laquelle nous devons mettre l'accent, c'est le soutien accordé à nos étudiants. Les études supérieures peuvent coûter cher, et les étudiants veulent savoir que leur investissement sera récompensé par une carrière gratifiante. Compte tenu de la pénurie imminente de main-d'œuvre dans le secteur de l'aviation, nous croyons que le gouvernement fédéral a un rôle de leadership à jouer afin d'encourager un plus grand nombre d'étudiants à choisir une formation de pilote. Il s'agit notamment de prendre des mesures pour permettre aux étudiants d'avoir accès à un soutien financier accru par divers moyens. C'est ce à quoi l'Association du transport aérien du Canada — dont nous sommes membres — travaille actuellement. Je crois d'ailleurs que vous allez entendre parler d'eux quelque temps la semaine prochaine.

À titre d'exemple, sachez qu'actuellement, le temps passé dans un avion, ce que nous appelons le « temps de vol », est une exigence pour tous les programmes de formation en pilotage, mais que ce temps de vol ne peut être comptabilisé au titre de temps d'enseignement reçu, et qu'à cause de cela, les étudiants ne sont pas en mesure d'obtenir un soutien financier aussi important qu'ils le pourraient. Nous savons qu'il s'agit d'un enjeu d'ordre provincial, mais si le gouvernement modifie les modalités du Programme canadien de prêts aux étudiants, il fera preuve de leadership et il encouragera les provinces à faire de même.

Les instructeurs de vol expérimentés sont la prochaine donnée de l'équation. Dans l'ensemble du pays, des écoles comme la nôtre signalent des arriérés dans l'admission d'étudiants souhaitant commencer leur formation. Aujourd'hui, à l'OAS, il y a près de 55 personnes qui attendent de pouvoir suivre une formation, mais la pénurie d'instructeurs nous empêche de répondre à cette demande. La réalité, c'est qu'il n'est pas rare de voir les transporteurs aériens « récupérer » les instructeurs de vol expérimentés après seulement quelques mois de formation. Le problème du maintien en poste des instructeurs doit être réglé. La situation n'a jamais été aussi grave qu'aujourd'hui. Certains de mes collègues du secteur de la formation font état d'un taux de roulement qui dépasse largement les 100 %.

• (1000)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Paillard. Je dois passer à nos autres témoins.

M. Cedric Paillard: D'accord.

La présidente: Avec un peu de chance, vous aurez peut-être l'occasion de nous faire part du reste de vos observations.

Madame Domingue, vous avez cinq minutes.

[Français]

Mme Johanne Domingue (présidente, Comité antipollution des avions de Longueuil): Bonjour. J'aimerais m'assurer que vous m'entendez bien.

[Traduction]

La présidente: Oui. Merci beaucoup. Soyez la bienvenue au Comité.

[Français]

Mme Johanne Domingue: Merci, madame la présidente.

Bonjour, membres du Comité.

Lors de ma dernière comparution, vous m'avez dit que la formation au pilotage, ce n'était pas terminé compte tenu du manque criant de pilotes pour l'avenir. Je vous prie de croire que nous comprenons très bien la situation.

Ce que nous dénonçons, entre autres, n'est pas la formation au pilotage, mais plutôt le choix des endroits où on la donne. Nous

critiquons la compatibilité des écoles de pilotage et les endroits où on les établit, qui sont généralement des lieux densément peuplés.

L'augmentation du nombre de mouvements d'avions dans les endroits où se trouvent ces écoles engendre un bruit abusif, selon nous. Ce n'est donc pas que nous ne voulons pas avoir d'écoles de pilotage dans notre cour. Nous disons que nous ne voulons pas toutes les avoir dans notre cour.

Actuellement, nous formons des pilotes pour les marchés de l'Asie, de l'Afrique, de l'Europe et du Canada, tout cela au même endroit. À l'aéroport de Saint-Hubert, en 2006-2007, nous occupions peut-être le quatrième ou le cinquième rang en importance pour ce qui est de la formation au Canada. En 2008, quand nous avons été en mesure d'offrir une formation internationale, nous avons grimpé au premier rang, pour y rester pendant plusieurs années. Nous sommes en concurrence avec l'aéroport Toronto-Buttonville depuis ce temps.

La particularité de la situation, c'est que lorsque le nombre de vols atteint 199 000 à l'aéroport de Saint-Hubert, et 212 000 à l'aéroport de Dorval, nous sommes en pleine saison estivale. Normalement, la formation des pilotes se fait intensément entre avril et septembre. En janvier, il peut y avoir 2 000 ou 3 000 vols locaux, alors qu'il peut y en avoir de 10 000 à 15 000 par mois pendant l'été.

C'est donc dire qu'au-dessus de nos résidences, toutes les 60 secondes, jour et nuit, il y a des posés-décollés. Il faut comprendre qu'un posé-décollé, c'est lorsqu'un avion atterrit et décolle sans s'arrêter. En faisant des posés-décollés, les avions ne font que toucher terre un peu et ils décollent, le moteur demeurant alors à sa puissance maximum. Cela fait un bruit infernal et continu.

Il fait beau, au Québec, l'été. On nous dit que, quand il fait beau pour nous, il fait beau pour les autres aussi et qu'il faut se partager le beau temps. Les écoles de formation fonctionnent de 8 h à 23 h. Que reste-t-il à partager pour les citoyens en fait de beau temps? Je vous fais grâce des détails, parce que, en plus des écoles de formation, il y a aussi les cargos, les hélicoptères et les gros porteurs qui utilisent l'aéroport de Saint-Hubert.

Durant l'été, c'est à peine pensable d'aller dehors, d'y vivre ou d'y manger. Il y a des journées où il y a 800 mouvements d'avions, lesquels se produisent toutes les trois minutes. Le niveau sonore s'établit alors à 70 décibels. Ce n'est pas rien. Tout cela a été mesuré et inclus dans un rapport produit en 2009. Cette situation a donc une incidence majeure sur le plan de la santé.

Le gouvernement a une responsabilité à assumer en matière de santé. Il me semble qu'on devrait avoir droit à un environnement sain au Canada. On protège nos milieux humides, on protège les animaux, mais peut-on faire un effort pour protéger les citoyens du bruit? Le bruit est un facteur agressant. Les citoyens sont en détresse, car ils n'ont aucun contrôle sur ce bruit qui est engendré par les avions au-dessus de leurs têtes. Cela crée de l'anxiété et entraîne des problèmes de sommeil.

La dernière fois que je me suis présentée devant vous, je vous ai remis un rapport de la santé publique qui donnait la liste de toutes les répercussions. L'Organisation mondiale de la santé a pris position, je crois. Je vous fais grâce de tous les détails, parce que, de plus, ces petits avions utilisent de l'essence au plomb. Depuis 10 ans, nous vivons donc un conflit avec l'aéroport de Saint-Hubert.

Depuis l'augmentation du nombre de vols, en 2008, 500 plaintes ont été déposées à Transports Canada, et une pétition comportant 2 000 signatures a été présentée à la Chambre des communes, précisant le problème et ses effets. Puis, il y a eu une consultation publique. Finalement, nous avons lancé un recours collectif, en 2011, et une entente à l'amiable a été conclue, en 2015. Imaginez-vous que la Ville a alors décidé d'injecter 300 000 \$ pour l'installation de silencieux sur les avions des écoles. Ce sont les citoyens qui ont payé cela. Nous nous sommes payés des silencieux pour essayer d'avoir un peu de quiétude.

L'entente comportait un deuxième élément, à savoir l'établissement d'un comité sur le climat sonore. Nous avons eu une réunion, en 2018. Il y en a eu quelques-unes, en 2016 et en 2017, mais une seule en 2018. Il n'y a pas de plan d'action défini quant aux priorités, au problème et aux façons dont on doit le gérer, ainsi qu'en ce qui concerne les moyens à mettre en place. Pourrait-on faire des études?

En 2018, après tout cela, nous avons dû déposer une requête pour outrage au tribunal, parce que les horaires et les ententes n'étaient pas respectés. La Ville veut développer le service. Les écoles veulent utiliser au maximum leurs capacités pour former les élèves.

• (1005)

L'aéroport, lui, veut vraiment être rentable, mais nous, nous voulons seulement pouvoir jouir d'un environnement paisible. Nous savons très bien que nous allons vivre ensemble, mais comment? Je pense que cela prend de la transparence.

[Traduction]

La présidente: Excusez-moi, madame Domingue. Je suis désolée de vous interrompre, mais les cinq minutes sont écoulées. Vous serez peut-être en mesure de nous faire part de vos observations lorsque vous répondrez à nos questions.

[Français]

Mme Johanne Domingue: D'accord.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Eglinski, allez-y. Vous avez cinq minutes.

M. Jim Eglinski (Yellowhead, PCC): Merci.

Je remercie les témoins d'être ici ce matin. Je vais commencer par Cedric.

Cedric, j'aimerais que nous parlions du sujet du témoignage que nous venons d'entendre, c'est-à-dire du bruit des écoles de formation et d'autres choses du genre.

Bien que je ne l'aie pas fait souvent dans l'est du Canada, sachez que je pilote des avions depuis 1968 — ce qui vous donne une idée de mon âge —, surtout dans l'Ouest canadien. Or, pour les grandes écoles de pilotage et dans les grandes aires de vol, comme à Vancouver et à Edmonton, il y a des zones réservées où les écoles peuvent donner de la formation et enseigner les diverses manoeuvres. Je crois que ce sont des choses qui n'ont pas de secret pour vous.

La plupart de ces zones sont réservées à cela et elles sont en général situées loin des centres urbains. Pouvez-vous nous expliquer ce qu'il en est?

M. Cedric Paillard: C'est exact, oui.

M. Jim Eglinski: Pourriez-vous nous expliquer un peu pourquoi c'est le cas, et ce qu'il vous en coûte de vous rendre à ces zones et d'en revenir?

M. Cedric Paillard: Bien sûr. De toute évidence, les avions doivent décoller d'un aéroport, et ils doivent revenir à l'aéroport. La plupart des exercices que nous effectuons pendant l'entraînement en vol sont en fait effectués dans des zones particulières bien définies. Ces zones sont indiquées sur nos cartes spécialisées, et c'est là que nous effectuons ces manoeuvres pour former nos pilotes.

Il y en a une ici à Ottawa, entre le lac Constance et la baie Constance, de l'autre côté de la rivière. Ce sont ces zones que nous utilisons. Je pense qu'il y a effectivement des coûts et qu'il faut du temps pour passer des aéroports à ces zones. Parfois, ces zones ne sont pas à proximité des aéroports, alors nous devons nous y rendre en volant.

Je pense que ce que nous entendons ici, c'est que la formation en pilotage cause des problèmes à l'aéroport. Or, il existe des solutions pour régler ces problèmes, mais vous verrez dans mon mémoire que nous avons besoin de l'aide du gouvernement fédéral, pas nécessairement sur le plan financier, mais bien en ce qui a trait à notre capacité d'intégrer les nouvelles technologies à nos façons de prodiguer la formation. Par exemple, nous disposons aujourd'hui d'outils que nous ne pouvons pas utiliser parce que nous n'avons pas l'autorisation de Transports Canada pour ce faire.

L'intelligence artificielle, la réalité virtuelle, la réalité augmentée, les avions électriques... Il y a toute une liste de technologies que nous pourrions utiliser, non pas pour éliminer les problèmes de bruit dont il est question ici, mais au moins pour nous attaquer à ce problème et en arriver, comme vous l'avez dit, à une situation plus facile à gérer.

Il va falloir décoller de l'aéroport et atterrir à l'aéroport. On ne peut pas former un pilote sans lui montrer à atterrir et à décoller. Sauf qu'il existe des façons de faire qui réduisent le bruit. Nous avons simplement besoin d'un peu plus d'aide de la part de Transports Canada et du gouvernement pour nous permettre d'adapter ces technologies à notre secteur d'activité, lequel est sensible aux flux de trésorerie et très dépendant des profits. Par conséquent...

• (1010)

M. Jim Eglinski: Je vous remercie.

Je sais que j'ai ici quelques collègues qui pilotent des avions. Parmi nous, il y en a au moins quatre ou cinq. J'ai remarqué que, dans votre mémoire, vous parlez d'aide gouvernementale. Je vais retourner à 1968. Lorsque j'ai obtenu mon brevet de pilote privé, cela coûtait 500 \$. Je pouvais récupérer 100 \$ si je poursuivais ma formation pour atteindre un niveau avancé, celui de pilote commercial, et je pouvais ensuite déduire toute la formation de pilote commercial si je faisais carrière dans ce domaine.

Or, la raison pour laquelle ils ont fait cela dans les années 1960, c'est qu'il y avait pénurie de pilotes. Ceux qui étaient issus de la Seconde Guerre mondiale vieillissaient, comme c'est le cas du personnel actuel du secteur de l'aviation. Pourriez-vous nous dire si une mesure semblable pourrait vous être utile. Je crois que oui, et je crois qu'il faut donner de l'aide financière aux écoles pour leur permettre de moderniser leurs équipements ainsi qu'aux étudiants qui s'inscrivent à ces programmes.

M. Cedric Paillard: Vous prêchez à un converti.

M. Jim Eglinski: Oui, mais vous pourriez apporter de l'eau au moulin [Inaudible].

M. Cedric Paillard: Je crois que c'est un problème pour nous. Nous devons nous assurer que ces étudiants... Pour comparer vos chiffres d'antan avec les nôtres, disons qu'avec le programme que nous offrons actuellement, il en coûtera de 85 000 à 90 000 \$ à un étudiant pour partir de rien et terminer copilote sur un avion de ligne de Jazz ou sur un 737 de Sunwing. Je ne suis pas le moins cher, et je ne suis pas le plus cher non plus.

Or, pour les étudiants, 85 000 \$ en 18 mois, c'est beaucoup d'argent. Donc, oui, une aide financière à l'intention des étudiants nous aiderait grandement à résoudre ce problème.

La présidente: Merci beaucoup.

Passons maintenant à M. Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente.

J'ai été heureux d'entendre Mme Domingue parler de la mise en place de stratégies. C'est ce que j'aimerais approfondir.

Avec les témoins précédents, nous avons abondamment parlé de toute la place qu'occupe la protection de l'environnement lorsqu'il est question de mode de vie et de santé, et nous avons souligné à quel point il est maintenant rendu important d'essayer de trouver un équilibre entre cela et l'économie.

Les questions que j'aimerais poser à nos deux témoins portent précisément là-dessus: comment établissons-nous ce lien? Comment faut-il évaluer les risques pour la santé humaine? J'ai parlé plus tôt à M. Kaiser, qui est responsable médical à la Direction de la santé publique de Montréal, et je lui ai demandé s'ils avaient quelque chose qui allait dans ce sens. Il m'a dit que c'était le cas à Montréal, mais pas à l'échelle nationale.

Comment relie-t-on l'évaluation des risques pour la santé humaine à la chose économique? Bien sûr, l'impact est le même. Comment y arrive-t-on? Est-ce que vous le faites déjà? Enfin, si ce n'est pas le cas, comment pouvons-nous faciliter ce processus? La question s'adresse à vous deux.

M. Cedric Paillard: Madame Domingue, je vous en prie.

[Français]

Mme Johanne Domingue: D'abord, une des premières étapes serait que le Comité consultatif sur le climat sonore soit réellement en mesure d'établir les priorités et les besoins de chaque endroit. Ensuite, il faudrait installer des stations de mesure du bruit pour savoir ce qui se passe dans notre collectivité et être capable de bien identifier les problèmes et d'agir. Il faudrait aussi informer les riverains de ce que fait cet aéroport à ce sujet. Si un corridor aérien pose problème, NAV CANADA devrait pouvoir étudier la situation et déterminer les ajustements requis et la façon de s'y prendre. Tout cela pourrait se faire si le Comité était opérationnel et efficace.

Il y a une école de formation qui faisait 70 décollages et atterrissages de nuit, mais qui a modifié ses programmes pour n'en faire que 17. Ces pratiques sont-elles connues? Est-ce qu'on en fait part? Je pense que la formation devrait être revue dans le domaine des transports. Nous comprenons l'aspect de la sécurité, mais si une école peut se limiter à 17 atterrissages ou décollages, pourquoi les autres écoles ne pourraient-elles pas en faire autant? Il faut une volonté de s'attaquer au problème. Ainsi, il devrait y avoir des silencieux sur les avions. Certains modèles sont homologués et nous devrions pouvoir en installer. Les hélices sont bruyantes parce que ce sont de vieux avions qui datent des années 1980 ou 1990.

Donnons-nous les moyens de régler la situation. La formation des pilotes au Canada est très bien cotée: pourquoi n'aurions-nous pas un

centre d'excellence? Je vais vous donner un autre exemple. La Ville de Miramichi n'impose aucune restriction relativement au bruit. Nous devrions donc y installer les centres de formation. Cessons de mettre ces centres dans des milieux densément peuplés et développons plutôt le milieu rural. Le problème est là. C'est ce que nous vivons présentement. Nous donnons de la formation partout au monde. Donnons-nous donc les moyens et devenons une référence internationale.

• (1015)

[Traduction]

M. Cedric Paillard: Je ne suis pas économiste, et je n'essaie pas de l'être. Il est difficile d'évaluer les répercussions économiques en général, mais du point de vue de la formation, de la sécurité et des compétences, et compte tenu de ce que les compagnies aériennes nous demandent, de ce que Transports Canada nous permet de faire et des technologies qui sont à notre disposition, je pense qu'il existe des options, des solutions, qui pourraient être mises en oeuvre si nous travaillions en équipe pour résoudre ces problèmes de bruit.

Je vais vous donner un exemple. Pour être pilote de transport aérien aujourd'hui, il faut 100 heures de vol de nuit. C'est un nombre considérable d'heures à accumuler. À l'OAS, ce que nous faisons, c'est que nous envoyons nos étudiants partout au pays, la nuit, parce que Transports Canada exige qu'ils aient 100 heures de formation en vol de nuit. Je pourrais offrir beaucoup plus de formation et donner une formation beaucoup plus efficace — et les étudiants pourraient apprendre beaucoup plus — si je les mettais dans un simulateur pendant 20 heures avec un environnement de formation basé sur certains scénarios, et si je pouvais réduire mon nombre d'heures de vol de nuit de moitié ou des trois quarts — ou selon la proportion qu'indiquerait l'évaluation du risque.

Le problème, c'est qu'aujourd'hui, un simulateur coûte un demi-million de dollars. Notre école est assez grande, donc nous avons peut-être une plus grande marge de manoeuvre, mais une école de 20 ou 30 étudiants ne sera pas en mesure d'offrir un simulateur d'un demi-million de dollars avec les moyens qui lui sont offerts.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Paillard.

Passons maintenant à M. Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Je vous remercie, madame la présidente.

Je vais céder mon temps de parole à mon collègue, dont la circonscription est directement touchée par une école de pilotage.

M. Pierre Nantel (Longueuil—Saint-Hubert, NPD): Merci beaucoup, monsieur Aubin.

Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins.

Madame Domingue, je trouve votre présence ici extrêmement précieuse. Je pense que vous êtes l'exemple qui illustre le plus parfaitement l'angle de la cohabitation des aéroports, et des écoles de pilotage en particulier, avec un quartier densément habité. Je tiens à souligner qu'au-delà des six petites minutes que j'ai pour vous parler, j'espère que tout le monde autour de la table veillera à écouter votre point de vue. Le NPD avait proposé un amendement qui stipulait qu'il fallait ajouter dans un projet de loi une étude sur les conséquences de la pollution sonore sur la santé publique et démontrer plus de transparence dans la distribution des données recueillies sur la question, comme vous en parliez tout à l'heure. Malheureusement, cet amendement a été rejeté.

À cet effet, je tiens à dire aux gens autour de la table que Mme Domingue est une marathonnienne quand vient le temps de représenter les droits des communautés riveraines.

Honnêtement, c'est le cas le plus patent au Canada de mauvaise gestion quant à l'implantation d'écoles de pilotage dans un territoire densément peuplé. De toute évidence, madame Domingue, vous vous êtes heurtée à une piètre gestion de la situation. Je vous laisse bientôt la parole, mais avant, j'aimerais rappeler quelque chose d'important. Trop de gens disent que les gens de Saint-Hubert savaient très bien qu'ils déménageaient près d'un aéroport. Je leur rappelle toujours que l'aéroport de Saint-Hubert, situé dans une toute petite banlieue de Montréal, arrive pourtant au sixième rang des aéroports les plus achalandés du Canada, après l'Aéroport international Pearson de Toronto, l'aéroport de Dorval, probablement l'Aéroport international d'Edmonton, l'Aéroport international de Vancouver et un autre que j'oublie. Ce ne sont pas des blagues.

Votre témoignage illustre parfaitement que, si on ne prend pas cela en compte à l'avance quand on planifie l'arrivée d'une école de pilotage, on se retrouve avec des citoyens sans ressource. Vous vous êtes battue, vous avez tout fait pour obtenir des correctifs. Aujourd'hui, la situation est-elle meilleure ou est-ce que, à l'évidence, elle ne l'est pas?

Mme Johanne Domingue: Nous avons eu une consultation publique et nous avons 45 recommandations. Tout ce que nous demandions, c'était de nous asseoir ensemble et de regarder ce qui pouvait être fait.

On vient de terminer l'installation de silencieux. L'été prochain, nous allons probablement constater une différence. Il restera à les évaluer. On installe des silencieux, mais qu'est-ce que cela va donner, concrètement? La solution ne passe probablement pas seulement par les silencieux. C'est une étape dans une démarche pour arriver à atteindre un certain climat.

En fait, l'aéroport n'a pas pris cela au sérieux et n'a pas pris le temps de s'asseoir avec les citoyens, avec NAV CANADA ou avec Transports Canada. Ce dernier est régulièrement absent lors des rencontres du Comité consultatif sur le climat sonore. Il n'y est jamais représenté, je crois. S'il en avait été autrement, je pense que nous aurions pu nous donner des moyens et parvenir à des plans d'action efficaces.

En tant que citoyens, nous avons réussi à régler une petite partie du problème, c'est-à-dire le cas de deux écoles. Cependant, il y a d'autres écoles et d'autres intervenants qui viennent faire des posés-décollés. Le problème a-t-il été réglé à Saint-Hubert, malgré le recours collectif? Non, le problème n'est pas réglé.

● (1020)

M. Pierre Nantel: Je pense que tout le monde ici vous a posé des questions, madame Domingue. Je vous invite d'ailleurs à nous transmettre les documents auxquels vous faites allusion, dont ceux

relatifs à la consultation. Le gouvernement doit reconnaître qu'une situation comme celle de Saint-Hubert perdure depuis l'apparition des écoles de pilotage. On n'en fera pas l'historique, mais, manifestement, votre vie a changé en 2008.

Mme Johanne Domingue: Absolument.

En 2008 et 2009, il y a eu entre 10 000 et 15 000 mouvements locaux par mois. Cela équivaut à un mouvement chaque minute. Notre vie a changé. Comme nous le disions, nous sommes agressés. Il est devenu insupportable d'aller dehors.

M. Pierre Nantel: C'est très clair.

Mme Johanne Domingue: Nous avons même déjà entendu quelqu'un se demander si on était en situation de guerre, tellement il y avait de vols.

En bref, on a des moyens, mais on n'a pas de volonté. En venant ici aujourd'hui, je me suis demandé si on avait la volonté d'aider les citoyens, de la même façon qu'on aide les différentes zones touchées. Quand on vote pour des élus, on pense qu'ils vont prendre soin des êtres humains aussi.

[Traduction]

La présidente: Il vous reste 30 secondes.

[Français]

M. Pierre Nantel: Madame Domingue, comme je vous le disais, le gouvernement a rejeté cet amendement que nous proposons. Je pense que cela doit quand même être au centre de la loi. Il est bien écrit dans le texte qu'il faut « établir si l'infrastructure à la disposition des écoles de pilotage répond aux besoins de ces dernières et à ceux des collectivités où elles sont situées ».

Est-ce que vous avez le sentiment que Transports Canada a les interfaces requises pour répondre à des situations problématiques comme celles des gens de Saint-Hubert?

Mme Johanne Domingue: Je dois vous dire que Transports Canada n'est pas l'organisme qui a répondu le plus rapidement et le plus favorablement à nos demandes. Je pense même que ce ministère cause souvent des problèmes. Par exemple, dans le cas d'une entente avec la collectivité et en présence d'un jugement de la Cour supérieure, Transports Canada s'en mêle et tente de faire casser la décision en disant qu'il ne fera pas parvenir d'avis aux navigateurs aériens, ce qui constitue une attitude beaucoup plus conflictuelle.

Quand nous écrivons au ministre Garneau, il nous dit de régler le problème localement, et quand nous le faisons, le ministre décide de ne pas émettre les avis que nous demandons, sans vraiment répondre à nos demandes d'explications.

M. Pierre Nantel: J'espère qu'ils trouveront une solution pour les gens de Saint-Hubert. Votre situation est un cas patent de ce qu'il ne faut pas faire.

Je vous remercie, madame.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Je regrette de vous interrompre, mais votre temps de parole est terminé.

Monsieur Fuhr, vous avez cinq minutes.

M. Stephen Fuhr: Merci, madame la présidente.

Je voulais aborder la question du bruit, car je comprends qu'on y soit sensible. Je comprends aussi qu'on puisse y être hypersensible, et certaines mesures peuvent être prises. La technologie pour les moteurs des nouveaux avions est beaucoup moins bruyante. Il existe des hélices qui peuvent être adaptées aux vieux avions dont nous nous servons habituellement pour la formation et qui peuvent réduire un peu le bruit. Il y a une approche des aéroports à laquelle on peut recourir grâce à la technologie GPS pour éviter de passer au-dessus de zones sensibles au bruit. Il y a des circuits de circulation. Beaucoup de mesures peuvent être prises.

J'ai regardé avec mon collègue la situation à l'aéroport de Saint-Hubert sur l'application ForeFlight. Dans un rayon de 15 milles nautiques, il y a plus de six autres aéroports où, au décollage et à l'atterrissage, on peut déployer les avions pour amortir le bruit et étendre l'empreinte. En fait, il y a fort à parier que nous n'allons probablement pas construire une nouvelle infrastructure pour régler le problème, mais certaines mesures peuvent être prises. Je voulais le mentionner.

À propos de la formation des pilotes, monsieur Paillard, combien d'instructeurs de vol de classes 4, 3, 2 et 1 avez-vous actuellement?

M. Cedric Paillard: Nous sommes un peu chanceux à OAS. Nous avons trois instructeurs de classe 1, deux de classe 2 et douze de classe 4.

• (1025)

M. Stephen Fuhr: Pouvez-vous expliquer rapidement l'importance de ces instructeurs de vol de classes 1 et 2 pour vos activités et la formation de pilotes?

M. Cedric Paillard: Bien sûr.

Les termes sont tous techniques. Les instructeurs de classe 1 sont au sommet de la chaîne alimentaire. Ils peuvent donner la formation suivie pour devenir instructeurs. Les instructeurs de classe 2 sont essentiellement comme les instructeurs de classe 1, mais ils ne peuvent pas former les instructeurs. Ils ont beaucoup d'expérience et ils supervisent les instructeurs subalternes. La classe 4 regroupe les instructeurs au bas de l'échelle. Ils sortent habituellement tout juste de l'école de pilotage et nous les formons. La classe 3 représente le stade intermédiaire, entre les classes 4 et 2, où la supervision est moindre.

Lorsque nous formons des pilotes, nos instructeurs se voient tous assigner un nombre donné d'élèves. Nous en avons environ six par instructeur, ce qui nous permet d'avoir les ressources nécessaires pour surveiller la façon dont la formation est donnée et en assurer la qualité. Ces instructeurs proviennent habituellement des classes 4 et 3. Les instructeurs de classe 2 supervisent les instructeurs des classes 3 et 4. Essentiellement, la classe 1 montre régulièrement à ces instructeurs comment améliorer leur performance et former convenablement les gens. La qualité et la sécurité sont au cœur de tout ce que nous faisons.

M. Stephen Fuhr: D'après ce que vous avez dit, et d'après ma connaissance des activités, vous avez absolument besoin d'instructeurs de classe 1 et de classe 2.

M. Cedric Paillard: Oui.

M. Stephen Fuhr: Quel est le taux de roulement de vos instructeurs de classe 1 et de classe 2?

M. Cedric Paillard: OAS est une organisation un peu spéciale, car nous répondons à la demande pour des instructeurs en engageant des instructeurs de transporteurs. Nos instructeurs ont été promus à l'échelon de gestionnaire. Nous les payons bien pour qu'ils restent longtemps. À d'autres écoles, on n'a pas les moyens de faire les

choses ainsi. Elles font d'ailleurs état d'un taux de roulement des instructeurs de classe 1 et de classe 2 de 100 à 150 % — c'est en supposant que leurs instructeurs se rendent aux classes 1 et 2. Dans la plupart des autres écoles, les instructeurs ne se rendent même pas aux classes 1 et 2.

C'est une sorte de cercle vicieux, et de nombreux transporteurs aériens sont préoccupés par la qualité de la formation et la question de la sécurité, car les instructeurs de classe 4, de toute évidence, n'ont pas l'expérience pour gérer...

M. Stephen Fuhr: Savez-vous combien de crédit les pilotes militaires obtiendraient s'ils essayaient d'obtenir une licence civile, soit ceux qui ont quitté les forces armées et qui ne s'intéressent pas vraiment aux transporteurs aériens, et qui ont peut-être une licence de catégorie B ou A?

M. Cedric Paillard: Non. En fait, la réponse est oui et non. Ils n'obtiendraient que des miettes. En gros, nous ne pouvons rien faire. Selon le moment où le pilote militaire termine sa période de service et la façon dont c'est fait, il est très difficile pour nous de les mettre...

M. Stephen Fuhr: J'ai une licence de catégorie A2 et j'ai dirigé l'École des pilotes examinateurs aux instruments pour le Canada, avec environ 900 heures d'instruction... Diriez-vous qu'une personne comme moi pourrait obtenir, avec une formation minimale... puisque j'ai supervisé à maintes reprises des vols en solo, et former d'autres instructeurs...

M. Cedric Paillard: Nous ne pouvons pas recourir à vos services.

M. Stephen Fuhr: Vous ne le pouvez pas, mais combien d'heures de formation devrais-je faire? Devrais-je suivre tout le programme?

M. Cedric Paillard: Vous auriez besoin de 35 heures de formation au sol, pourvu que je puisse convertir votre licence en licence commerciale.

M. Stephen Fuhr: J'en ai une.

M. Cedric Paillard: Puisque vous en avez une, il vous faudrait suivre 35 heures de formation au sol et 30 heures dans l'avion.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Paillard.

Je suis désolé, mais votre temps est écoulé.

Nous allons passer à M. Graham.

M. David de Burgh Graham (Laurentides—Labelle, Lib.): Je vais poursuivre dans la même veine que M. Fuhr, qui a traversé l'Atlantique en solo un certain nombre de fois. Je crois que c'est une chose que beaucoup de pilotes aimeraient faire.

Comment pouvons-nous donner un poste de classe 1 ou 2 à ces pilotes chevronnés? L'un des problèmes que je vois, c'est que si toutes les personnes qui obtiennent une licence obtiennent un emploi très intéressant auprès d'un transporteur aérien, il n'y a alors plus personne pour les former.

M. Cedric Paillard: J'ai eu la chance de voir les deux côtés de l'Atlantique, en solo et en tant que capitaine. J'ai également eu la chance d'être formé des deux côtés de l'Atlantique. Je vais peut-être donner comme exemple la situation au Royaume-Uni, en France ou en Espagne. Il existe en Europe un programme pour que les pilotes de ligne retournent dans les écoles de pilotage, surtout lorsqu'ils sont à la retraite. Il existe des programmes, et j'encourage fortement le comité à en prendre connaissance. Ils fonctionnent très bien.

M. David de Burgh Graham: Y a-t-il un programme similaire au Canada?

M. Cedric Paillard: Non, il n'y en a pas au Canada. Tout ce que nous avons fait de notre côté, c'est concevoir un programme qui contourne le problème. Il est conçu de manière à ce que les pilotes expérimentés enseignent dans le cadre de notre programme, le volet du simulateur. Cela ne remplace pas l'expérience nécessaire aux classes 1 et 2 à l'étape initiale pivot, lorsque les élèves acquièrent leurs compétences de base. Nous n'avons personne qui... Les pilotes de ligne aux commandes d'un Boeing 777 qui fait le trajet entre Toronto et Hong Kong ne retourneront pas dans un Cessna 172, qu'ils devront dégivrer à -60 °C. Il est difficile pour eux de revenir à cet avion.

Nous devons traiter nos instructeurs comme des professionnels, et les placer plus haut sur l'échelle de la profession. De nos jours, tout le monde estime que le capitaine d'un Boeing 777 à Air Canada est au sommet de la chaîne alimentaire. C'est effectivement le cas dans une certaine mesure, mais je peux vous dire que je respecte beaucoup mes instructeurs de classe 1 qui forment les jeunes, car ils sortent tous les jours, même lorsqu'il fait -20 °C l'hiver, et ils les forment très bien.

•(1030)

M. David de Burgh Graham: Oui. Êtes-vous du même avis que M. Fuhr qui a dit plus tôt... Serait-il utile de faciliter la tâche des instructeurs militaires en créditant partiellement dans l'aviation civile leur expérience dans les forces armées?

M. Cedric Paillard: Tout à fait, oui. Permettez-moi d'ajouter une chose à ce sujet. Les pilotes militaires ont acquis les compétences nécessaires. Leur formation est axée sur la mission. C'est exactement ce que les transporteurs aériens nous demandent de faire de nos jours: réduire le temps de formation. À l'heure actuelle, il faut 18 mois pour former un pilote de ligne au Canada. Transports Canada et nous devons en arriver au point où nous pouvons offrir une formation axée sur les compétences, comme on le fait actuellement en Europe.

De nos jours, il n'est pas inhabituel de voir un copilote de 18 ou 19 ans à Aer Lingus ou à British Airways. Au Canada, on ne voit jamais cela, car nous n'offrons pas de formation axée sur les compétences. Nous essayons de nous y prendre d'autres façons. Quelques écoles au pays essaient de procéder ainsi, mais elles ne collaborent pas avec Transports Canada.

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

M. Cedric Paillard: Cela change les choses.

M. David de Burgh Graham: J'ai d'autres questions, et il me reste peu de temps.

J'ai déjà volé une fois avec Ottawa Aviation Services, en compagnie d'Adam Vandeven. J'ai cru comprendre qu'il n'est plus avec vous.

M. Cedric Paillard: Non, il est parti.

M. David de Burgh Graham: Je crois qu'il travaille maintenant pour Air Georgian, aux dernières nouvelles.

M. Cedric Paillard: Oui.

M. David de Burgh Graham: Quel est le profil démographique de vos élèves? Sont-ils tous des Canadiens qui souhaitent devenir pilotes professionnels et instructeurs, ou y a-t-il beaucoup d'étrangers, qui reçoivent la formation et vont ensuite dans d'autres marchés?

M. Cedric Paillard: Cinquante pour cent des élèves d'OAS viennent de l'étranger, ce qui est à peu près la moyenne dans les écoles au Canada. Cinquante pour cent de ceux qui veulent obtenir

une licence de pilote professionnel sont détenteurs d'un passeport étranger.

M. David de Burgh Graham: Dans cette proportion de 50 %, combien y en a-t-il qui contribuent ensuite à la croissance de notre propre industrie aérienne au Canada?

M. Cedric Paillard: Certains restent au Canada, compte tenu d'une formulation qui leur permet d'y travailler. Ils travaillent donc ensuite pour des transporteurs aériens ou des écoles de pilotage en tant qu'instructeurs, mais je dirais qu'il s'agit environ de la moitié des 50 %.

M. David de Burgh Graham: C'est 25 %.

M. Cedric Paillard: Oui.

M. David de Burgh Graham: Je vois.

Quel est le taux de décrochage? Comme vous l'avez mentionné, la formation coûte 85 000 \$. Quel pourcentage de ceux qui commencent la formation la terminent avec succès?

M. Cedric Paillard: Quatre-vingt-cinq pour cent des élèves terminent la formation, et une proportion de 90 % du taux d'échec s'explique par un manque de financement.

M. David de Burgh Graham: On m'interrompt. Merci.

La présidente: Oui. Merci beaucoup.

Allez-y, monsieur Eglinski.

M. Jim Eglinski: Merci.

Je crois que je vais juste poursuivre dans la même veine.

Je pense que vous nous avez indiqué dans votre mémoire que vous payez une taxe d'accise de 13 % sur le carburant, et que votre seule école payera bientôt près de 2 millions de dollars en taxe d'accise annuelle. Bien entendu, la taxe sur le carbone s'ajoute à cela, ce qui fera augmenter vos coûts.

C'est le genre de coûts que vous assumez, mais vous devez également payer pour que vos instructeurs passent de la classe 4 à la classe 1. Je me demande si vous pouvez juste expliquer ce que votre école de pilotage doit dépenser pour qu'une personne qui vient tout juste d'obtenir sa licence de pilote professionnel, qu'il s'agisse d'un militaire à la retraite ou d'un jeune élève qui... Quel est le coût que votre école d'aviation doit récupérer?

•(1035)

M. Cedric Paillard: Nous devons dépenser 10 000 \$ pour qu'un détenteur d'une licence de pilote professionnel devienne instructeur.

M. Jim Eglinski: C'est la classe 4, n'est-ce pas?

M. Cedric Paillard: C'est la classe 4. Après cela, nous incorporons le coût du passage de la classe 3 à la classe 1 dans la formation quotidienne. Le montant le plus élevé, c'est celui de 10 000 \$.

Je vais revenir à la taxe sur le carbone. L'une des choses que je trouve intéressantes quand je vois un comité comme celui-ci — et c'est ma première fois... Il est très intéressant de voir que nous avons des solutions en main aujourd'hui pour régler le problème de la formation, mais nous ne pouvons pas les appliquer à cause de contraintes réglementaires ou de contraintes financières attribuables à la nature du montant que nous pouvons obtenir de nos élèves, soit 85 000 \$, qui est à peu près le maximum que nous pouvons leur demander à l'heure actuelle.

Il faudrait juste changer un peu les choses pour pouvoir régler le problème à l'aéroport de Saint-Hubert, et nous serions en mesure de remédier à la pénurie de pilotes et d'utiliser ces technologies, comme l'avion électrique dont je parle dans mon mémoire, qui est moins bruyant et n'a pas d'empreinte carbone.

Si le gouvernement du Canada nous donnait les outils pour mettre ces choses en oeuvre, cela fonctionnerait et nous pourrions trouver une solution ici. Cependant, si vous nous acculez au mur au point où nous ne pouvons plus bouger, nous devons alors vous demander de nous soustraire à la taxe sur le carburant, de créer une exemption à cette fin, car nous ne pourrions plus bouger et donner de la formation. Nous sommes dans l'impossibilité de jouer le jeu sur le plan financier.

M. Jim Eglinski: Ce que vous nous dites, c'est que nous avons une industrie aérienne qui est prête à se moderniser, mais qu'elle ne peut pas le faire à cause d'un ensemble archaïque de règles qui gouvernent ce que vous pouvez faire dans le cadre de vos fonctions. Vous pouvez peut-être en dire un peu plus à ce sujet.

M. Cedric Paillard: La réponse, c'est que le Règlement de l'aviation canadien, le RAC, de Transports Canada est vraiment bon. Nous devons maintenant y ajouter des éléments modernes pour répondre aux besoins de la génération Z que nous formons aujourd'hui. Cela va régler le problème du bruit et la pénurie de pilotes, et nous pourrions donner la formation axée sur les compétences que nous demandent les transporteurs aériens. Nous sommes en mesure de la faire. Nous avons l'infrastructure et la technologie. Nous avons seulement besoin du soutien nécessaire, que nous n'avons pas à l'heure actuelle.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Hardie, pour quatre minutes.

M. Ken Hardie: Je vais partager mon temps avec M. Badawey.

J'ai lu un article que Michael Moore, le cinéaste, a écrit en 2010 et qui parle de pilotes qui survivent grâce aux bons alimentaires... La situation s'est-elle améliorée?

M. Cedric Paillard: Oui, elle s'est améliorée aux États-Unis. C'était une réalité purement américaine.

M. Ken Hardie: Je vois. Très bien. Oui, c'est consternant.

Ce qui pose problème, est-ce un grand nombre de candidats intéressés par la formation à l'école alors qu'il n'y a pas de place pour eux ou que le coût est prohibitif, ou est-ce tout simplement le manque de personnes voulant devenir pilotes?

M. Cedric Paillard: Depuis un an, nous ne manquons pas de personnes qui veulent devenir pilotes. La presse a fait de la bonne publicité pour nous lorsqu'on s'est rendu compte de la pénurie de pilotes. C'est donc utile. Le problème pour nous, c'est de trouver assez d'instructeurs et d'avions et de procéder de manière sécuritaire pour que nous puissions former les 55 personnes. Parce qu'un des problèmes...

M. Ken Hardie: Je vais vous arrêter ici, si c'est possible.

L'autre chose que nous avons vue dans des études antérieures, c'est que les ressources à Transports Canada pour donner un nouveau certificat aux pilotes et ainsi de suite... Le nombre de personnes ayant les compétences nécessaires pour faire ce travail a également diminué. Si nous pouvions accroître les ressources à Transports Canada, ces pilotes ne pourraient-ils pas aussi donner de la formation?

M. Cedric Paillard: Je pense que le problème dont vous parlez est lié à la délivrance de certificats aux pilotes quand ils continuent

de travailler pour un transporteur aérien. C'est vrai, mais cela n'aura pas d'incidence sur ce que nous faisons sur le terrain, sur la formation initiale. Pour nous, le problème est strictement lié à notre incapacité à avoir un nombre suffisant d'instructeurs de classes 1 et 2, et des instructeurs de classe 4, pour répondre à la demande en matière de formation.

M. Ken Hardie: Très bien.

Je laisserai le reste de mon temps à M. Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur Hardie.

J'aimerais discuter un peu des commentaires que vous avez faits sur les contraintes réglementaires et financières. Je pense que M. Eglinski a raison. J'ai aussi fait une observation il y a quelques séances sur l'infrastructure de transport archaïque et peut-être les contraintes réglementaires et financières qui se posent à l'heure actuelle, d'où notre discussion d'aujourd'hui.

J'ai deux questions. La première porte sur votre commentaire concernant la tarification de la pollution. Bien sûr, quand on formule une recommandation ou qu'on établit des directives, on veut s'assurer de ne pas simplement refiler le problème à quelqu'un d'autre. La tarification de la pollution est très simple. Si ce ne sont pas les pollueurs qui paient, ce sont les contribuables qui paient de l'impôt foncier qui le feront. C'est déjà ce qui se passe. Nous essayons simplement d'atténuer la chose un peu.

Pour ce qui est des recommandations que vous avez préparées, s'agit-il d'une solution ou simplement d'une façon de renvoyer la balle à quelqu'un d'autre?

● (1040)

M. Cedric Paillard: Non, je pense que c'est une véritable solution que de permettre aux écoles de pilotage d'utiliser la technologie et de permettre aux étudiants de payer pour recevoir ce genre de formation. Les coûts du programme de formation serviraient entre autres à financer ce genre de technologie aussi. Cela fait partie d'un écosystème qui serait une solution au problème.

Le problème, c'est qu'il faut une solution provisoire entre-temps. Si ces technologies ne sont pas accessibles tout de suite, nous serons forcés de demander, par exemple, une réduction de taxe sur le carburant, parce qu'on ne pourra pas faire de miracles. C'est que les étudiants n'ont pas 85 000 \$ ou plus afin de payer pour cela. C'est la véritable contrainte. La solution passe simplement par les mesures provisoires que j'essayais de définir.

M. Vance Badawey: Pourriez-vous transmettre les recommandations que vous avez préparées au Comité?

M. Cedric Paillard: Oui. Elles figurent en fait dans le mémoire que nous avons remis au Comité.

M. Vance Badawey: Très bien. Merci.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Nous entendrons maintenant M. Jeneroux pendant deux minutes, puis la dernière minute ira à M. Nantel.

M. Matt Jeneroux: Merci, madame la présidente.

J'ai été un peu surpris que dans la motion, du député de Kelowna —Lake Country, il n'y ait aucune mention de la difficulté à attirer un plus grand nombre de femmes vers la formation pour devenir pilote. Je sais qu'à Edmonton, il y a une école ou un programme intitulé *Elevate Aviation*, qui est administré en partenariat avec Nav Canada. Je me demande si vous pouvez nous parler un peu de ces difficultés, pour qu'elles fassent partie de nos discussions d'aujourd'hui. Merci.

M. Cedric Paillard: Permettez-moi de mettre une chose au clair: les femmes pilotes sont généralement meilleures que les hommes pilotes. J'ai eu l'occasion de piloter sous les ordres d'une capitaine qui m'a beaucoup appris et qui était bien meilleure pilote que moi. Je peux vous le confirmer.

Le problème, pour attirer les femmes vers la profession de pilote, est le même que pour les attirer vers le génie électrique. Je ne veux pas faire de distinction entre les pilotes et les ingénieurs. C'est le même problème. Tout ce qui a été écrit à ce sujet est vrai.

Chez OAS, nous avons un groupe du nom Women at OAS. Je vous encourage à venir rencontrer les femmes derrière moi, puisqu'une ou deux de nos pilotes sont ici. Je vous prie d'aller leur parler.

Il est difficile d'être une femme pilote dans une industrie où il n'y a que 6 % de femmes. Nous faisons des efforts, mais c'est une question de marketing. Il faut insister et faire de la publicité.

Nous le faisons pour attirer les femmes, comme pour attirer les Autochtones et les membres des Premières Nations, pour nous assurer de... parce qu'ils voudront rester dans leurs communautés du Nord. Toute l'aide que nous pouvons obtenir du gouvernement à cet égard nous aidera, c'est certain.

Je pense que ce que nous qualifions de problème de marketing...

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passerons à M. Nantel, pour une très brève question ou un commentaire.

[Français]

M. Pierre Nantel: Madame Domingue, il n'y a aucun doute que vous avez tout fait pour en arriver à une entente avec la collaboration de la municipalité, de l'aéroport et des écoles de pilotage, mais que cette entente n'a pas duré puisque la situation a empiré. Quel message avez-vous à transmettre à ceux qui vont émettre des recommandations et qui doivent tenir compte tant du besoin criant de

pilotes que de la nécessaire cohabitation avec des zones densément peuplées comme celle-ci. Le problème a été bien documenté par une agence québécoise, qui a confirmé que les vols d'avions ont un impact sur le niveau de stress, et que les gaz d'échappement générés par la combustion de carburant au plomb contribuent à la pollution de l'air.

Mme Johanne Domingue: Je pense qu'il faudrait tenir des consultations publiques pour dire aux collectivités ce qui se passe vraiment et comment y réagir. Comme je le disais, nous devons vivre ensemble. Pourtant, on continue à nous cacher des choses. C'est grâce aux journalistes que nous savons ce qui se passe, mais nous sommes toujours les derniers à l'apprendre. Les aéroports semblent vouloir nous tenir dans l'ignorance de peur que le citoyen réagisse. Je crois qu'il serait bénéfique que nous collaborions, puisque nous devons vivre ensemble. Pouvons-nous nous dire la vérité et travailler à une solution commune?

Il faut aussi avoir des mesures du problème. Je peux avoir une perception de la situation. Cette situation peut s'être améliorée. Cependant, je ne le saurai que si je regarde des preuves scientifiques, des mesure du bruit auxquelles je peux avoir accès. Faites preuve de transparence et dites-nous la vérité: nous partirons alors gagnants. Par ailleurs, s'il vous plaît, cessez d'établir des corridors aériens bruyants au-dessus de milieux résidentiels densément peuplés. Il y a d'autres endroits pour cela. Après tout, on ne construit pas de circuits de course automobile n'importe où. Soyons conséquents.

• (1045)

M. Pierre Nantel: Je vous remercie, madame Domingue.

[Traduction]

La présidente: Merci infiniment.

Je remercie nos deux témoins d'aujourd'hui; votre témoignage a été très apprécié.

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>