



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 040 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 31 mai 2012

—
Président

M. Merv Tweed

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

Le jeudi 31 mai 2012

•(0850)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): La séance est ouverte.

Bonjour à tous et merci de votre présence. Bienvenue à cette 40^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous reprenons notre étude des technologies de transport novatrices.

Nous recevons comme témoin aujourd'hui M. John Crichton, président et chef de la direction de NAVCANADA.

Madame Michaud, un rappel au Règlement.

[Français]

Mme Éloïse Michaud (Portneuf—Jacques-Cartier, NPD): Ce matin, je propose qu'on reprenne le débat sur la motion, qui a été ajourné à la dernière rencontre. J'aimerais prendre un moment pour expliquer pourquoi il est important de le faire maintenant. Je m'excuse auprès des témoins qui sont ici.

Je croyais que nous nous étions entendus la dernière fois pour débattre de la motion relative à la Loi sur l'aéronautique, qui avait été amendée. Après une intervention, on a clos le débat tout de suite, alors que c'est une motion extrêmement importante pour les municipalités canadiennes, et pas seulement pour la municipalité de Neuville, dans ma circonscription. Je parle souvent de cette municipalité, car c'est un exemple criant du problème que pose la Loi sur l'aéronautique présentement.

Nous avons amendé la motion que nous avons présentée. Le gouvernement nous a fait part de ses préoccupations, et je les comprends. Avec cette motion, nous ne cherchons pas du tout à nuire à l'économie. Je peux comprendre que le fait de laisser le pouvoir absolu aux municipalités et aux provinces de refuser tout aéroport sur le territoire soit problématique. Nous sommes prêts à négocier et à discuter de cet aspect. Nous avons d'ailleurs déjà enlevé cette partie dans la motion qui a été présentée à l'origine pour être accommodants et faire un compromis là-dessus. Cependant, l'essentiel du problème demeure, et la motion qui a été amendée ne le règle toujours pas.

On demande ici qu'on respecte les champs de compétence des provinces et des municipalités, c'est-à-dire qu'elles puissent assurer la gestion de leur territoire, la protection des terres agricoles et la planification municipale comme c'est le cas. Ce dont je parle maintenant sera abordé en fin de semaine au congrès de la Fédération canadienne des municipalités. Cet enjeu ne touche pas seulement quelques citoyens de ma circonscription, mais également les municipalités de tout le pays. Elles n'ont pas le pouvoir de réglementer dans les champs de compétence qui sont les leurs.

Présentement, la Loi sur l'aéronautique permet à n'importe quel promoteur privé de s'installer sur le territoire canadien, à n'importe quel endroit...

[Traduction]

Le président: Si je puis me permettre, madame Michaud, il ne s'agit pas d'un rappel au Règlement, mais vous avez le droit de proposer que l'on débattre de la motion. Si c'est ce que vous souhaitez, nous pouvons le faire. Mais je crois que vous êtes en train d'exposer votre argumentation, plutôt que de...

Mme Éloïse Michaud: J'explique pourquoi c'est important.

Le président: Je vous dis que ce n'est pas un rappel au Règlement. Si vous voulez proposer la motion, libre à vous. C'est une possibilité qui s'offre à nous et vous pourrez alors formuler vos observations.

Monsieur Holder, un rappel au Règlement.

M. Ed Holder (London-Ouest, PCC): Merci beaucoup.

Bien que je ne veuille pas nier l'importance des différentes questions dont le comité peut être saisi, je tiens à rappeler à mes collègues que nous avons aujourd'hui des invités qui ont fait l'effort de se déplacer pour venir nous rencontrer. J'ai noté une tendance de plus en plus marquée à vouloir discuter de ces questions au début de la séance. Par souci de courtoisie pour nos invités, pourquoi ne pas leur donner la parole pendant la brève période où ils sont des nôtres? Ensuite, tous les membres du comité pourront proposer une motion comme ils ont tout à fait le droit de le faire.

Je crois que nous voulons tous faire montre de courtoisie et de respect envers nos témoins, et j'estime donc approprié de leur donner d'abord la parole. Sinon, il faudrait moduler notre ordre du jour différemment de manière à mieux tenir compte de la présence de nos invités. En toute déférence, je suggère donc que l'on débattre de cette motion après le départ de nos témoins.

Le président: Ce n'est pas un rappel au Règlement, mais cela m'apparaît assurément logique.

Monsieur Coderre.

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Concernant cet aspect, car j'estime que c'est important, je peux très bien faire confiance à l'un de mes collègues, mais certainement pas au gouvernement, et ce, pour une raison bien simple. Il m'est arrivé à plusieurs reprises de faire montre d'une courtoisie semblable, y compris une occasion, si vous vous en souvenez bien, où j'ai indiqué que nous devrions donner d'abord la parole au témoin. Cette façon de faire les choses ne me pose aucun problème. Mais je note une tendance du côté du parti ministériel à vouloir mettre fin au débat toutes les fois que nous essayons de régler une question, surtout lorsque c'est à mon tour de prendre la parole.

Une voix: [Note de la rédaction: inaudible]

L'hon. Denis Coderre: Non, ça n'a rien de personnel. C'est pourquoi je vous en parle ici.

Monsieur le président, je serais d'accord avec ce que vous proposez seulement s'il est convenu que nous reviendrons à cette motion une fois que nous en aurons terminé avec notre témoin. Si tel est le cas, je serai le premier à prendre la parole. Si on peut s'entendre à ce sujet, cela me convient parfaitement. Sinon, la discussion pourrait être longue.

Le président: Madame Chow.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Monsieur le président, je voudrais seulement discuter de votre décision. Si le débat au sujet de cette motion — et je crois qu'on parle de la motion qui a été adoptée — a été interrompu lors de notre dernière séance, nous sommes, techniquement parlant, toujours saisis de cette motion. Si quelqu'un souhaite remettre cette motion sur le tapis, il aurait tout à fait le droit d'en débattre, n'est-ce pas?

Le président: Tout à fait.

Mme Olivia Chow: Cela peut se faire à n'importe quel moment au cours de la séance.

Alors si Mme Michaud préfère le faire maintenant, c'est possible, techniquement parlant. Est-ce que je me trompe?

• (0855)

Le président: Toute motion dont l'étude a été reportée au moyen d'une autre motion peut être ressuscitée à n'importe quel moment par n'importe quel membre du comité. Si nous choisissons de le faire, nous en reviendrons à la liste originale des intervenants et M. Coderre sera le premier à parler.

J'essayais simplement de dire à Mme Michaud que bien qu'elle ne puisse pas invoquer le Règlement, elle a certes le droit, en sa qualité de membre du comité, de proposer la reprise du débat sur cette motion lorsqu'elle a la parole. Elle ne peut pas se servir d'un rappel au Règlement pour ce faire.

Mme Olivia Chow: Très bien. Merci.

Mme Éline Michaud: Je n'ai pas invoqué le Règlement. J'ai seulement demandé la parole et vous me l'avez accordée.

Le président: J'ai fait comme s'il s'agissait d'un rappel au Règlement.

[Français]

Mme Éline Michaud: J'aimerais simplement clarifier pourquoi je fais cela maintenant. Nous avons déjà été courtois avec des témoins qui étaient ici. On nous avait dit qu'on pourrait en débattre, et finalement nous n'avons pas eu la chance de le faire.

[Traduction]

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Je suis d'accord avec tout ce que vous avez dit; je dis simplement une chose. Pour que le débat reprenne sur cette motion, il faut que quelqu'un en fasse la proposition pendant qu'il a la parole. Le cas échéant, ce serait M. Coderre qui serait le premier à s'exprimer.

Je vais donc ouvrir la séance en demandant à notre témoin de faire sa déclaration préliminaire, et rien ne vous empêchera de présenter votre motion lorsque vous aurez l'occasion de prendre la parole.

Je vous signale toutefois que si nous commençons à débattre de motions après avoir entendu notre témoin, je permettrai à celui-ci de quitter la salle, car je crois que son temps est beaucoup trop précieux pour qu'il reste ici à nous écouter discuter de ces questions.

Mme Éline Michaud: C'est très bien.

Le président: Nous allons donc demander à notre témoin de nous faire sa déclaration.

Nous espérons, monsieur Crichton, que nous aurons le temps d'entendre tout ce que vous avez à nous dire.

M. John Crichton (président et chef de la direction, NAV CANADA): Monsieur le président, membres du comité, merci de m'avoir invité à comparaître devant le comité dans le cadre de son étude sur les technologies innovatrices en matière de transport.

Je suis heureux d'être parmi vous aujourd'hui pour vous parler de l'excellent dossier de NAV CANADA dans ce domaine, ainsi que des technologies que nous croyons être les plus prometteuses et les plus révolutionnaires de notre industrie.

Depuis qu'elle a pris en charge le système de navigation aérienne civile du Canada en 1996, notre société a mis en oeuvre un programme de modernisation dynamique qui a grandement contribué à améliorer la sécurité et le service. De fait, l'ensemble des initiatives axées sur la technologie et les services que nous avons lancés depuis 1997 a permis à nos clients d'économiser jusqu'à présent 1,7 milliard de dollars en carburant, un chiffre qui devrait s'élever à 7 milliards de dollars d'ici 2020. À leur tour, ces économies de carburant donneront lieu à une réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 20,6 millions de tonnes métriques.

Notre structure d'administration interne nous permet de prendre rapidement des décisions en matière d'investissement technologique et de concrétiser ces investissements de façon à ce qu'ils apportent des gains à nos clients et soient bénéfiques pour l'environnement. L'un des principaux avantages de la privatisation a été notre rapidité d'action et notre capacité de demeurer à l'avant-scène de l'innovation, en particulier dans des domaines qui touchent nos clients directement.

Aujourd'hui, j'aimerais vous présenter trois technologies que je crois cruciales pour l'amélioration du système de navigation aérienne et des services offerts à nos clients. La première est la navigation fondée sur les performances. Cette technologie repose sur la navigation satellitaire améliorée et comprend des spécifications de fonctionnement et de précision rigoureuses. L'application de la navigation fondée sur les performances dans la conception des procédures de départ et d'arrivée, des voies aériennes et de l'espace aérien aidera NAV CANADA à améliorer la sécurité, la capacité et l'accessibilité des aéroports tout en rehaussant l'efficacité des opérations aériennes, ce qui se traduira par une réduction de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre. Elle réduira également les coûts d'entretien d'un vaste réseau d'aides à la navigation terrestres. Une grande partie de la mise en oeuvre de cette technologie fait appel à la collaboration avec les clients en ce qui a trait à l'avionique, et avec Transports Canada pour ce qui est des changements à la réglementation.

L'évolution du système exige en effet que la réglementation relative aux normes de conception, à l'équipement embarqué et aux exigences en matière de formation soit en place. Je suis convaincu que cette technologie apportera des avantages considérables, surtout une fois que nous aurons passé le point critique du nombre d'aéronefs équipés de l'avionique nécessaire.

Nous collaborons étroitement avec nos clients en vue de déterminer où il serait avantageux de mettre en oeuvre cette technologie compte tenu des nombreux environnements d'exploitation différents qui composent les 18 millions de kilomètres carrés d'espace aérien dont nous sommes responsables. Conformément à cette approche, nous lancerons la navigation fondée sur les performances par phases pour permettre aux exploitants d'aéronefs d'équiper leurs appareils conformément aux spécifications de navigation de l'espace aérien dans lequel ils prévoient évoluer.

La deuxième technologie révolutionnaire qui apportera des avantages considérables à nos clients mise sur des percées rattachées aux technologies de surveillance. Par le passé, les contrôleurs de la circulation aérienne ont toujours utilisé les radars pour surveiller les mouvements d'aéronefs. Aujourd'hui, de nouvelles options s'offrent à eux, dont la multilatération à couverture étendue, la surveillance dépendante automatique en mode diffusion, ou ADS-B, et la surveillance vidéo. Ces technologies peuvent être plus rentables et plus appropriées pour certains types de déploiements.

Nous avons investi des sommes considérables dans l'ADS-B, une alternative rentable au radar, qui fournit une couverture de surveillance pour les aéronefs équipés de l'avionique nécessaire. Nous avons commencé par déployer l'ADS-B dans l'espace aérien au-dessus de la Baie d'Hudson il y a trois ans. Auparavant, cette vaste étendue d'espace aérien, qui se trouve au carrefour des vols polaires et du trafic international de l'Amérique du Nord vers l'Europe, était gérée par des méthodes moins efficaces de contrôle non radar.

- (0900)

Aujourd'hui, 15 stations ADS-B au sol installées en Ontario, au Québec, au Manitoba, à Terre-Neuve-et-Labrador, au Nunavut et au Groenland assurent une couverture de surveillance additionnelle de 4 millions de kilomètres carrés d'espace aérien intérieur et d'espace aérien océanique international sous la responsabilité de Nav Canada. Cette couverture supplémentaire a grandement rehaussé le service à la clientèle puisqu'elle a permis de réduire en toute sécurité l'espacement de 80 à 5 milles entre les aéronefs équipés de l'ADS-B, qui ont dorénavant accès à des routes plus souples et économiques en carburant. Plus de 1 000 aéronefs de 40 lignes aériennes sont équipés de l'ADS-B et sont homologués pour ce type d'exploitation Canada; leur nombre ne cesse d'augmenter.

Nav Canada travaille également avec Searidge Technologies, une entreprise d'Ottawa, à la conception d'une technologie prometteuse de surveillance vidéo appelée IntelliDAR. Cette technologie a le potentiel d'améliorer la sécurité et l'efficacité aux aéroports en fournissant aux contrôleurs de la circulation aérienne une meilleure conscience situationnelle des mouvements d'aéronefs, et de véhicules et des autres mouvements au sol.

Tandis que les progrès en matière de surveillance nous donnent un portrait plus précis des aéronefs qui évoluent dans notre espace aérien, notre Système automatisé d'observations météorologiques, ou AWOS, permet une surveillance plus vaste de l'espace aérien et donne aux pilotes un aperçu plus complet des conditions météorologiques. Comme les décisions de vol reposent en grande partie sur les conditions météorologiques, l'AWOS figure donc parmi nos trois principaux systèmes essentiels.

Même si ces systèmes existent depuis des décennies, des améliorations récentes ont accru la précision et la fiabilité des comptes-rendus météorologiques partout au pays. De plus, l'ajout de caméras météo permet maintenant aux pilotes d'utiliser Internet pour

prendre connaissance des conditions météorologiques qui prévalent à leur aéroport de destination ou de décollage.

Actuellement, nous étendons l'utilisation de cette technologie, en remplacement de l'ancien AWOS. Par conséquent, Nav Canada est maintenant en mesure d'offrir des renseignements météorologiques additionnels en tout temps, ce qui devrait accroître la sécurité et l'efficacité des vols, en particulier dans les régions nordiques et les régions éloignées.

Les technologies qu'adopte Nav Canada — telles que la PBN, l'ADS-B et le nouvel AWOS — aident grandement notre industrie à relever certains défis auxquels elle est confrontée. Il s'agit, notamment, d'améliorer la sécurité et l'efficacité dans l'espace aérien et aux aéroports, qui sont tous de plus en plus achalandés, de renforcer les capacités d'exploitation dans le Nord canadien, d'améliorer la rentabilité des opérations de nos clients et de réduire les émissions de gaz à effet de serre liées à l'aviation.

Notre personnel d'exploitation gère 12 millions de mouvements d'aéronefs par année. Je m'en voudrais de ne pas mentionner au moins quelques-unes de nos technologies de gestion de la circulation aérienne émergentes qui aident nos employés à faire ce travail. À titre d'exemple, prenons la mise en oeuvre récente des communications contrôleur-pilote par liaison de données dans l'espace aérien intérieur canadien. Il s'agit d'un mode de communication directe par voie électronique semblable aux messages textes qui permet aux pilotes et aux contrôleurs de communiquer entre eux. Les communications vocales étant plus nécessaires, tout comme la relecture et une deuxième écoute des instructions, d'ailleurs, les risques d'erreur de communication entre le pilote et le contrôleur sont moindres.

Les contrôleurs de nos centres de contrôle régional ont maintenant aussi accès à une fonction qu'on appelle l'avertissement d'altitude minimale de sécurité. Cette fonction ajoute des cartes de relief électroniques à notre système de gestion des vols, de sorte que les contrôleurs sont alertés lorsque la trajectoire extrapolée d'un aéronef prévoit un conflit avec le relief environnant.

Un bon nombre des technologies que nous utilisons ont été conçues par nos ingénieurs et nos contrôleurs. Je voudrais profiter de l'occasion pour les féliciter, ainsi que pour féliciter tous nos employés de leur travail dans ce domaine. Leurs efforts ont permis à Nav Canada de suivre le rythme des nombreux progrès réalisés dans l'industrie de l'aviation et de se tailler une place de chef de file mondial dans plusieurs secteurs clés. Nous commercialisons nos solutions ATM à l'échelle mondiale depuis plus de 10 ans. Nos technologies sont en service dans des aéroports au Royaume-Uni, au Danemark, en Australie, aux États-Unis, dans les Caraïbes, à Dubaï et à Hong Kong. Voilà notamment pourquoi Nav Canada est considérée comme faisant partie des fournisseurs de services de navigation aérienne les plus avancés au monde sur le plan technologique.

De plus, comme la société n'a pas d'actionnaires, les recettes des ventes de la technologie sur la scène internationale sont toutes réinvesties au Canada et contribuent à maintenir nos redevances peu élevées. Je suis extrêmement fier de nos employés et de notre bilan, mais nous ne pouvons pas nous asseoir sur nos lauriers si nous voulons rester à l'avant-garde. Nous devons nous assurer que la réglementation et les programmes appuient l'élaboration et le déploiement de technologies prometteuses qui peuvent rendre notre système plus sécuritaire, efficace et rentable.

Transports Canada a instauré une méthode axée sur la collaboration pour l'élaboration de la réglementation que les intervenants comme Nav Canada aiment bien. Toutefois, l'ensemble du processus d'établissement de la réglementation est parfois long et rigide. Nous appuyons le passage de Transports Canada vers un modèle de réglementation fondée sur la performance qui s'harmonise avec les normes mondiales. Il s'agit, essentiellement, de rédiger la réglementation de façon à ce que l'accent soit mis sur la performance à atteindre plutôt que sur la méthode à suivre en vue de réaliser l'objectif de rendement.

• (0905)

La multilatération et l'ADS-B en sont de bons exemples. En effet, puisque la réglementation mentionnait spécifiquement le mot « radar », nous ne pouvions pas, pour la surveillance, utiliser l'ADS-B et la multilatération dès le début. À l'issue d'un processus visant à prouver à Transports Canada que ces technologies fonctionnaient même mieux que le radar, le ministère nous a enfin accordé une exemption qui stipulait que nous pouvions les utiliser comme équivalents du radar afin d'assurer l'espacement entre les aéronefs. Nous croyons qu'un modèle de réglementation fondé sur la performance serait plus viable et permettrait à Transports Canada de créer une réglementation axée sur la performance en matière de sécurité qui n'aurait pas besoin d'être modifiée pour tenir compte de toutes nouvelles technologies émergentes.

En terminant, je proposerai au comité d'étudier attentivement l'approche utilisée dans le cadre des programmes de financement des infrastructures et l'importance du rôle que peuvent jouer ces programmes en ce qui a trait à la facilitation du partage des coûts pour le déploiement de technologies dans des régions du pays où il serait autrement impossible de justifier de tels investissements.

L'exemple parfait serait l'installation de l'AWOS, le système automatisé d'observations météorologiques, dans le Nord. Cet équipement serait d'une valeur inestimable pour les exploitants d'aéronefs dans ces régions nordiques peu clémentes, car il accroîtrait la sécurité et l'efficacité des opérations aériennes, assurerait aux collectivités nordiques un service aérien plus fiable et améliorerait les comptes-rendus d'observations météorologiques pour toutes les parties concernées. Or, les coûts d'installation de cette technologie dans le Nord canadien sont élevés en raison des coûts de construction. En conséquence, il pourrait être impossible de déployer cette technologie à grande échelle sans le soutien financier du gouvernement.

Relativement aux technologies dans le domaine des transports, l'approche du gouvernement devrait viser à encourager le développement de nouvelles technologies, à en faciliter l'adoption et à appuyer leur déploiement dans les cas précis où le financement ferait défaut. Au Canada, en raison des grandes distances, le transport aérien est un atout stratégique important qui assure un lien essentiel avec les collectivités et les marchés du Canada et du monde entier. Autrement dit, le transport aérien est essentiel à la qualité de vie de nombreux Canadiens et c'est un élément vital pour la santé économique et les perspectives de croissance de notre pays. Je remercie le comité d'examiner ce qui peut être fait à cet égard.

Sur ce, monsieur le président, c'est avec plaisir que je répondrai aux questions.

Le président: Merci beaucoup.

Madame Chow.

Mme Olivia Chow: Merci.

Le modèle fondé sur la performance est vraiment très intéressant. Il y a le projet sur les services et l'espace aérien du couloir Windsor-Toronto-Montréal et la qualité de navigation requise dont vous avez parlé dans votre exposé.

Je reçois de plus en plus de plaintes concernant le bruit, tant des résidents qui habitent près de l'aéroport de Dorval que de ceux qui habitent près de l'aéroport international Pearson de Toronto. Est-ce attribuable à la modification des trajectoires de vol? La modification des trajectoires de vol a permis aux sociétés aériennes d'économiser du carburant grâce au nouveau système. Cela a-t-il eu pour résultat de rapprocher les aéronefs des quartiers résidentiels, ce qui a entraîné une hausse du nombre de plaintes relatives au bruit et, ensuite, des coûts pour les résidents qui cherchent à insonoriser leur maison? Est-ce ce qui se produit? Il semble que les trajectoires de vol ont été modifiées. Par contre, cela pourrait être que les résidents ne comprennent pas les trajectoires de vol, mais il semble indiquer que les aéronefs se rapprochent et que le bruit augmente. Est-ce attribuable à ce système?

• (0910)

M. John Crichton: Je pense que chaque plainte devrait faire l'objet d'un examen distinct. Je peux vous dire qu'en général, la mise en oeuvre de ces changements s'est faite au terme de consultations qui ont été menées pendant près d'un an. Cependant, aucune des modifications des trajectoires de vol n'a eu pour résultat des vols à plus faible altitude. En fait, la plupart des vols se font à une altitude plus élevée et sont donc moins bruyants. Je pense que ce dont vous entendez parler est lié au fait qu'en raison de la modification de certaines trajectoires de vol, les gens voient maintenant des avions là où ils n'en voyaient pas auparavant. Il y a une distinction à faire entre voir et entendre des avions.

Nous serions heureux d'étudier toute plainte en détail, mais, fait surprenant, nous avons reçu peu de plaintes depuis la mise en oeuvre de ce système, qui remonte au mois de février. On observe la même chose tant à l'aéroport de Dorval qu'à l'aéroport Pearson. Il faudrait étudier cela en détail.

Mme Olivia Chow: Pouvez-vous donner un aperçu de l'ensemble du projet en ce qui a trait au choix du moment, à la mise en oeuvre et à la consultation? Je ne savais pas qu'il y avait eu une consultation parce que je pensais que j'en aurais entendu parler. C'était la première étape. On en est à la mise en oeuvre. Il y a eu des consultations. Quel est le processus? En quoi consiste la deuxième étape? Quel est l'échéancier? De quelle façon cela sera-t-il mis en place?

Je suppose que lorsque ce sera fait, Transports Canada adoptera des règlements liés à la phase deux. Est-ce ainsi que ça fonctionne?

M. John Crichton: Nous avons d'abord proposé la création de ce système. Dans ce cas, nous avons travaillé en collaboration avec les aéroports de Toronto, Ottawa et Montréal. Nous avons publié des documents. Nous avons créé des sites Web consacrés à cette question. Nous avons tenu des réunions publiques dans chacune des trois villes avec les comités de gestion du bruit. Il y a eu toute une gamme d'activités qui se sont échelonnées sur près d'un an, je crois. Je me tourne vers mon collègue — oui, il s'agit de quelque chose du genre. C'était plutôt transparent et ouvert.

Nous avons eu des discussions avec tous les groupes qui, traditionnellement, avaient exprimé leur intérêt ou leurs préoccupations par rapport aux questions liées au bruit des aéronefs. Bien entendu, dans les aéroports des trois villes, on accorde beaucoup d'importance à ces questions. Chaque aéroport a un comité de gestion du bruit, auquel le public participe. Il s'agissait d'un processus de consultation très large et, encore une fois, nous pouvons vous fournir des renseignements sur ce sujet. Cependant, étant donné que j'ai oeuvré dans ce secteur pendant toute ma carrière, je peux vous dire qu'en raison des changements, il y a moins de bruit qu'auparavant.

Mme Olivia Chow: En quoi consiste la deuxième étape? Y en a-t-il une? Je vois la première étape, la mise en oeuvre du projet au début de 2012.

• (0915)

M. John Crichton: Je ne suis pas certain de ce qu'est la phase deux. Il faudrait que je vérifie.

Mme Olivia Chow: D'accord.

Pour ce qui est du tonnage, lorsque le projet sera terminé, je suppose qu'il y aura une évaluation. Lorsque l'évaluation sera complétée, prévoit-on mettre en oeuvre le projet dans l'ensemble du Canada?

M. John Crichton: Essentiellement, c'est lié aux initiatives de la navigation fondée sur les performances dont j'ai parlé pendant mon exposé.

Le corridor Toronto-Ottawa-Montréal a d'abord été choisi en raison de la densité du trafic qu'on y observe, ce qui a donné beaucoup de résultats positifs. Cependant, la navigation fondée sur les performances et les approches de navigation par satellite sont beaucoup plus efficaces que les méthodes traditionnelles. Elles permettent aux aéronefs de réduire les gaz dès le début de leur descente — à 35 000 pieds —, et les pilotes n'ont plus à toucher aux manettes de poussée avant d'avoir atterri.

L'économie de carburant qu'entraîne l'utilisation de ces technologies modernes est assez incroyable. Donc, nous réorganisons l'espace aérien et les procédures de façon à obtenir ces résultats. Un jour — il faudra peut-être beaucoup de temps —, nous espérons être en mesure de faire la même chose partout, lorsque tout le monde disposera de cette technologie et qu'elle sera déployée de façon adéquate.

Le président: Merci.

Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Merci, monsieur le président.

Je vous remercie de votre présentation.

Expliquez-moi une chose. Si on mise plus sur la performance que sur la méthode, se peut-il qu'on doive prendre en considération certaines approches collatérales aussi? Vous avez parlé du bruit. En passant, je suis capable de faire la différence entre voir un avion et l'entendre. Par exemple, on pourrait décider qu'on passera d'une telle façon, donc on peut baisser le plafond pour que ce soit plus efficace et, ce faisant, on pourra produire moins de gaz à effet de serre.

Comment voyez-vous la mise en place de cette réglementation? J'imagine qu'on doit prendre en considération d'autres aspects, et pas seulement la performance. Comment voyez-vous cela, du point de vue de la faisabilité ou

[Traduction]

de l'adoption de cette réglementation?

M. John Crichton: Je crois qu'il y a deux aspects distincts. La question de savoir s'il faut adopter une approche de réglementation normative ou une approche fondée sur la performance circule dans le monde de l'aviation depuis un bon moment. Essentiellement, il s'agit de questions liées à la navigabilité et à l'exploitation, notamment. La réglementation sur le bruit est une question beaucoup plus subjective. En fin de compte, la gestion du bruit aux aéroports relève de Transports Canada, et c'est pourquoi nous avons des procédures de réduction du bruit et toute une gamme de couvre-feux antibruit à certains endroits. Je pense que ce sont deux choses distinctes; je ne pense pas qu'il est nécessaire qu'elles soient liées. En fait, comparativement à l'ancienne méthode, l'approche de la navigation fondée sur la performance et des techniques de pilotage plus modernes permettent une plus grande réduction du bruit pour les gens qui sont au sol.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: J'essaie de comprendre comment on peut faire pour s'assurer que la réglementation est faite par Transports Canada.

Vous nous dites que l'installation d'un système automatisé d'observations météorologiques coûte cher. Quels sont les montants d'argent? Qu'est-ce que ça coûterait au gouvernement? Comment entrevoyez-vous la répartition des coûts? J'imagine qu'il y a une limite à la contribution gouvernementale.

Si on mise sur la performance, s'agit-il, selon vous, d'un investissement étalé sur plusieurs années? Sur le plan strictement budgétaire, que demandez-vous au gouvernement?

• (0920)

[Traduction]

M. John Crichton: Par rapport à l'AWOS, la seule chose que nous demandons au gouvernement est une aide financière pour le déploiement initial dans le Nord, c'est-à-dire dans les trois territoires et dans le Nord du Québec. Cela s'explique simplement par le fait que les coûts de construction sont très élevés dans ces régions. Pour vous donner un ordre de grandeur approximatif, je crois que pour les 50 sites que nous avons en tête pour ces régions — ce sont tous des aéroports situés dans de petites collectivités —, cela pourrait se faire sur une période de quatre ou cinq ans, avec une aide gouvernementale d'environ 40 à 45 millions de dollars. Donc, il ne s'agit pas d'un montant énorme. Nav Canada assumerait les coûts du matériel et, par la suite, les coûts d'entretien d'exploitation. C'est simplement qu'il nous est impossible de trouver une façon de justifier un tel investissement dans de petites collectivités où il n'y a que deux ou trois vols par jour, à l'exception des vols médicaux nécessaires pour sauver la vie des gens. De plus, beaucoup de ces vols ne génèrent aucun revenu. Toutefois, puisque j'ai travaillé dans le Nord pendant très longtemps, je pense que ce serait un investissement dans l'infrastructure à la fois important et judicieux; nous exhortons le gouvernement à le faire.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Dans le contexte de politique de l'Arctique, il y a une autre réalité. Ce n'est pas seulement une question de pouvoir avoir un certain rendement et que ce soit accessible. Vous avez parlé de sécurité. Dans la question du passage du Nord-Ouest, toute l'approche satellitaire va aussi avoir un impact, par exemple pour protéger notre souveraineté ou nous protéger contre les trafiquants de drogue, notamment. J'imagine que, dans ce contexte, quand vous proposez ce plan, on pourrait approcher d'autres ministères, et pas seulement Transports Canada. On pourrait en faire une politique qui touche plusieurs ministères. Cela pourrait impliquer aussi la Défense nationale, j'imagine.

[Traduction]

M. John Crichton: Il n'y a aucun doute que ce que nous faisons, tant en ce qui a trait à l'AWOS qu'à la navigation par satellite — et, à cet égard, il y a d'autres choses dont je n'ai pas parlé —, sont toutes les choses qui renforcent la souveraineté canadienne, à mon avis. Nous travaillons notamment en étroite collaboration avec les Forces canadiennes et la Garde côtière canadienne. Donc, cela représente sans contredit un avantage pour toutes les parties en cause.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: J'ai une dernière question concernant la réglementation. NAV CANADA travaille avec des organismes d'autres pays. Quel est le statut en ce qui a trait à la réglementation dans d'autres pays? Sur le plan de la standardisation, cela pourrait-il amener une plus grande efficacité? Nos normes sont-elles inférieures à celles en Europe? De toute façon, votre société est régie par l'OACI. Par rapport à ce que vous avez dit sur l'installation, qu'est-ce qui se fait dans d'autres pays?

[Traduction]

M. John Crichton: Chaque pays établit ses propres normes en matière de sécurité. La plupart des pays sont membres de l'OACI, qui recommande certaines normes et pratiques. De toute évidence, le Canada joue un rôle de chef de file au sein de l'OACI et, comme la plupart des pays développés, il adopte la plupart de ces normes et pratiques. Tout pays peut parfois avoir des réserves au sujet de certains éléments, mais je pense que dans le secteur de l'aviation, on considère probablement le Canada comme le pays le plus sécuritaire au monde ou, à tout le moins, parmi les deux ou trois premiers.

Le président: Merci.

Monsieur Holder.

M. Ed Holder: Merci, monsieur le président.

J'aimerais remercier notre invité d'être venu aujourd'hui. Mon expérience de l'aviation se limite en grande partie à des déplacements entre London, en Ontario, et Ottawa. Il y a de cela quelques années, je me souviens que nous avons demandé la participation de Nav Canada. Nous avions ce qu'on appelait initialement le London International Air Show, qui est ensuite devenu le Great Lakes International Air Show. Les responsables m'ont nommé président parce que je n'avais jamais assisté à un spectacle aérien auparavant et qu'ils pensaient que ce serait amusant. Cette expérience m'a certainement donné un aperçu très convaincant de la dynamique qui entre en jeu lorsqu'on doit s'occuper à la fois des avions en vol et de tous les autres aspects.

Cependant, monsieur Crichton, dans votre exposé, vous avez parlé d'un élément qui suscite particulièrement ma curiosité et que j'ai trouvé intéressant. Premièrement, vous avez parlé des avantages de la privatisation, et j'aimerais féliciter Nav Canada d'avoir adopté cette approche. Vous avez dit avoir le sentiment que la privatisation

vous a permis de demeurer un chef de file sur le plan de l'innovation. Pendant votre témoignage, j'ai pris en note les chiffres sur les importantes économies de carburant dont ont pu profiter les consommateurs en raison des changements technologiques.

Quel serait le principal avantage qu'ait retiré Nav Canada de la privatisation, à votre avis?

• (0925)

M. John Crichton: Le fait de prendre en main notre destinée et de devoir produire de bons résultats pour survivre, si vous me permettez l'expression, a stimulé l'innovation et a permis à nos employés d'atteindre de nouveaux sommets. Désormais, on considère sans contredit Nav Canada comme le chef de file mondial des services de navigation aérienne, ce qui est attribuable à notre privatisation, à notre structure et à notre capacité d'agir assez rapidement.

Notre société est autofinancée et ne dépend pas du budget de quiconque. Contrairement à nous, les organismes gouvernementaux sont pris au piège par les politiques budgétaires et processus gouvernementaux, entre autres. Mais nous sommes libres. Nous sommes une société privée indépendante financée grâce au marché de la dette publique. Nous devons obtenir de bons résultats, sans quoi on me remplacera par quelqu'un à la hauteur de la tâche.

M. Ed Holder: Loin de moi l'idée de vous faire dire ce que vous n'avez pas dit, mais avez-vous indiqué que la privatisation a permis à Nav Canada de rationaliser sa gestion, de gagner en efficacité, d'être à la fine pointe de la technologie et de rester à l'abri de toute ingérence du gouvernement?

M. John Crichton: Je ne suis pas le seul à le penser; tous ceux qui connaissent le secteur à l'échelle mondiale vous diront de même. Et nombreux sont ceux qui l'ont remarqué, car d'autres pays examinent notre société en se demandant s'ils devraient opter pour la privatisation.

M. Ed Holder: Un point pour la privatisation.

J'aimerais vous poser une question qui me permettra d'éclaircir un élément. Vous avez dit que certaines technologies de Nav Canada sont vendues aux quatre coins du monde.

En fin de compte, comment faites-vous de l'argent? Est-ce bien grâce à la vente de votre technologie? Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

M. John Crichton: La seule différence entre notre société et une société par actions normale, c'est que nous n'avons pas d'actionnaires. Vous devez plutôt nous considérer comme une coopérative de clients. Si jamais nous réalisons un bénéfice, l'argent servira soit à alléger une dette, soit à financer nos dépenses en capital, soit à réduire les frais de nos clients. C'est donc la forme que prendra le dividende versé aux clients, disons.

C'est ainsi, selon moi, que nous devons exercer notre monopole du contrôle de la circulation aérienne, d'ailleurs un des rares monopoles naturels qui existent.

Comment peut-on alors combler l'écart? À mon avis, c'est ce qui est exceptionnel chez Nav Canada. Nous y sommes arrivés en formant une société sans capital-actions. Mais si la société prospère, ce sont nos clients, à qui les factures reviennent, qui empocheront le bénéfice.

M. Ed Holder: Même si la société est privée, ses états financiers sont-ils publics?

M. John Crichton: Certainement. La société est ouverte puisqu'il s'agit d'un émetteur public. Nous sommes donc assujettis aux mêmes règles de divulgation que toute société cotée en bourse. Vous pouvez consulter le SEDAR pour obtenir tous nos documents au même titre que pour toute société ouverte.

M. Ed Holder: Comment s'est passé le dernier exercice sur le plan financier?

M. John Crichton: Nous nous en sommes bien tirés. Nous avons tenu bon et...

M. Ed Holder: « Tenir bon » signifie parfois atteindre tout juste le seuil de rentabilité et s'efforcer de le maintenir. Qu'en était-il dans votre cas?

M. John Crichton: Notre objectif n'est pas de réaliser d'énormes profits. Au bout du compte, notre rendement financier se traduit par la nécessité ou non d'augmenter les tarifs de nos clients. Je peux aujourd'hui vous dire en face que ce n'est pas arrivé au cours des huit dernières années. À vrai dire, nous avons même réduit nos tarifs à deux occasions pendant cette période.

Parallèlement, nous avons réalisé des investissements technologiques considérables, entre autres. Nous n'avons pas été contraints d'augmenter nos tarifs même si le trafic aérien a connu des baisses assez dramatiques, ce qui a naturellement grugé nos revenus. Nous avons donc trouvé des solutions novatrices nous permettant de gérer nos affaires et d'introduire de nouvelles technologies sans devoir nous résoudre à cette mesure.

• (0930)

M. Ed Holder: Puis-je vous demander de but en blanc le chiffre d'affaires de Nav Canada au dernier exercice, avant que l'argent ne soit placé ailleurs?

M. John Crichton: Nos ventes annuelles atteignent environ 1,2 milliard de dollars. J'ai oublié le chiffre exact du dernier exercice, mais je crois qu'il se situait à moins de 10 millions de dollars du seuil de rentabilité.

M. Ed Holder: En affaires, il est toujours possible de réinvestir de tels profits. Si vous jugiez nécessaire d'implanter une station automatique de transmission des données météorologiques dans le Nord, vous auriez déjà investi dans le projet; l'avez-vous fait?

M. John Crichton: Nous avons bel et bien investi dans le projet, mais en plus, nous sommes prêts à continuer de le faire. Toutefois, nous ne pouvons pas justifier la somme nécessaire à l'ensemble des installations. Il ne faut pas oublier que si nous investissons dans un secteur qui ne génère pas suffisamment de revenus pour en couvrir les coûts, nous demandons à nos clients des autres régions du Canada d'en payer le prix.

M. Ed Holder: Mais monsieur Crichton, je croyais vous avoir entendu dire dans votre exposé que certains secteurs ne sont pas rentables et doivent être soutenus par les autres. Ce genre d'investissement n'est donc pas étranger à Nav Canada.

M. John Crichton: En effet, nous avons investi massivement dans le Nord et continuons de le faire. Mais je pense que le gouvernement pourrait contribuer un peu à l'introduction de ce genre de nouvelle technologie, car l'industrie aérienne ne sera vraiment pas la seule à en profiter.

Le président: Merci.

Monsieur Toet.

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie également nos invités de comparaître ce matin. J'ai trouvé le volet technologique des plus intéressants .

J'aimerais d'ailleurs en parler un peu. Vous avez dit dans votre exposé qu'un bon nombre des technologies que vous utilisez sont élaborées par vos ingénieurs, avec l'aide de vos contrôleurs. J'aimerais tout d'abord vous demander des précisions à ce sujet. Y a-t-il actuellement d'autres collaborations? Dans l'affirmative, comment se déroulent-elles? Avec quels genres de groupes collaborez-vous à la mise au point des nouvelles technologies dont NavCan pourra se servir?

M. John Crichton: Au fond, notre secteur utilise deux types de technologies. Le premier groupe comprend les technologies de communications, de navigation et de surveillance, que nous appelons aussi la CNS — il s'agit habituellement d'équipement. Ce n'est pas le genre de technologies que nous développons. On trouve un grand nombre de fournisseurs dans ce domaine, qui forment un vaste marché très compétitif et très florissant. Nous nous contentons de réaliser des acquisitions dans ce secteur.

Le deuxième type de technologies englobe les logiciels de gestion de la circulation aérienne, ou ATM. Nous nous démarquons à cet égard, car nous sommes probablement le seul service de navigation aérienne au monde qui développe l'ensemble de ses logiciels ATM. Les autres services de navigation aérienne ont habituellement recours à de grandes entreprises qui s'occupent de l'intégration des systèmes, entre autres. C'est d'ailleurs ce que le gouvernement du Canada faisait avant notre arrivée, mais nous avons mis fin à cette pratique. À notre avis, nous arrivons à mettre au point un bien meilleur produit — qui est plus rapide et moins cher, entre autres. Ces logiciels nous appartiennent puisque nous les créons de A à Z; nous pouvons donc les vendre à d'autres pays. Ces systèmes sont conçus à l'interne par des équipes intégrées, qui mettent largement à contribution nos ingénieurs, nos contrôleurs aériens et d'autres intervenants au sein de la société, et qui prennent en charge le projet de sa conception à sa mise en oeuvre.

Depuis que nous vendons ces produits partout dans le monde, nous collaborons davantage avec nos homologues étrangers ayant des exigences particulières. Par exemple, l'aéroport Heathrow de Londres pourrait nous demander d'adapter le système à ses méthodes de travail, une demande à laquelle nous pouvons acquiescer sans problème. À titre d'exemple, les Britanniques utilisent notre système océanique, mais nous avons dû le modifier en fonction de certaines exigences européennes.

À l'échelle mondiale, on commence à percevoir notre société comme étant capable de passer à l'action et de développer des produits adaptés. Les affaires prennent une ampleur grandissante, ce qui est une excellente nouvelle pour nous, mais pour le Canada aussi. Ce volet nous assure une grande stabilité et permet même de créer des emplois.

• (0935)

M. Lawrence Toet: Afin de mettre au point vos logiciels, j'imagine que vous entretenez une collaboration très étroite et une excellente relation de travail avec certains de vos fournisseurs de matériel. Avez-vous réussi à établir des relations semblables, où de véritables échanges sont possibles dans le cadre du processus?

M. John Crichton: L'ATM en soi n'est qu'un logiciel. Il ne dépend pas vraiment... En fait, le logiciel fonctionne sur différentes plateformes; ce n'est pas un problème. Par conséquent, nous n'entretiens aucune relation avec des fournisseurs en particulier, et nous n'avons pas conclu d'entente de coopération qui leur permette de soumissionner sur les contrats que nous décrochons occasionnellement à l'étranger.

M. Lawrence Toet: J'aimerais revenir brièvement sur ce que vous avez dit au sujet du modèle de réglementation axé sur la performance plutôt que sur la méthode, et sur la façon de trouver une solution à partir de résultats. Plutôt que de vous conformer à la méthode imposée par la réglementation, vous préférez demander aux organismes de réglementation de vous fixer un résultat à atteindre, puis de vous laisser vous débrouiller pour le respecter.

Vous nous avez donné un exemple, mais arrivez-vous à collaborer avec certains organismes de réglementation dans le cadre de votre travail? Vous avez visiblement réussi à vous tirer d'une situation problématique. Essayez-vous constamment de changer cette attitude ancrée au sein des organismes de réglementation, et de démontrer vos capacités d'adaptation, qui peuvent au bout du compte améliorer la performance si tout n'est pas envisagé en fonction de la méthodologie?

M. John Crichton: Oui, mais permettez-moi de préciser que notre proposition de réglementation axée sur la performance plutôt que sur la méthode ne doit d'aucune façon être interprétée comme étant un commentaire négatif à l'endroit de Transport Canada. Les gens du ministère connaissent très bien ces concepts et la différence entre les deux. Nous entretenons d'ailleurs une relation très professionnelle et productive avec eux. Ils comprennent ces enjeux et, à bien des égards, je trouve qu'ils se sont montrés d'un grand soutien à ce sujet. Le dialogue est bien ouvert.

Afin de véritablement profiter de la technologie qui existe, nous croyons qu'il faut délaissier l'ancienne voie normative au profit d'une méthode qui serait peut-être davantage axée sur la performance. Mais il ne fait aucun doute qu'on commence à changer d'avis sur la question.

M. Lawrence Toet: À ce sujet, vous dites entretenir une bonne relation avec l'organisme de réglementation. Vous arrivez à vos fins.

M. John Crichton: Absolument. Je ne suis pas ici pour me plaindre de quoi que ce soit sur ce plan.

M. Lawrence Toet: Quelle est la procédure à l'échelle internationale? Puisque vous vendez votre logiciel aux quatre coins du monde, vous devez naturellement rencontrer des problèmes semblables ailleurs.

Êtes-vous également capable de collaborer à l'échelle mondiale afin de faire valoir de telles idées?

M. John Crichton: C'est très intéressant. Certains pays sont extrêmement normatifs, et je pense que c'est là où le Canada bénéficie d'un véritable avantage. C'est fréquent.

Dans ces pays, nous devons faire des pieds et des mains pour démontrer aux organismes de réglementation que notre système fonctionne. L'excellente réputation de notre société et du Canada nous avantage et nous donne une certaine crédibilité lorsque nous allons défendre notre point de vue.

Le président: Merci.

Monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Merci, monsieur le président.

Monsieur Crichton, je vous remercie d'être avec nous.

J'aimerais revenir sur la question de la courbe de bruit, dont j'ai moi aussi beaucoup entendu parler. Vous n'avez peut-être pas reçu bien des plaintes à ce sujet parce qu'il est très difficile de trouver à qui s'adresser sur le site Web de l'aéroport Pearson.

Je crois comprendre que Nav Canada a modifié les pistes d'atterrissage et de décollage de l'aéroport de Toronto afin de diminuer la distance qui les sépare de la porte d'embarquement, et ce, pour permettre aux transporteurs aériens de réaliser des économies de carburant.

Je comprends que les trajectoires de vol peuvent changer, mais je crois savoir que le bruit était auparavant distribué de façon assez équitable entre les quartiers avoisinants — en fonction des conditions météorologiques, bien entendu, puisque c'est impossible lorsque les vents sont forts.

Pouvez-vous nous dire si vous avez bien modifié les pistes d'atterrissage, ce qui a entraîné une exposition différente au bruit?

• (0940)

M. John Crichton: J'imagine que cette constatation découle de la mise en oeuvre partielle de la navigation fondée sur les performances, qui permet aux aéronefs de rester plus longtemps en altitude à l'approche de Toronto. Par conséquent, les repères d'approche finale de différentes pistes ont été modifiés.

Ainsi, les citoyens aperçoivent des aéronefs là où il n'y en avait pas auparavant, mais ceux-ci volent à une altitude supérieure.

M. Mike Sullivan: Non, ils ne sont pas plus hauts dans ma circonscription.

M. John Crichton: Comme je l'ai dit avant la séance, nous serons ravis de vous rencontrer afin d'examiner la situation. Mais je peux vous dire que je connais assez bien les modifications apportées pour vous dire qu'elles ne devraient pas avoir de répercussions sur le bruit entendu par qui que ce soit. En fait, elles devraient même diminuer le bruit dans son ensemble.

Mais nous examinerons sans problème la situation de votre circonscription afin de déterminer ce qui s'est passé.

M. Mike Sullivan: Il semble que le problème, c'est la fréquence accrue, pas le changement de trajectoire. Les avions ont toujours été là, mais leurs passages sont beaucoup plus fréquents. Des avions passent toute la journée, au lieu de suivre un cycle de trajectoires différentes. Pour éviter d'utiliser les moteurs au sol et les pistes les plus éloignées, on privilégie les pistes situées plus près des portes d'embarquement. C'est ce que nous pensons, mais c'est très difficile de le savoir.

M. John Crichton: Je ne pense pas que c'est un facteur. Je dirais que c'est plutôt à cause des approches qui ont changé dans la région de Toronto. C'est pourquoi on voit les appareils dans des quartiers où ils ne passaient pas. Ce n'est pas en raison des déplacements au sol.

M. Mike Sullivan: Nav Canada a-t-il demandé l'adoption d'une réglementation sur les éoliennes? On nous a dit il y a un certain temps que les éoliennes nuisaient au bon fonctionnement des radars.

M. John Crichton: Les éoliennes peuvent empêcher les radars primaires de détecter les faux objectifs ou masquer les objectifs. Elles nous préoccupent beaucoup dans les régions où elles peuvent nuire aux radars primaires.

Nous voulons travailler avec les promoteurs de parcs éoliens pour atténuer le risque. Si j'ai bien compris, il n'y a pas de réglementation fédérale pour que les éoliennes n'entravent pas la navigation. Pour être bien honnête, je souhaite qu'une réglementation soit mise en oeuvre.

M. Mike Sullivan: On nous en a parlé. Nous devrions donc examiner la question.

En plus du bruit subit par les résidents de Toronto, des pièces d'avion tombent sur les habitations. La semaine dernière, des pièces d'un avion 777 d'Air Canada sont tombées. S'agit-il d'une préoccupation fréquente pour Nav Canada, ou est-ce que...?

M. John Crichton: Je pense qu'il y a eu une panne de moteur. Certaines pièces internes du moteur ont été soufflées à l'arrière.

Lorsque le pilote a déclaré une urgence, Nav Canada a bien sûr participé aux mesures de secours, mais je pense que la question concerne avant tout la compagnie aérienne.

M. Mike Sullivan: J'imagine que la maintenance est en cause à certains égards. Cela dit, la compagnie aérienne a déplacé ces activités à l'étranger.

Vous avez parlé de l'espacement horizontal, mais pas de l'espacement vertical. Selon ce que je comprends, l'espacement vertical est très précis grâce aux GPS modernes. Un aéronef à 5 000 pieds n'est pas à 4 980 pieds, comme ça pouvait être le cas avec le système analogue.

Si deux avions peuvent bel et bien se trouver beaucoup plus près à la verticale qu'à l'horizontale, le danger est-il plus grand?

M. John Crichton: L'espacement vertical des routes dans l'espace aérien est de 1 000 pieds. Ce n'est pas tant en raison des GPS que des progrès en altimétrie. On utilise l'espacement de 1 000 pieds depuis une dizaine d'années partout dans le monde, et je ne suis au courant d'aucun incident. L'OACI et les organismes de réglementation au Canada, aux États-Unis et partout dans le monde doivent respecter des normes de sécurité très rigoureuses. À ma connaissance, aucun incident ne s'est produit.

• (0945)

Le président: Merci.

Monsieur Richards.

M. Blake Richards (Wild Rose, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci de votre présence aujourd'hui. C'est toujours agréable de compter sur une expertise comme la vôtre.

J'aimerais en savoir plus sur vos activités, votre tarification, etc. Je pense que Nav Canada a été fondé vers 1995 ou 1996. L'objectif, c'est que le système de navigation aérienne fonctionne davantage comme une entreprise privée et qu'il ne dépende pas des fonds publics. En gros, c'est ce qui a mené à la création de Nav Canada, n'est-ce pas?

M. John Crichton: Oui, c'est exact.

J'ajouterais simplement que le système ne fonctionnait pas très bien à l'époque et qu'il accusait du retard sur le plan technologique. Les retards étaient nombreux, il manquait de personnel et les projets technologiques n'étaient pas concluants. Peu d'aspects fonctionnaient comme il faut.

M. Blake Richards: Simplement pour m'aider à comprendre, on a sans doute discuté à l'époque des options liées à un modèle de société sans but lucratif, à un marché concurrentiel et à une seule organisation comme Nav Canada.

Si vous pouvez me répondre, je veux en savoir plus sur les discussions qui ont eu lieu quant aux avantages et aux désavantages. Pourquoi a-t-on choisi le modèle actuel?

M. John Crichton: Différents modèles ont été étudiés. De vastes consultations ont été menées avec tous les acteurs du milieu de l'aviation.

On a examiné la possibilité d'une société à but lucratif. L'industrie de l'aviation était contre cette idée et préférerait une société sans but lucratif, parce qu'au bout du compte, les profits leur reviennent. Mais on parle d'un monopole; c'est impossible que des entreprises entrent en concurrence. On ne pourrait pas avoir des organismes de contrôle de la circulation aérienne qui donnent des indications contradictoires aux pilotes. C'est un monopole naturel.

Comment peut-on fonctionner de la sorte et faire comme s'il y avait des pressions concurrentielles? Nous pensons qu'au fond, le modèle de société sans but lucratif et notre structure de gouvernance, qui permet à nos clients de jouer un rôle important et de siéger à notre CA, fonctionnent bien.

C'est ce qui a mené à la fondation de notre société.

M. Blake Richards: Non, je comprends. Je voulais simplement des précisions. Je suis sûr que c'est une question que les gens se posent. Ce que vous dites est tout à fait sensé.

Vos fonds viennent des frais versés par les voyageurs, ceux qui utilisent les services des compagnies aériennes, n'est-ce pas? Pourriez-vous me parler un peu de votre tarification et de la provenance de vos fonds?

M. John Crichton: Nos coûts sont imputés aux propriétaires et aux exploitants des aéronefs, comme les compagnies aériennes. Les coûts sont liés au poids des appareils et à la distance parcourue. Un avion plus lourd qui vole sur une grande distance dans l'espace aérien que nous surveillons coûtera plus cher.

Concernant les aéronefs privés d'aviation générale, il faut payer des frais annuels fixes, comme pour une plaque d'immatriculation de voiture. Mais ça ne nous rapporte pas beaucoup d'argent.

Les coûts assumés par les compagnies aériennes varient selon le poids et la distance. Je dirais que plus de 90 p. 100 des pays emploient les mêmes critères.

• (0950)

M. Blake Richards: Pouvez-vous me donner une idée des coûts en général? Je vais vous donner un exemple, mais si vous ne connaissez pas la réponse, vous pouvez en prendre un autre.

Évidemment, le vol que je prends le plus souvent, c'est celui entre Ottawa et Calgary. Combien ce genre de vol coûte-t-il?

M. John Crichton: Je peux me tromper, mais je me souviens des coûts pour un A320 entre Toronto et Winnipeg. Le vol entre Calgary et Ottawa doit coûter le double. Donc, nous demandons sans doute environ 2 000 ou 2 400 \$ à la compagnie aérienne.

M. Blake Richards: C'est donc une question de circulation, de poids de l'appareil, etc.

Par ailleurs...

Le président: Merci, monsieur Richards. Désolé.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie d'être parmi nous ce matin et de nous avoir livré votre présentation. Il faut dire, cependant, que j'aurais voulu poser des questions environ toutes les 30 secondes, étant donné que je suis loin d'être un spécialiste en aéronautique.

Vous avez commencé votre présentation en disant que d'importantes économies de carburant étaient réalisées grâce à l'apparition de ces nouvelles technologies. Ne vous gênez pas pour me reprendre si vous voyez que je dérape. Vous avez d'abord traité de la navigation fondée sur les performances. Vous n'avez pas donné plus de détails sur la technologie elle-même, et j'aimerais savoir si c'est cette technologie qui permet, entre autres, de modifier les atterrissages pour qu'ils se fassent selon une ligne continue plutôt que par palier.

[Traduction]

M. John Crichton: Oui, c'est un élément important.

[Français]

M. Robert Aubin: Est-ce que cette nouvelle trajectoire de descente des aéronefs ne serait pas la cause principale de l'augmentation du bruit que perçoit la population? Si la descente se faisait auparavant par paliers, le dernier, qui était plus proche des citoyens, se faisait probablement dans un rayon d'action beaucoup plus court que lors d'une descente progressive. Est-ce exact?

[Traduction]

M. John Crichton: Non. La navigation fondée sur les performances, c'est en quelque sorte de la géométrie en trois dimensions. Elle permet aux avions de décrire des courbes précises et de respecter la distance entre eux de façon tout à fait indépendante, sans aide au sol. L'avion n'a pas besoin de voler au-dessus d'un phare. La navigation se fait de manière coordonnée et est très précise. Les avions peuvent décrire des courbes très douces et n'ont plus à parcourir 10 milles dans une direction, effectuer quelques virages, s'aligner avec un phare avant d'atterrir. Tout fonctionne à merveille.

C'est ce que les gens remarquent. Les avions ne suivaient pas une telle trajectoire auparavant. Ils volaient des milles selon des trajectoires inefficaces avant l'approche. Ce n'est plus le cas.

Étant donné que les aéronefs volent plus haut, leur bruit ne cause pas de problème à notre avis. Nous avons pris des mesures dans d'autres villes. Par exemple, nous avons prouvé à l'aide de

contrôleurs que le bruit des aéronefs était inférieur au bruit ambiant à Vancouver.

Nous verrons bien, mais les gens sont émotifs concernant le bruit.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

J'aimerais continuer de parler de cette même technologie. Vous avez mentionné que tous les aéronefs n'étaient pas équipés des outils qui permettraient d'utiliser cette technologie. Vous avez dit aussi qu'un nombre critique d'aéronefs était nécessaire pour atteindre la rentabilité, mais vous n'avez pas mentionné où se situait ce niveau de rentabilité.

Pourriez-vous nous dire combien d'aéronefs sont équipés des outils nécessaires et combien il faudrait en ajouter pour atteindre cette rentabilité économique?

• (0955)

[Traduction]

M. John Crichton: Pour ce qui est de la navigation fondée sur les performances, il ne manque environ que cinq ans pour atteindre la masse critique dans les grands aéroports au Canada.

Je pense que la question va surtout concerner l'aviation générale. Ça peut poser un problème dans la mesure où l'aviation générale interagit avec les grands aéroports. Pour l'ADS-B, 65 ou 70 p. 100 des systèmes d'avionique sont installés, et ce taux augmente rapidement. Nous prévoyons que, d'ici trois ou quatre ans, 95 p. 100 des aéronefs seront dotés des outils nécessaires. Ça évolue très rapidement.

Certains pays exigent que les aéronefs soient munis de systèmes d'avionique. La question progresse très vite.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Pendant la dernière minute qu'il me reste, j'aimerais parler des systèmes automatisés d'observations météorologiques.

Est-ce que ces nouvelles stations permettent d'effectuer l'ensemble des mesures météorologiques, tant au sol qu'en altitude? Dans les régions nordiques du pays, cette automatisation est-elle sécurisée, compte tenu des facteurs climatiques?

[Traduction]

M. John Crichton: Oui, nous avons élaboré le nouveau AWOS à nos frais. Nous avons dépensé des millions de dollars pour remplacer les anciens systèmes.

Nous avons testé le système durant un an et demi à Iqaluit, à l'île de Baffin, pour montrer au régulateur qu'il fonctionnait bien. Nous sommes convaincus de son efficacité. C'est le meilleur système au monde. Nous l'avons élaboré à nos frais.

Le président: Merci.

Sur ce, je remercie les témoins de leur présence aujourd'hui. Comme toujours, merci de votre temps, John. Nous allons prendre deux minutes pour laisser sortir les témoins avant de poursuivre la séance.

- _____ (Pause) _____
-
- (1000)

Le président: D'après l'ordre du jour, nous avons un avis de motion de Mme Chow.

Selon ce que vous allez décider, nous allons ensuite mettre fin à la séance et nous réunir en sous-comité. Nous verrons bien.

Madame Chow.

Mme Olivia Chow: Je propose d'examiner le Budget supplémentaire des dépenses (A) de 2012-2013 et que le comité invite le ministre à comparaître à la première occasion.

Ce serait bien si le ministre pouvait venir avant le 7 juin, le jour où nous devons faire rapport à la Chambre.

Le président: La motion est recevable.

Des commentaires? Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le président, je voulais parler de l'autre motion. Je pense que nous pourrions passer au vote. C'est standard.

[Traduction]

Le président: Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre: Nous devons nous opposer à la motion, parce que le ministre a déjà témoigné devant le comité et que son calendrier est complet jusqu'à la fin de la session.

Mais le ministre va revenir. C'est clair qu'il va répondre aux questions de Mme Chow.

Le président: Madame Chow.

Mme Olivia Chow: J'ai une question pour vous, monsieur le président.

Ai-je bien compris que le ministre n'est pas disponible avant l'ajournement de la Chambre?

Le président: C'est ce que j'ai compris, oui.

Mme Olivia Chow: C'est dommage.

Nous pourrions quand même étudier le budget et inviter son personnel.

Le président: Monsieur Holder.

M. Ed Holder: Sauf votre respect, monsieur le président, n'y a-t-il pas une séance de sous-comité après la séance actuelle? Ces questions ne sont-elles pas à l'ordre du jour?

Je trouve étrange que nous en discussions, puisque nous avons demandé au sous-comité de s'en charger.

Le président: C'est une motion présentée par Mme Chow, qui nous a remis un avis en bonne et due forme. Il s'agit donc d'une question de comité; c'est pourquoi nous nous en occupons.

Madame Chow, d'autres commentaires?

Mme Olivia Chow: Oui.

Je crois que nous devons étudier le Budget supplémentaire des dépenses. C'est une de nos responsabilités.

Si le ministre n'est pas disponible, nous devons tout de même étudier le Budget supplémentaire des dépenses (A).

Un de mes collègues pourrait retirer la partie sur la comparution du ministre. Nous aurions quand même une séance pour étudier ce budget.

Le président: Monsieur Holder.

M. Ed Holder: Monsieur le président, mon commentaire sera le plus respectueux possible.

Je pense que c'est inutile de nous rappeler nos obligations et la façon de nous en acquitter. Nous sommes tous au courant.

Ce que je disais, c'est que les questions qui seront soulevées en comité relèvent du sous-comité. Même si je reconnais avec plaisir que nous pouvons très bien discuter des motions, je répète que la motion concerne le sous-comité, pas nous. C'est pourquoi je suis contre la motion.

- (1005)

Le président: D'autres commentaires? Non.

Mme Chow a demandé un vote par appel nominal.

Je demanderais à Alex de poser la question.

(La motion est rejetée par 6 voix contre 5.)

Le président: Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Est-ce un rappel au Règlement ou un simple commentaire?

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Non, il s'agit de la motion dont on avait ajourné le débat. J'aimerais qu'on revienne à la question concernant Neuville.

[Traduction]

Le président: Allez-y.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Merci.

Monsieur le président, dans un premier temps, je veux tout simplement souligner que notre comité fonctionne assez bien et que nous sommes capables de bien nous entendre. Je peux comprendre que l'on puisse ajourner un débat parce que certains membres du comité pourraient faire de l'obstruction ou parce que, par courtoisie, on veut entendre un témoin. Je comprends ça, car je l'ai fait moi-même à l'occasion. Cependant, cela devrait être une exception; il ne faut pas que ce soit la règle.

Prenons l'exemple du dossier de Neuville. Non seulement cela touche-t-il l'aéroport, mais cela va toucher l'ensemble des municipalités. Si on sait pertinemment que le gouvernement va voter contre ce genre de motion alors que nous y sommes favorables, nous procéderons simplement au vote en sachant comment cela va finir. On ne doit pas laisser traîner le dossier, parce qu'on perd du temps. On peut gagner des batailles, mais au bout du compte, on ne gagnera pas la guerre. Cela ne va que jeter de l'huile sur le feu et créer une situation qui engendrera ou bien un problème de confiance, ou bien des choses qu'on qualifie à l'aide de termes extraordinaires comme « obstruction systématique ».

Autrement dit, cela se joue à deux. Il faut faire attention parfois dans le choix de nos batailles. Je ne dis pas cela de façon paternaliste. Je vous le dis simplement et humblement, en partageant avec vous mes 15 années d'expérience parlementaire. J'ai siégé au sein de plusieurs comités. Cela a été parfois virulent, mais on a toujours joué franc-jeu et procédé de façon ouverte. On ne s'embarquait pas dans la « procédure ».

C'est pour cette raison que je veux que l'on ramène le débat sur la motion pertinente de ma collègue Éline Michaud. C'est pertinent, en effet. Je vais voter en faveur de cette motion. Vous devez comprendre qu'on a affaire à une situation causée par un problème d'interprétation. Je connais bien le ministre. C'est un ancien maire, alors il devrait comprendre cela. Selon l'article 4.9, tout ce qu'il a à faire, c'est appliquer la loi. Appliquer la loi, cela veut dire que le ministre a un rôle à jouer, lequel n'est pas strictement lié à la sécurité. Souvenez-vous: quand les fonctionnaires ont comparu, j'ai moi-même posé des questions. Du point de vue de la cour, le résultat donnait lieu à un vide juridique. On ne peut pas vivre dans un vide juridique qui pourrait laisser les citoyens et l'ensemble des municipalités face à une mesure ou à un déséquilibre. Notre rôle est d'appliquer la loi. Si elle n'est pas appliquée de façon adéquate, nous devons trouver des solutions de rechange.

Pour ma part, je suis d'accord et je vais voter en faveur de la motion, parce que c'est une solution qui peut devenir intéressante. Toutefois, mon rôle en tant que député fédéral ne se limite pas à une simple question de respect de l'autre champ de compétence. Dans le cas présent, ce n'est pas une question de respect de champ de compétence. Il est plutôt question d'un ministre comme celui des Transports — et je n'en fais pas un cas personnel — qui doit appliquer une loi lui donnant les pouvoirs de poser des gestes. L'article 4.9 est clair: il n'agit pas strictement sur le plan de la sécurité, mais également sur le plan de la supervision de la mise en place d'un aéroport.

Contrairement à ce que mon collègue M. Poilievre a dit l'autre jour, il n'est pas question ici du syndrome de « pas dans ma cour ». Ce vide juridique pourrait causer des problèmes aux citoyens et dans l'application de la loi. Cela pourrait avoir des conséquences néfastes sur le plan même de la sécurité et de l'environnement dans lequel on vit.

Comme la séance est publique, je demande encore une fois au ministre Lebel de jouer son rôle et d'appliquer la loi comme il se doit, et ce, malgré le résultat. Nous l'avons fait quand nous formions le gouvernement. Nous avons déjà réglé un problème semblable à Saint-Augustin. Il existe des mesures réglementaires et un pouvoir directionnel.

Si le ministre, pour toutes sortes de raisons, par exemple l'interprétation qu'il fait de cette loi, croit qu'il ne doit s'occuper que de sécurité, le minimum qu'il doit faire est de conclure une entente administrative. Il a déjà rencontré des ministres à Québec,

mais cela va se vivre dans d'autres provinces, je vous le garantis. On n'a pas besoin de s'embarquer dans le domaine constitutionnel, dans la « constitutionnalité ». On doit s'assurer que le ministre va s'asseoir avec ses pairs dans une conférence fédérale-provinciale-territoriale. Pour l'instant, on peut le faire de façon très rapide, notamment avec le Québec. Cela peut se faire de façon asymétrique ou symétrique, mais on a très certainement besoin de combler ce vide juridique, car cela peut causer trop de problèmes aux municipalités et aux citoyens. Cela aura également un impact sur le plan économique et sur la quiétude des gens.

• (1010)

Nous avons déjà donné notre point de vue, tant du côté du gouvernement que du côté de l'opposition officielle et de mon parti. Nous devrions procéder au vote immédiatement, pour envoyer un message, et pas seulement aux gens de Neuville. S'il y a d'autres personnes qui parlent, je n'ai pas le pouvoir de poser la question préalable au comité. Je connais ma procédure, je l'ai vérifiée.

C'est un débat qui est sain et important. En ce qui concerne la vie publique, on a le mandat de protéger la qualité de vie des gens et d'assurer une certaine quiétude, tout en respectant la réalité économique. Il ne s'agit pas ici de s'opposer à des choses, mais de s'assurer que tout le monde peut jouer pleinement son rôle.

Monsieur le président, je vais voter en faveur de la proposition, mais je voulais que mes propos figurent au compte rendu. La loi existe et peut être appliquée telle quelle. Je réitère mon souhait, comme je l'ai fait devant les gens de Neuville, accompagné de certains de mes collègues qui ont parlé de façon éloquente de la conclusion d'une entente administrative.

On ne peut pas laisser ce vide juridique. À un moment donné, mes collègues d'en face subiront le même genre de pression dans leur municipalité. Ils poseront encore des gestes et les citoyens réagiront en conséquence, et il y aura des promoteurs et tout cela. Alors, il faut nous assurer de bien jouer notre rôle.

Tôt ou tard, il faudra qu'on réfléchisse à cette loi, parce qu'elle peut créer des problèmes. On pourra le faire au sous-comité. Je salue ma collègue Mme Michaud pour la pertinence de sa motion. J'ai moi-même parlé à certains membres de la Fédération canadienne des municipalités, et ils vont adopter la résolution. Ils sont tout à fait d'accord sur la façon dont la ville de Neuville demande l'intervention du gouvernement du Québec ou de celui du Canada.

Au palier fédéral, on a très certainement un rôle à jouer. En ce sens, on doit appuyer cette motion pour envoyer un signe. Si le gouvernement ne joue pas son rôle, il faudra trouver une solution de rechange, et l'entente est, à mon avis, la façon de faire.

Merci.

Le président: Merci.

[Traduction]

Madame Michaud.

[Français]

Mme Éline Michaud: Merci beaucoup, monsieur le président.

Tout d'abord, je voudrais remercier mon collègue M. Coderre d'appuyer la motion. Il y a longtemps que ce dossier a été présenté à la Chambre des communes. On essaie d'exposer les préoccupations, très valables, des municipalités. Je le remercie du travail qu'il fait à ce sujet.

Comme cela a été mentionné auparavant et répété aujourd'hui, il est clair que, dans le cas de Neuville, il y a présentement possibilité d'agir pour tenir compte des préoccupations des citoyens et de celles du conseil municipal.

Le ministre pourrait agir maintenant en vertu de l'article 4.9. On pourrait agir directement sur l'emplacement de l'aérodrome ou encore sur le type d'exploitation qui y est fait. Présentement, le protocole d'entente si souvent utilisé par le ministre ne garantit aucun respect des demandes de la municipalité. S'il tente de contrôler au moins les atterrissages, les décollages et les heures vol, ce n'est pas nécessairement pour empêcher le projet d'aérodrome à 100 %. Toutefois, si une quelconque municipalité tente de faire des arrangements comme celui-là, il n'y a aucune garantie que les promoteurs respecteront ce genre de choses.

Il faut vraiment que le geste soit posé par le ministre, qui a le pouvoir d'agir maintenant. Il a le pouvoir de régler la situation problématique que vivent les citoyens de Neuville et qui sera vécue ailleurs au Canada. Elle est déjà vécue par certains citoyens. En fait, on pense au Lac-à-la-Tortue, où des hydravions de touristes décollent et atterrissent à tout moment. Jour et nuit, les citoyens subissent ce bruit infernal. Les aînés ont de la difficulté à dormir, tout comme les enfants et les familles. Cela a des répercussions majeures sur la qualité de vie et la santé des gens.

La municipalité tente d'aider les citoyens en imposant une certaine réglementation. Elle n'interdit pas à 100 % le trafic des hydravions, mais elle propose un certain cadre réglementaire. Elle n'a pas la possibilité de le faire, à cause des jugements de la Cour suprême qui confirment la préséance des lois fédérales sur les réglementations municipales et les lois provinciales. En fait, ici, il y a un vide juridique clair.

Le gouvernement fédéral, présentement, n'occupe pas son champ de compétence exclusif, soit celui de l'aéronautique. De leur côté, les municipalités et les provinces ne sont pas en mesure d'agir. Elles ont les mains liées, alors qu'elles voudraient parfois collaborer pour essayer d'en arriver à un aménagement équitable. C'est le but visé ici. Il faut absolument que des démarches soient prises pour combler ce vide et permettre une implication des municipalités. Comme cela a été mentionné, ce sujet sera abordé au congrès de la Fédération canadienne des municipalités en fin de semaine, à Saskatoon. Je crois que cela sera fortement appuyé.

La motion qui y sera présentée demande que le gouvernement fédéral consulte les municipalités pour ce qui est des décisions qui touchent l'utilisation du sol pour l'emplacement d'aéroparc privés. Cela demande simplement une implication des municipalités, ce que l'on n'a pas présentement. Je crois que le comité est l'endroit idéal pour étudier la question et voir quels aménagements sont possibles. Les provinces, en général, ont une responsabilité quant à la gestion du territoire et à la protection des terres agricoles, qui sont de plus en plus rares. Il faut reconnaître cet aspect, qui est très important.

De plus, je trouve un peu particulier que n'importe quel autre type de promoteur, sauf peut-être les gens qui travaillent dans le domaine des télécommunications, se doit de respecter les règlements municipaux et les lois provinciales lorsqu'il fait des projets. Les promoteurs immobiliers, entre autres, doivent respecter les règlements municipaux, et l'économie se développe quand même, les projets se réalisent quand même. Il y a possibilité d'en arriver à des compromis.

Personnellement, j'ai parlé à des promoteurs qui ne comprenaient pas cette lacune dans la loi et qui se sentaient lésés, parce qu'ils ont les mains liées lorsqu'ils essaient de réaliser certains projets, certains

développements dans les municipalités. Ils n'y arrivent pas parce qu'ils ont des contraintes à respecter.

• (1015)

De leur côté, les promoteurs qui travaillent dans le domaine de l'aéronautique ont le champ libre. Ils peuvent faire absolument tout ce qu'ils veulent. Les citoyens doivent obtenir un permis pour construire un cabanon dans leur cour, à Neuville, mais les promoteurs n'ont pas besoin de permis de construction sur leur chantier, étant donné que c'est fédéral. Il y a tout de même des incohérences majeures, ici, et c'est pourquoi je demande qu'on étudie la question.

La motion qui est présentée est très claire. On demande au gouvernement de modifier toutes les dispositions de la Loi sur l'aéronautique liées à la construction de nouveaux aérodromes. Il s'agit d'exiger qu'il y ait une consultation à l'échelle locale et un respect de la réglementation. L'idée n'est pas d'empêcher quoi que ce soit, mais simplement de s'assurer que les processus d'établissement d'aérodromes sont équitables, qu'on tient compte de tous et qu'on les respecte.

Pour qu'une fédération fonctionne, une certaine flexibilité est nécessaire. Dans le cas présent, il est possible d'aménager les divers champs de compétence et de les harmoniser, tout simplement. C'est vraiment le cœur de cette motion et j'espère que ce sera compris en ce sens. Comme on l'a si bien dit, tous mes collègues risquent d'avoir à faire face à ce problème un jour ou l'autre. Si on refuse d'étudier la motion, il va être difficile de vivre avec cette décision.

Comme mes collègues ici présents, je compte appuyer cette motion et j'espère que mes collègues du parti gouvernemental seront ouverts à l'idée d'étudier cette question. Pour ce qui est de la situation de Neuville, je vais profiter de cette tribune publique pour demander de nouveau au ministre d'agir, par voie de réglementation, pour régler ce problème. Le maire a certaines solutions à proposer pour améliorer la situation. Il mérite d'être consulté. Il demande depuis longtemps une rencontre. Il serait temps qu'on lui accorde ce qu'il demande.

Je vous remercie de m'avoir accordé de votre temps. J'invite tous mes collègues à appuyer cette motion.

• (1020)

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre: Monsieur le président, avant mon commentaire, pouvez-vous indiquer combien de personnes il reste sur la liste d'intervenants?

Le président: Il ne reste personne.

M. Pierre Poilievre: D'accord.

J'ai deux préoccupations concernant la motion. Si les municipalités pouvaient refuser la présence d'un aéroport, il n'y aurait pas d'aéroports, parce qu'aucune collectivité ne veut un aéroport à proximité. Tout le monde veut un aéroport à 45 minutes de chez lui, mais personne n'en veut un tout près. Tout le monde veut un aéroport dans une autre municipalité que la sienne.

Si une ville en particulier ne veut pas d'aéroport et que nous en empêchons la construction, il n'y aura simplement pas d'aviation au Canada. Nous serons le seul pays développé où les avions restent au sol, sauf si on trouve une façon de les utiliser sans l'aide d'aéroports; je n'en connais pas. Dans notre étude actuelle sur l'innovation et la technologie, un témoin nous dira peut-être comment faire voler les avions sans décollage ou atterrissage, mais jusqu'ici, personne ne nous a dit comment y arriver.

Mon autre préoccupation concernant la motion, c'est la tendance des députés de proposer l'étude de questions qui portent sur des régions très précises. Le fait d'en discuter au comité génère une certaine couverture médiatique dans leurs collectivités locales, même si nous ne pouvons pas influencer la question. Par exemple, notre comité ne peut pas décider s'il y aura ou non un aéroport à Neuville ou ailleurs. Nous ne pouvons pas fermer l'aéroport international d'Ottawa ou déplacer celui de Calgary. Nous ne pouvons pas empêcher l'ouverture d'un aéroport, exiger la fermeture d'un autre ou influencer l'emplacement des aéroports.

Un député peut diffuser un communiqué de presse dans sa collectivité et dire qu'il va soumettre la question au Comité des transports. Les médias peuvent ensuite titrer à la une que le député local a présenté la question au comité à Ottawa, avant qu'un deuxième communiqué signale qu'il n'y aurait pas d'aéroport dans les environs si le comité avait accepté la demande du député.

C'est une excellente couverture médiatique pour le député, mais c'est inexact de dire que le comité peut choisir l'emplacement des aéroports ou empêcher la construction d'un aéroport. De tels propos nous éloignent de notre mandat qui consiste à étudier des questions qui relèvent de notre compétence.

Ce sont mes deux préoccupations quant à la motion. Je pense que c'est pourquoi l'ajournement du débat a été demandé tout à l'heure. C'est adéquat d'indiquer que nous n'avons pas de contrôle sur l'emplacement des aéroports. Pour être franc, ni le comité, ni aucune collectivité ne profitent des affirmations selon lesquelles nous avons ce pouvoir. Tout le monde ici sait que c'est faux.

Monsieur le président, maintenant que nous avons entendu tous les partis sur la question, je proposerais d'ajourner le débat...

Des voix: Oh, oh!

M. Pierre Poilievre: ... mais en fait, nous aurons l'occasion d'examiner la question en sous-comité. En temps normal, c'est dans ce contexte que...

• (1025)

L'hon. Denis Coderre: J'invoque le Règlement.

M. Pierre Poilievre: Puis-je simplement terminer mon point...? En général...

Le président: Non, on invoque le Règlement.

Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le président, mon comté ne touche pas Portneuf. Je sais que mon comté couvre un grand territoire au Québec, mais...

[Traduction]

M. Pierre Poilievre: Ce n'est pas un rappel au Règlement.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Dans la définition du rôle, si on parle notamment avec les témoins des règlements et de leur application, ainsi que du rôle de Transports Canada, il est normal qu'on puisse poser des questions au comité sur la façon dont une loi s'applique et sur le rôle du ministre à cet égard.

Je n'accepte pas qu'on vienne me dire que c'est juste pour faire la une des journaux locaux. On l'a fait de toute façon, et à l'échelle nationale. À ce que je comprends, le rôle du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités est aussi de se pencher sur la Loi sur l'aéronautique, sur son application et sur le rôle du ministre. C'est ce qui rend pertinentes mes questions à la sous-ministre sur l'application de cette loi.

[Traduction]

Le président: Désolé, ce n'est pas un rappel au Règlement.

Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre: D'accord. Je propose simplement d'ajourner les travaux.

Une voix: J'invoque le Règlement.

Le président: On a présenté une motion d'ajournement du débat. Ce n'est pas sujet à discussion. Il faut maintenant voter la motion.

Mme Chow demande un vote par appel nominal.

Une voix: [Note de la rédaction: inaudible]

Mme Olivia Chow: On ne peut pas invoquer le Règlement durant un vote, et cette motion ne peut pas être débattue.

Le président: Merci.

La motion est-elle adoptée? Je vais demander l'aide d'Alexandre. (La motion est adoptée par 7 voix contre 5.)

Le président: La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

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.

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>