



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 115 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 23 octobre 2018

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le mardi 23 octobre 2018

• (0845)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): La séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités est ouverte.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, nous menons une étude pour évaluer l'incidence du bruit des avions près des grands aéroports canadiens.

Dans la première partie de la séance ce matin, nous allons entendre les témoins suivants: M. Colin Novak, professeur agrégé, Université de Windsor; M. Mark Kuess, directeur, et M. Al Kaminskas, Relations publiques, Community Alliance for Air Safety; et enfin, M. David Wojcik, président-directeur général, Mississauga Board of Trade.

Merci à tous d'être avec nous ce matin.

Monsieur Novak.

M. Colin Novak (professeur agrégé, University of Windsor, à titre personnel): Bonjour, mesdames et messieurs. Je m'appelle Colin Novak. Je suis professeur agrégé à l'Université de Windsor, et spécialisé dans l'acoustique, le bruit environnemental et la psychoacoustique. Je suis également l'un des directeurs de l'entreprise Akoustic Engineering et un ingénieur diplômé qui possède 25 ans d'expérience pratique dans le domaine de l'ingénierie acoustique.

En tant que professeur, je suis l'enquêteur principal dans une initiative de recherche collaborative triennale qui vise à élaborer des paramètres ciblés de l'irritation sonore causée par le bruit des avions, afin de pouvoir atténuer cette irritation et ses effets sur la communauté. La recherche est financée en parts égales par l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto et Mitacs, un organisme de financement fédéral. Julia Jovanovic, mon étudiant au doctorat, vous parlera plus en détail de cette initiative dans la deuxième partie de la séance.

En tant qu'ingénieur praticien, je possède une vaste expérience dans le dossier du bruit des avions, car j'ai travaillé avec l'aéroport Pearson à Toronto, l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau à Montréal, l'aéroport international de Calgary et l'aéroport Billy-Bishop à Toronto. J'ai également été embauché par Nav Canada dans le passé pour mener des études sur les effets du bruit environnemental sur les communautés touchées par les changements de trajectoires de vol dans la région de Toronto.

Enfin, je suis également conseiller technique auprès du comité consultatif communautaire sur l'environnement et le bruit de l'aéroport Pearson à Toronto. À ce titre, je réponds aux questions de la communauté et lui fournis des conseils techniques sur les problèmes liés au bruit, et j'offre également des séminaires de formation au comité et à divers groupes au sein de la population.

Les aéroports disposent d'un outil important pour surveiller, comprendre et gérer les effets du bruit sur la communauté, soit les terminaux de surveillance du bruit. L'aéroport Pearson en possède 25. En plus de mesurer le niveau de bruit, les terminaux archivent les données et les associent à un type d'avion et à son fonctionnement. Les niveaux de bruit sont également communiqués à la population en temps réel sur le site Web de l'aéroport dans la section WebTrack. Dans beaucoup d'industries, on a pu constater que la communication de l'information est un outil de mobilisation communautaire efficace, qui peut en outre accroître la capacité environnementale d'un exploitant.

Les données recueillies peuvent servir à diverses fins, notamment surveiller l'incidence du bruit dans des situations particulières, par exemple, la construction ou l'entretien d'une piste; être un outil de recherche, comme c'est le cas dans l'enquête que mène l'université sur les répercussions sociales du bruit des avions; ou comparer l'efficacité des initiatives d'atténuation du bruit ou l'incidence des changements procéduraux. Elles peuvent également être utiles dans les relations avec la communauté, la planification urbaine et l'éducation de la population.

Là où je veux en venir, c'est que les aéroports ont et utilisent des outils qui vont au-delà du simple fait de mesurer les niveaux de bruit et d'en faire rapport. Ce qui est important, c'est de savoir interpréter les données et de bien les utiliser pour gérer les effets du bruit sur la communauté.

Bon nombre d'entre vous ont sans doute eu vent de la publication dernièrement d'une étude de l'Organisation mondiale de la Santé sur les lignes directrices qui s'appliquent au bruit environnemental en Europe. Je salue et j'appuie, tant comme praticien que comme chercheur, les initiatives entreprises dans le rapport. Le rapport met clairement le doigt sur le problème dans une perspective européenne, mais également mondiale. Chose plus importante encore, il recense les répercussions possibles du bruit des avions, en particulier sur la santé. Cela dit, je doute de la solidité et la validité de certaines conclusions, et assurément des recommandations.

Dans le rapport, on reconnaît que l'état actuel de la science permet difficilement d'appuyer nombre de conclusions. Ainsi, les recommandations sont vagues, irréalistes et ne reposent pas sur des recherches solides. On néglige également d'établir le lien le plus important entre la production du bruit et les effets potentiels sur la santé, soit l'irritation sonore.

Il m'apparaît clairement que nous devons mieux comprendre l'irritation sonore que provoque le bruit des avions. Ce qu'il faut surtout retenir du rapport, c'est que plus de recherches s'imposent. Nous avons besoin d'études qui portent sur le Canada, notre population, notre culture et notre économie.

En terminant, il faut dire que l'industrie aérienne et les aéroports, quand on remonte aussi loin que les années 1960, ont fait un excellent travail pour atténuer le bruit des avions dans leurs activités, notamment grâce à l'amélioration des moteurs et des cellules des avions. La modernisation de l'Airbus A320 en est un exemple.

Pour atténuer le bruit, on s'est également employé à bien gérer les activités aériennes. Le trafic aérien est géré de manière stratégique, la sécurité étant primordiale, mais on accorde aussi une grande importance à l'atténuation du bruit. Les efforts produisent toutefois de moins en moins de résultats et ont presque atteint la limite de ce qu'ils peuvent accomplir.

● (0850)

Il sera essentiel dorénavant qu'on mène des initiatives de recherche solides, pertinentes et bien financées pour mieux comprendre l'irritation sonore causée par le bruit des avions, ses effets sur la santé et les attentes.

Je vous remercie de m'avoir écouté. Je répondrai avec plaisir à vos questions plus tard.

La présidente: D'accord.

Nous passons à la Community Alliance for Air Safety.

Mark, vous aimeriez sans doute prendre la parole en premier.

M. Mark Kuess (directeur, Community Alliance for Air Safety): Merci.

Madame la présidente, distingués membres du Comité, nous sommes très honorés d'avoir été invités par la présidente du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes à comparaître aujourd'hui comme représentants de la Community Alliance for Air Safety.

La Community Alliance for Air Safety représente plus de 40 collectivités et plus de 45 000 personnes. Notre objectif est de veiller à l'exploitation sécuritaire et à la croissance responsable de l'aéroport international Pearson de Toronto et d'autres aéroports au Canada.

Depuis la création de notre organisme il y a environ un an, nous avons discuté avec la plupart des intervenants opérationnels, notamment les pilotes, les syndicats des aéroports, les experts de l'industrie, les compagnies aériennes, l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto et Nav Canada. Nous avons également discuté avec plusieurs intervenants gouvernementaux clés, dont le groupe parlementaire du Grand Toronto, Transports Canada et le Bureau de la sécurité des transports du Canada. Après plus d'un an d'efforts, nous sommes heureux que Transports Canada vienne d'accepter notre invitation à discuter des préoccupations des collectivités que nous représentons.

Nous avons mené nos premières discussions face à face avec des représentants de Transports Canada il y a quelques semaines, et nous avons soulevé trois sujets de préoccupation. Notre mémoire résume bien nos grandes préoccupations et servira de base à notre exposé aujourd'hui.

Premièrement, comme Transports Canada a été appelé à faire plus avec moins au cours des 15 à 20 dernières années en raison des compressions budgétaires, nous leur avons demandé ce qu'on comptait faire pour assurer une surveillance objective des aéroports au Canada, malgré le manque à gagner.

Deuxièmement, pour faire suite à ce qui précède, Transports Canada a commencé à transférer la responsabilité de la conformité opérationnelle aux exploitants, une tendance appelée autoréglementation. La CAAS ne voit pas comment les aéroports, les compagnies

aériennes et Nav Canada, notamment, pourraient arriver à une surveillance claire et objective de leurs activités en vérifiant eux-mêmes ce qu'ils font. C'est inquiétant. De plus, des articles parus récemment ont souligné le problème et présenté des statistiques sur le peu d'efficacité de l'autoréglementation.

Troisièmement, la CAAS s'inquiète de la transparence du processus d'approbation et de surveillance de Transports Canada. Nous avons quelques exemples. La CAAS a demandé à ce qu'on publie régulièrement les données sur les infractions aux règles et l'application des sanctions. Nous avons reçu quelques données, mais nous persistons à croire que beaucoup d'infractions ne sont pas sanctionnées actuellement. Transports Canada refuse encore de s'engager à publier régulièrement les données sur le sujet et à en discuter dans un forum public.

Vous trouverez quelques autres exemples dans notre mémoire.

Nous aimerions souligner, tout d'abord, qu'une croissance importante de l'achalandage nous inquiète à bien des égards. À l'heure actuelle, l'aéroport est déjà aux prises avec des problèmes de sécurité importants chaque année. Comme je viens de le mentionner, l'autoréglementation n'est tout simplement pas efficace pour assurer une solide responsabilisation et faire en sorte que les problèmes de sécurité soient signalés et réglés.

Ensuite, l'aéroport de Toronto est totalement enclavé, ce qui signifie qu'il est impossible de l'agrandir pour répondre à l'augmentation du trafic aérien. Il n'y a tout simplement pas d'espace disponible.

Enfin, Transports Canada a indiqué en 1990 que l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto a atteint sa pleine capacité. La densité des activités à l'aéroport est plus élevée que jamais. Selon la CAAS, si l'Autorité continue d'accroître ses activités pour atteindre rapidement 90 millions de passagers, cela veut dire qu'un avion atterrira toutes les 15 secondes. Les risques augmenteront considérablement, et nous croyons qu'ils n'ont pas été évalués adéquatement. On n'en a assurément pas discuté avec la population. Nous avons soulevé la question à maintes occasions. Transports Canada est le seul organisme au Canada qui dispose des pleins pouvoirs pour s'occuper de cette question cruciale et qui en a la pleine responsabilité.

En résumé, nous sommes honorés que la CAAS ait été invitée à discuter de ses préoccupations avec le Comité. Nous sommes résolus à continuer de discuter régulièrement avec tous les intervenants pour veiller à ce que la sécurité et le bien-être de tous ceux qui travaillent et habitent à proximité d'un aéroport au Canada soient respectés. Nous sommes ici, au fond, pour veiller à ce que la sécurité soit une priorité pour tous les intervenants clés lorsqu'ils prennent des décisions au sujet des politiques ou des procédures passées ou futures dans le domaine du transport au Canada.

Nous espérons pouvoir bonifier la discussion. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

● (0855)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Wojcik.

M. David Wojcik (président-directeur général, Mississauga Board of Trade): Madame la présidente, et mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de nous donner l'occasion de discuter d'un enjeu économique important qui touche les aéroports internationaux au Canada, et en particulier l'aéroport international Pearson de Toronto, le plus achalandé au Canada et le cinquième en importance sur la planète en termes de connectivité.

Le bon voisinage est d'une importance cruciale, et les aéroports sont en général sensibles à la question. L'aéroport Pearson est celui qui en fait le plus au Canada pour assurer ce bon voisinage. La position du Canada sur la scène internationale est un élément économique important, et elle dépend de sa capacité de pouvoir transporter des gens et des marchandises 24 heures sur 24, et 7 jours sur 7.

Même s'il est beaucoup plus facile aujourd'hui de se connecter virtuellement grâce à la technologie, les gens préfèrent encore être face à face pour faire des affaires. La technologie ne permet pas de transporter des marchandises entre les continents. La vie d'un être humain dépend parfois de l'arrivée d'un organe ou de tissus humains. Le premier ministre, le ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique et le ministre du Commerce international parlent constamment de la présence du Canada sur la scène mondiale, de l'importance pour le Canada d'être reconnu mondialement, et de l'importance pour nous de nous adapter à la mondialisation.

Les aéroports ont donc un rôle déterminant à jouer dans notre capacité de concurrencer sur la scène internationale. Pour qu'un colis puisse arriver à temps sur un autre continent, il doit partir également à temps. Ce qui veut dire qu'il doit partir pendant les heures critiques de la nuit. Pour qu'un échantillon de tissus ou un organe arrive au Canada à temps pour sauver une vie, il doit arriver à l'aéroport pendant les heures critiques de la nuit. Pour que des échanges internationaux aient lieu ou que des ententes internationales soient conclues, les gens d'affaires doivent arriver au Canada ou quitter le pays pendant les heures critiques de la nuit. Si on veut que l'aéroport Pearson, en particulier, demeure une porte d'entrée et une plaque tournante mondiale, il faudra examiner et étendre ces heures.

En effet, les heures de la nuit représentent 25 % du temps de production des aéroports. Aucun modèle économique ne recommanderait qu'on ferme l'approvisionnement et la production lorsque la demande est là. Les pertes d'activité économique pendant cette période sont évaluées à 6 milliards de dollars par année, et cela ne tient pas compte des pertes de revenus d'emploi. Si le gouvernement fédéral entend sérieusement concurrencer sur la scène mondiale, il faut repenser notre stratégie à l'égard des heures d'activités la nuit et tenir compte des obstacles économiques que les restrictions à cet égard représentent.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Liepert, vous avez six minutes.

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): Merci beaucoup, messieurs, d'être avec nous. Je présume que les représentants de la Community Alliance for Air Safety à Mississauga seront la cible d'un certain nombre de questions, car nous avons des députés ici qui viennent du Centre du Canada.

Monsieur Novak, j'aimerais vous poser quelques questions.

Je représente une circonscription de Calgary. Quand il n'y a pas trop de circulation, cela me prend au moins une demi-heure pour me rendre à l'aéroport en auto. Depuis qu'on a construit une nouvelle piste, dont vous êtes probablement au courant, je reçois des plaintes de gens qui habitent à une demi-heure de l'aéroport au sujet du bruit. Je présume qu'on a modifié la trajectoire des vols et qu'ils passent maintenant au-dessus de la région où j'habite.

Il s'agit sans doute de l'une de ces situations où l'on est victime de son propre succès. Si on veut être un pays commerçant à l'échelle mondiale, et si on veut avoir trois vols par jour, et passer à cinq, entre

Calgary et Palm Springs, comme c'est maintenant le cas, des vols qui sont toujours pleins, eh bien, on devient victime de son propre succès.

Êtes-vous d'accord? Auriez-vous toutefois des solutions à proposer pour calmer les inquiétudes des habitants? J'aimerais, en outre, que vous nous disiez ce que vous pensez du commentaire de la Community Alliance for Air Safety au sujet du manque à gagner à Transports Canada. Est-ce un problème de financement? Pourriez-vous nous donner votre opinion sur ces observations?

● (0900)

M. Colin Novak: Bien sûr. Il y a beaucoup à dire.

Vous vouliez d'abord savoir si j'étais d'accord avec vos observations. Je suis entièrement d'accord. La situation n'est pas unique à Calgary. C'est le cas pour la plupart des grands aéroports, en particulier ceux qui sont situés près d'un centre urbain. C'est un commentaire qu'on entend souvent également des aéroports qui ont modifié des trajectoires de vol. L'aéroport Pearson a vécu la même situation en 2012, et beaucoup de discussions et de préoccupations de la communauté sont encore en lien aujourd'hui avec les modifications apportées aux trajectoires de vol.

Il existe des solutions. Certaines sont meilleures que d'autres. Elles portent parfois sur le maniement de l'avion et la façon d'effectuer l'approche. En d'autres mots, elles portent sur la conception de l'espace aérien. Même si Pearson a reconfiguré son espace aérien en 2012, on envisage encore d'apporter des changements. À certains aéroports, on peut par exemple effectuer une descente en continu, c'est-à-dire que l'avion entreprend sa descente bien avant d'être près de l'aéroport. En procédant ainsi, il glisse presque jusqu'à l'aéroport et le pilote n'a pas besoin d'utiliser les volets, qui font beaucoup de bruit. Il n'a pas besoin non plus d'ajuster sa position par des poussées, etc., qui font également beaucoup de bruit. La technique ne peut être utilisée dans tous les aéroports, toutefois. Cela dépend d'où viennent les avions et de l'orientation des pistes.

Pour nous, le défi consiste à s'occuper du problème du point de vue du récepteur également. On s'interroge beaucoup et on mène beaucoup d'études, tout particulièrement en Europe, sur les effets sur la santé du bruit des avions. Quand je parle des « effets sur la santé », je dois préciser que ce n'est pas le bruit comme tel qui provoque de l'hypertension artérielle ou des effets cardiovasculaires, mais bien l'irritation sonore et les tensions associées au fait d'être exposé à ce bruit. C'est la raison pour laquelle cela varie tellement d'une personne à l'autre...

M. Ron Liepert: Pourriez-vous me dire ce que vous pensez des fonds alloués au transport?

J'ai une autre petite question que je veux poser avant que mon temps de parole expire. En fait, je vais la poser maintenant et vous pourrez y répondre en même temps.

J'ai participé à une activité hier soir et j'ai discuté avec un contrôleur aérien à la retraite. Il prétendait que dans certains cas, les modifications des trajectoires de vol permettaient de réduire les émissions. Pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez?

● (0905)

M. Colin Novak: C'est le cas. C'est un des éléments qu'on examinait lors de la reconfiguration de l'espace aérien. De nos jours, les avions n'ont plus à demeurer aussi longtemps dans le circuit d'attente et peuvent amorcer leur descente plus rapidement, sans tourner en rond autour de l'aéroport. Il en résulte une réduction des...

M. Ron Liepert: Pouvez-vous nous parler des fonds alloués au transport?

M. Colin Novak: Même chose pour le financement des transports. Oui, je pense que nombre d'organismes gouvernementaux ont le même problème. Par exemple, les modèles que nous utilisons sont mandatés par Transports Canada. On ne les a ni examinés ni révisés depuis les années 1970. Nous sommes vraiment un des seuls pays au monde à toujours utiliser les contours PAS comme outil de planification, et je pense que c'est en raison du manque de financement versé à Transports Canada pour mener les travaux de recherche appropriés. Ce n'est qu'un seul exemple.

La présidente: Merci, monsieur Novak.

Passons maintenant à M. Iacono.

[Français]

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

Je remercie les témoins d'être ici ce matin.

Monsieur Novak, dans cette salle, vous êtes le professionnel du bruit. Afin que mes collègues et moi-même puissions avoir une meilleure idée de la façon de gérer le bruit, pouvez-vous nous éclairer un peu sur les différentes mesures du bruit aéroportuaire qui existent présentement dans le monde? Quelle mesure permet d'établir le plus fidèlement l'ambiance sonore perçue par l'oreille humaine?

[Traduction]

M. Colin Novak: Les aéroports utilisent nombre de mesures différentes, et cela varie d'un pays à l'autre. À titre d'exemple, la mesure utilisée en Europe n'est pas la même que celle que nous utilisons au Canada, qui elle-même diffère de la mesure utilisée aux États-Unis.

Nombre de mesures sont des mesures du bruit moyennes, c'est-à-dire qu'on mesure le bruit sur une longue période pour en faire la moyenne.

À titre d'exemple, aux États-Unis, on utilise une technologie qu'on appelle Ldn, ou dans certains États comme la Californie, Lden. Elle permet de mesurer le bruit de jour pendant toute la journée, et le bruit nocturne sur une période de huit heures. On ajoute une pénalité de 10 décibels pour ensuite dégager un chiffre individuel qui représente la période complète de 24 heures.

J'estime que ce n'est pas une mesure qu'il convient d'utiliser dans le cas d'impacts cycliques, où un aéronef survole une zone toutes les 90 secondes ou les quelques minutes. C'est la fréquence de l'aéronef, ses allées et venues, ainsi que, dans le cas des nuisances nocturnes, les niveaux sonores Lmax. Ce n'est pas cette moyenne de huit heures au cours de la nuit qui vous réveille, mais bien les niveaux maximaux, les sons à incidence élevée.

En règle générale, l'Europe fait un meilleur travail que nous au Canada.

Pour répondre à votre autre question, oui, il est clair qu'il existe de meilleures mesures. Quant à la perception humaine et à la façon dont on entend les sons, il y a un autre facteur qu'on ne prend vraiment

pas en compte pour évaluer le bruit des aéronefs, mais dont on se sert dans d'autres industries, et c'est l'impact humain du son.

Une mesure typique serait celle de l'intensité sonore, qui ne tient pas seulement compte du niveau de pression acoustique, mais aussi d'autres facteurs qui influent sur la qualité du son, comme la fréquence, et la question de savoir si elle est modulée ou sporadique. Tous ces facteurs ont des répercussions importantes sur l'impression du son que nous entendons.

Autrement dit, avec la psychoacoustique, ce n'est pas nécessairement la question de savoir dans quelle mesure le son est fort ou faible, mais aussi la perception que l'humain a de sa qualité, bonne ou mauvaise.

[Français]

M. Angelo Iacono: Quel type d'appareil de mesure permet le mieux d'évaluer le bruit? Selon vous, utilise-t-on le bon modèle au Canada? Qu'est-ce que le Canada pourrait faire de mieux par rapport à d'autres pays?

● (0910)

[Traduction]

M. Colin Novak: Les aéroports se servent de terminaux de surveillance du bruit pour évaluer le son. Côté équipements, je sais qu'à Calgary, Montréal et Toronto, on utilise un appareil Brüel & Kjaer de type 2250. Brüel & Kjaer est une entreprise danoise, plus vieux fabricant au monde d'équipements de mesure du son, fondée en 1942.

Les équipements que ces aéroports utilisent sont installés dans 80 % des aéroports importants dans le monde entier. Il s'agit de sonomètres de type 1. Les sonomètres sont de type 0, 1, 2 ou 3. Le type 0 sert de référence en laboratoire pour calibrer d'autres instruments, et le type 1 serait le niveau suivant. D'un point de vue pratique, le type 1 est le plus précis de tous les équipements utilisés. Les données sont ensuite envoyées en temps réel aux serveurs en Australie au moyen de communications 3G.

Il ne fait que mesurer les données en fonction de la meilleure qualité du signal en tant que tel. Ensuite, l'élément clé est ce pour quoi vous utilisez les données. Les archive-t-on tout simplement dans un serveur ou les aéroports les utilisent-ils activement pour répondre à des plaintes et surveiller les infractions, par exemple?

Je crois que, bien qu'ils mesurent des données de très bonne qualité, nombre d'aéroports font peu de choses, dans les faits, avec ces données.

M. Angelo Iacono: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à M. Aubin.

[Français]

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

Merci à chacun des invités d'être parmi nous ce matin. C'est un plaisir de les entendre.

Nous sommes ici pour discuter d'un problème qui touche la zone de confort des communautés situées près des aéroports et les aéroports eux-mêmes. Il n'est pas question d'interdire le trafic aérien, bien que nous pourrions discuter plus longuement des départs de nuit, chose que nous ferons sûrement.

Je voudrais commencer par vous, monsieur Kuess.

Dans vos propos préliminaires, vous ne m'avez pas surpris, mais, encore une fois, la situation me déçoit. Vous semblez dire qu'une fois de plus, dans ce domaine comme dans bien d'autres, Transports Canada délaisse ses propres responsabilités pour aller vers l'autoréglementation. Comme nous l'avons bien vu dans d'autres domaines du transport, cela donne rarement les effets escomptés.

En quelques mots, pourriez-vous me dire comment sont vos rapports avec les autorités aéroportuaires quand vous tentez de trouver des solutions au problème que représente le bruit des aéroports pour les communautés avoisinantes?

[Traduction]

M. Mark Kuess: Nous y travaillons depuis environ 16 mois. Seize mois auparavant, nous n'étions pas très au courant du fonctionnement du processus. Nous avons beaucoup appris sur la façon dont les choses se passent.

Nous croyons savoir que l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto est responsable des opérations au sol, du stationnement des aéronefs et de leur déplacement. Une fois qu'ils arrivent sur une piste, ils deviennent la responsabilité de Nav Canada; c'est cet organisme qui contrôle les pistes et l'espace aérien.

Ce sont deux entreprises privées. Par le passé, elles avaient des liens avec le gouvernement, mais elles fonctionnent maintenant en autonomie complète. Ensuite, vous avez Transports Canada, que nous avons appelé l'organisme de maintien de l'ordre dans ce processus la dernière fois que nous leur avons parlé. C'est le ministère qui applique les règles. Il y a aussi le Bureau de la sécurité des transports du Canada, qui mène les enquêtes.

Voilà la façon dont les choses sont structurées ici au Canada. Elles fonctionnent assez bien depuis de nombreuses années.

Pour ce qui est du défi, ce sont les experts de l'industrie qui viennent à nous. Nous ne leur posons pas de questions; c'est étonnant le nombre de personnes qui viennent à nous. Elles parlent de leurs problèmes de financement. Transports Canada a du mal à faire ce qu'il faisait par le passé, et nous avons connu une croissance incroyable. L'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto a parlé d'une croissance annuelle de 2 % du volume de ses passagers. Il se situe entre 7 % et 9 %. Les affaires sont vraiment bonnes.

[Français]

M. Robert Aubin: Savez-vous qu'un certain nombre de pays — la France est un excellent exemple — se sont dotés d'une autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires? Il s'agit d'un groupe chargé d'entendre les plaintes, de faire enquête et d'imposer des sanctions en cas de non-respect de la réglementation. Pourrait-on importer un tel modèle au Canada?

[Traduction]

M. Mark Kuess: C'est un excellent argument. Des pays comme le Royaume-Uni et l'Allemagne ont fait un travail phénoménal, et nous avons soulevé la question à plusieurs occasions.

Si vous pensez aux pratiques exemplaires de l'industrie, les aéroports comme celui de Francfort ont fait beaucoup de changements sur le plan opérationnel qui ont fait le bonheur des collectivités locales. Ils ont sécurisé l'environnement et fait en sorte que l'entreprise prospère. Nous savons qu'au Royaume-Uni et en Allemagne, on fait de grandes choses pour progresser. On a discuté de ces pratiques exemplaires avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, mais on ne les a pas appliquées. Il y a une meilleure façon de faire les choses.

Nous pouvons croître. Nous pouvons connaître une forte croissance économique ici au Canada. Nous pouvons avoir des voyages internationaux. Nous pouvons continuer de le faire tout en assurant la sécurité des gens et le bonheur des collectivités locales. Il est possible de le faire, c'est sûr.

● (0915)

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Je m'adresse maintenant à vous, monsieur Novak.

D'entrée de jeu, dans votre discours, vous avez dit avoir participé pendant trois ans à un projet sur l'atténuation du bruit. Les résultats de ce travail ont-ils été rendus publics? Si oui, le Comité pourrait-il obtenir une copie de ces travaux?

[Traduction]

M. Colin Novak: En fait, la recherche vient de commencer cette année. L'étude a commencé en mai.

Au cours des trois dernières années, nous avons observé un certain nombre de produits livrables. Le premier sera probablement prêt à être rendu public à la fin de cette année. Il s'agit d'une revue de la littérature très exhaustive des problèmes dans le monde et des mesures prises sur le plan technique ainsi que sur celui de la santé pour y remédier.

[Français]

M. Robert Aubin: Vous avez dit, à la fin de vos propos, qu'il fallait avoir pour mandat d'établir nos attentes pour l'avenir. De votre côté, avez-vous établi ces attentes? Avez-vous des balises à nous suggérer?

[Traduction]

M. Colin Novak: Il reste toujours beaucoup à apprendre. Cependant, nous estimons que l'essentiel du problème est que nous avons du bruit qui est là pour rester et qui incommoder des gens, mais comme nous l'avons dit, l'élément intermédiaire est le mécontentement qui y est associé. C'est ce que nous devons mieux comprendre. C'est le mécontentement que suscite l'aéronef et les attentes que les gens ont à l'égard des nuisances sonores qui génèrent les plaintes et certaines des incidences sur la santé.

Statistiquement, lorsque vous prenez le nombre de personnes réellement mécontentes, il n'est pas aussi élevé qu'on pourrait le croire. Cependant, elles représentent aussi un groupe qui exprime des préoccupations très valables. Voilà l'approche que nous devons privilégier: nous devons faire le lien entre les aspects subjectifs et physiques réels du bruit généré.

Nous devrions nous tourner vers l'Australie pour voir certaines des choses qu'on y fait, car ce pays privilégie une approche plus globale qui a été très efficace à ce jour, bien qu'elle en soit aussi aux stades précoces.

La présidente: Nous allons entendre M. Hardie. Peut-être que vous pourriez essayer de formuler vos commentaires pendant le temps qui lui est alloué.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, madame la présidente, et merci à tous d'être venus.

Nous allons commencer par vous, monsieur Novak, mais soyez bref si vous pouvez, je vous prie, parce que j'ai une question pour deux autres personnes.

Est-ce la zone autour de l'aéroport dans laquelle les avions décollent, atterrissent et circulent au sol ou celle qu'ils survolent qui suscite la plupart des plaintes?

M. Colin Novak: C'est surtout la zone qu'ils survolent à l'approche de l'aéroport ainsi qu'au décollage, mais plus à l'approche, car la file d'aéronefs qui arrivent est plus longue. D'après ce que j'ai vu, on parle d'une zone à 40 ou 50 kilomètres de l'aéroport.

M. Ken Hardie: Monsieur Kuess, vous avez dit quelque chose d'assez révélateur, c'est-à-dire que l'aéroport Pearson est entouré. Je pense que cela rejoint en quelque sorte ce que M. Wojcik disait aussi. La planification municipale a un rôle à jouer dans ce dossier, c'est clair. Si la ville de Toronto ou les villes environnantes ont permis aux développements d'encercler l'aéroport, dans les faits, cela garantit qu'il y aura des conflits entre les gens au sol et les aéronefs qui les survolent.

Compte tenu de l'importance économique de ce dossier, et peut-être aussi que si nous constatons que cette croissance se poursuit... Comme vous l'avez dit, monsieur Wojcik, il y aura beaucoup plus de trafic aérien avec le fret, etc. Faut-il commencer à songer à de nouvelles installations réservées au fret bien éloignées des zones résidentielles et à conclure un accord pour empêcher les villes et les municipalités de se construire autour de ces installations?

• (0920)

M. Mark Kuess: J'aimerais beaucoup répondre à cette question. Je pense que c'est une idée géniale. Nous nous sommes vraiment efforcés à la CAAS de ne pas formuler de recommandations, mais de cerner les défis et d'ensuite collaborer avec les intervenants appropriés à y trouver des solutions. Il est clair que nous essayons d'atterrir sur un timbre-poste avec une grosse enveloppe. C'est un problème de taille.

En 1990, Transports Canada a déclaré que l'aéroport était à pleine capacité. Au départ, il a été conçu comme aéroport régional, alors la façon dont les pistes sont alignées complique l'atterrissage des aéronefs. Tous les autres nouveaux aéroports importants en Amérique du Nord sont conçus d'est en ouest, pour suivre la direction du vent.

Nous avons un aéroport traditionnel qui laisse une empreinte traditionnelle. C'est l'une des plus petites empreintes en Amérique du Nord. Nous avons bien des terrains industriels près de l'aéroport, mais aussi beaucoup de terrains résidentiels, et cela ne changera pas. Il faut qu'il y ait autre chose. Envoyer le fret ailleurs semble être une excellente idée.

M. Ken Hardie: Il y a maintenant près d'un mois, nous étions en train d'étudier les corridors commerciaux. Il était intéressant de voir, encore une fois, que le développement municipal permet aux gens de construire de nouvelles maisons de ville à côté des zones industrielles. En fait, on englobait des terrains industriels pour ce faire, ce qui semble être contre-productif, tant pour la qualité de vie sur le site que la vitalité économique de la région.

Monsieur Wojcik, vous en avez parlé. Alors que nous commençons à nous préoccuper davantage de l'effet du transport aérien sur les changements climatiques, ne pourrions-nous pas voir un changement graduel qui nous ferait délaissier tant de transport des passagers tout en maintenant l'importance du transport des marchandises, surtout de marchandises spéciales comme celles que vous avez mentionnées?

M. David Wojcik: Une quantité considérable de fret est aujourd'hui transportée dans des avions de passagers. Il est possible de séparer ce fret, mais il pourrait être problématique de diviser ces marchandises entre deux aéroports. Je suis d'accord avec Mark qu'il vaut certainement la peine d'examiner la solution d'envoyer le fret vers d'autres aéroports, d'autres aéroports régionaux ou d'autres endroits.

Aujourd'hui, bien sûr, la plaque tournante économique se trouve dans le Sud de l'Ontario. Elle gravite autour de Toronto. Prenez le nombre d'entreprises qui se sont installées autour de l'aéroport ainsi que le nombre d'agents d'expédition et d'entreprises de camions de transport. Il faudrait certainement une stratégie à long terme pour les aider à s'installer à d'autres endroits afin de répondre à cette demande.

M. Ken Hardie: Je vais préparer la question que j'aimerais poser aux membres du prochain groupe pour qu'ils aient le temps d'y penser d'ici là.

Mon chien peut m'entendre soulever le couvercle de son pot de gâteries à un demi-coin de rue de là. Mes enfants peuvent sentir les billets de 20 \$ frais dans mon portefeuille. Je pense que certaines personnes sont peut-être plus sensibles à ces choses, alors il nous faut nous pencher là-dessus ainsi que sur certaines dynamiques, mais peut-être que nous pouvons aussi discuter de la construction des maisons et de la suppression du bruit. Nous avons des casques d'écoute antibruit qui font que même dans les avions, on est tranquille.

Peut-être qu'il y a d'autres points à discuter et qu'on a plus d'options qu'il n'y paraît si on creuse un peu plus profondément. Je vais garder ces questions pour le prochain groupe.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Ma première question s'adresse à M. Novak.

Manifestement, le bruit émanant des aéroports influe sur la qualité de vie. Pouvez-vous dire dans quelle mesure?

M. Colin Novak: Comme on l'a laissé entendre dans la question précédente, cela varie d'une personne à l'autre ainsi qu'en fonction du style de vie et des attentes.

Je pense qu'un des effets potentiels qui peut nous affecter plus que tout autre est le manque de sommeil la nuit en raison des nuisances sonores, bien que cela ne reflète pas la moyenne globale des nuisances sonores. Des personnes comme des mères au foyer qui jouent dehors avec leurs enfants nous ont aussi fait part de leurs préoccupations.

M. Gagan Sikand: Permettez-moi de vous interrompre vu que mon temps est limité.

Peut-être que vous pourriez dire comment cela influe sur le développement cognitif des enfants.

M. Colin Novak: En Europe, on a mené des études dans lesquelles on s'est penché sur les niveaux d'exposition au bruit et les effets sur les enfants qui apprennent à lire. On a déterminé que chaque augmentation du niveau de bruit de 10 décibels à laquelle ils étaient exposés ralentissait leur processus d'apprentissage de six mois, je crois. On voit vraiment les répercussions sur l'apprentissage des enfants qui sont exposés à des niveaux élevés de bruit.

• (0925)

M. Gagan Sikand: Merci.

Bienvenue, David. Vous savez mieux que moi que l'expansion de Mississauga a découlé principalement de son attrait pour les grandes entreprises. Nous en sommes un produit. C'est bien que nous voulions accroître notre nombre d'entreprises, et la productivité est excellente, mais l'ennui, c'est que nous avons maintenant beaucoup de bruit. Des personnes comme Gale Santos, une voyageuse fréquente, m'appelle pour me dire qu'elle est là depuis toujours et qu'elle remarque maintenant une hausse du trafic.

Comment concilier le besoin d'accroître la productivité et celui de maintenir la qualité de vie que nous avons coutume d'avoir?

M. David Wojcik: J'ignore si vous le saviez, Gagan, mais j'ai résidé pendant 20 ans dans le quartier Meadowvale, que vous représentez comme député. Certaines personnes diront peut-être le contraire, mais le bruit n'a pas affecté mes capacités mentales.

Des voix: Oh, oh!

La présidente: Peut-être que nous devrions mettre la question aux voix.

M. David Wojcik: S'il vous plaît, madame la présidente, j'aurais peur du résultat.

Des voix: Oh, oh!

M. David Wojcik: C'est tout à fait juste; nous avons encouragé les entreprises à s'établir dans le secteur. Nous avons bâti une économie solide dans cette zone en fonction de l'aéroport, qui n'est pas simplement apparu dans le secteur au cours des dernières années; il s'y trouve depuis très très longtemps. Je ne suggère pas que nous ne devrions pas y être sensible, mais c'est un fait que si vous vous installez près d'un aéroport, vous aurez peut-être à vivre avec un peu de bruit.

J'habitais dans une trajectoire de vol et quand je m'assois dans mon jardin, je vous jure que je pouvais compter les rainures des pneus de certains des gros porteurs qui passaient au-dessus de moi. Encore une fois, madame la présidente, pour ce qui concerne mes capacités mentales, peut-être que je m'y suis simplement habitué.

Nous devons être sensibles à la question, j'en conviens, mais nous devons aussi prendre conscience du fait que nous ne pouvons pas empêcher le progrès. Nous ne pouvons pas limiter le centre économique qui entoure l'aéroport international de Mississauga, comme je me plais à l'appeler.

M. Gagan Sikand: Je sais pertinemment que vous avez l'esprit très vif.

Quelles leçons pourrions-nous tirer si nous devons prendre de l'expansion et construire un autre aéroport dans la région du Grand Toronto, peut-être aux alentours de Pickering? Quelles leçons serait-il possible de tirer de notre exemple pour aider à atténuer le bruit, au lieu de miser sur l'expansion et la nécessité d'accroître la productivité?

M. David Wojcik: C'est une excellente question.

Je crois qu'il faut aussi tenir compte de l'expérience de Mirabel. Quand on construit un aéroport si loin d'un autre grand aéroport international et qu'on essaie de séparer les passagers, la situation se complique. Je suis certainement d'accord avec les autres témoins pour dire qu'il faut un espace suffisant autour d'un aéroport. Où en construiriez-vous un autre? Si c'est à Pickering, une installation est déjà en construction, là-bas aussi; vous devrez donc envisager une solution bien au nord de Pickering. Il faut aussi prendre en considération les problèmes survenus à Mirabel, dont l'aéroport est aujourd'hui considéré pratiquement comme un éléphant blanc situé au milieu de nulle part.

M. Gagan Sikand: Enfin, pourriez-vous nous dire combien d'emplois sont associés à une augmentation du nombre de vols de nuit, si l'on tient compte des exploitants et des gens dans l'aéroport?

M. David Wojcik: Nous savons que la région autour du Grand Toronto appuie plus de 130 000 emplois. Rien qu'à l'aéroport, il y a 44 000 emplois. Mississauga, Brampton et l'ensemble de la ville de Toronto en ont également profité. Les retombées économiques de l'aéroport ont certainement aidé toutes les collectivités avoisinantes.

L'aéroport n'est pas une grosse méchante machine économique qui ne se soucie pas de la collectivité. Il lui rend de grands services, notamment...

● (0930)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Wojcik. Je dois céder la parole à Mme Block.

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

Je tiens à remercier tous les témoins d'être des nôtres aujourd'hui.

Comme l'a dit mon collègue qui est intervenu en premier, cette conversation met en évidence la tension qui existe entre des valeurs concurrentes. Quand vient le temps de trouver des solutions, ce n'est pas aussi facile que nous pourrions le croire.

Monsieur Novak, vous avez dit que l'Europe se débrouille beaucoup mieux que le Canada. Vous nous avez également recommandé d'examiner ce qui se passe en Australie.

Monsieur Kuess, vous avez mentionné qu'il existe certaines pratiques exemplaires qui méritent d'être étudiées.

J'aimerais que vous nous expliquiez en quoi elles consistent. Quelles sont les premières choses que nous devrions examiner pour comprendre la situation en Europe? Le Canada est beaucoup moins peuplé que l'Europe; par conséquent, si l'Europe a trouvé une façon de gérer ce problème, il nous serait utile de savoir quelles mesures sont prises là-bas et en quoi consistent certaines de ces pratiques exemplaires.

M. Colin Novak: La question s'adresse-t-elle à moi?

Mme Kelly Block: À l'un ou l'autre d'entre vous.

M. Mark Kuess: Je serais ravi de répondre.

Francfort est un excellent exemple. Si vous comparez l'aéroport de Francfort à celui du Grand Toronto, vous verrez qu'ils sont semblables. Quand l'aéroport de Francfort s'apprêtait à subir des modifications liées à l'acheminement de son trafic, les gestionnaires ont produit beaucoup d'études et de rapports, tout comme nous l'avons fait dans le passé. Les données ne manquent pas. Ils ont réussi à réduire à zéro le nombre de vols de nuit. Ils y ont mis fin. Depuis, l'aéroport a pris de l'expansion. À l'époque, les gestionnaires de l'aéroport de Francfort estimaient que cette décision serait un coup fatal, qu'ils perdraient des affaires, que leur rentabilité diminuerait et que l'aéroport ne serait plus viable. C'est tout le contraire qui s'est produit.

Il y a d'autres exemples. Atlanta offre un bon modèle. La ville de Denver, au Colorado, est, elle aussi, dotée d'un aéroport bien planifié.

Pour revenir à ce que disait l'intervenant précédent au sujet de Pickering, des études d'impact ont été menées. L'aéroport de Pickering a fait l'objet d'une excellente planification. Les promoteurs ont fait leurs devoirs, et Transports Canada a joué un rôle très actif. Nous devons utiliser cette information. Elle existe déjà. Nous n'avons qu'à nous en servir.

Mme Kelly Block: Merci.

M. Mark Kuess: Je vous en prie.

Mme Kelly Block: Monsieur Novak, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Colin Novak: En ce qui concerne l'Europe, je trouve que son point fort réside dans les études effectuées pour mieux comprendre le problème. Lorsque Francfort a imposé un moratoire sur les vols de nuit, les recherches ont révélé que ce n'était pas efficace du point de vue de la santé. Même si cela avait bel et bien diminué le nombre de réveils pendant le sommeil, les sondages auprès des gens de la collectivité montraient que le niveau de désagrément n'avait pas changé depuis l'annulation des vols de nuit.

L'Australie, pour sa part, s'en tire bien en ce qui concerne l'échange de renseignements, la participation équitable des collectivités et des aéroports, ainsi que la communication beaucoup plus libre de renseignements, à tel point que les gens peuvent se rendre aux aéroports et demander une information précise ou des types d'information. En effet, des systèmes sont en place pour permettre à l'aéroport de faciliter ces demandes.

• (0935)

Mme Kelly Block: Merci.

Je vis au-dessous d'une trajectoire de vol depuis plus d'une décennie. Mon mari y a vécu toute sa vie. Nous avons acheté sa maison familiale et maintenant que j'ai déménagé, j'entends les sifflets de train. Je le répète, c'est là que se situe la tension, comme mon collègue l'a dit, sur le plan de la planification municipale.

Quand on parle de déplacer les vols et de construire un aéroport dans un endroit reculé, loin des collectivités, monsieur Wojcik, j'aimerais savoir ce que vous pensez, du point de vue commercial, des répercussions sur le milieu des affaires. Même si nous pouvons peut-être faire livrer des marchandises par avion bien plus loin d'une collectivité, il faudra ensuite les charger dans des camions, lesquels prendront alors de la place sur nos routes. Ainsi, nous ne réduirons peut-être pas les émissions comme nous l'avions prévu. J'aimerais vous entendre parler de l'incidence de certaines de ces solutions sur le milieu des affaires.

M. David Wojcik: Chose certaine, l'incidence sur le milieu des affaires serait d'une portée considérable. Même si je reconnais qu'il s'agit d'une solution possible, cela doit faire partie d'une stratégie à beaucoup plus long terme afin que les urbanistes en tiennent compte. Bien que nous puissions déplacer ces plaques tournantes du transport dans des régions très peu habitées, nous devons analyser les effets sur l'environnement dans ces zones vulnérables, ce qui a tendance à ralentir l'installation d'entreprises là-bas. N'oublions pas les coûts associés au déménagement des entreprises et, à juste titre d'ailleurs, comment ferions-nous pour livrer les produits à leur destination à partir de là? Est-ce par train? Est-ce au moyen d'une autre technologie plus écologique qui est maintenant à l'étude? Voilà autant de facteurs à prendre en considération. Ce n'est pas une solution à court terme.

La présidente: Je crois que M. Badawey partage son temps de parole avec Borys. Vous remarquerez que j'ai dit Borys.

Nous vous écoutons.

M. Borys Wrzesnewskij (Etobicoke-Centre, Lib.): Merci.

Monsieur Wojcik, vous avez dit que les heures de la nuit sont critiques. Pourquoi donc?

M. David Wojcik: Je crois qu'elles sont critiques en ce sens qu'il s'agit d'heures de quiétude, de l'avis général. Je les qualifie de critiques parce qu'on doit normalement être silencieux durant ces heures.

M. Borys Wrzesnewskij: Permettez-moi de renchéir là-dessus.

Lorsque je faisais du porte-à-porte, un des moments les plus poignants a été mon entretien avec une mère en fin de matinée. Elle avait un bébé qui pleurait. Voyant son air épuisé, je lui ai dit que ce n'était évidemment pas le bon moment. Elle m'a répondu: « Non, je tiens à vous parler. Je n'ai pas pu dormir de la nuit. Mon bébé se faisait réveiller constamment. Des avions ont survolé notre quartier tout au long de la nuit. »

Ces heures sont critiques parce qu'elles ont de graves répercussions sur la qualité de vie de ceux qui se trouvent directement en dessous de ces trajectoires de vol. C'est ce que M. Novak expliquait: le silence est tout à coup rompu par un fort grondement. Les gens se rendorment et, quelques minutes plus tard, la même chose se reproduit.

Vous avez évoqué la politique de bon voisinage. Il y a des gens dans des endroits comme Markland Wood, qui remonte bien avant le début des opérations. C'est un quartier bien établi dont la création précède celle de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto. La qualité de vie des habitants s'est gravement détériorée en raison de ces vols de nuit.

Comment est-ce que Toronto définit les heures de la nuit?

M. David Wojcik: Les heures de vol de nuit sont définies comme celles qui se situent entre 00 h 30 et 6 h 30.

M. Borys Wrzesnewskij: Je dirais que même la définition pose problème. Par exemple, l'aéroport de Francfort, dont on a parlé, reçoit un nombre très limité de vols entre 22 et 23 heures, alors que l'interdiction visant les vols de nuit commence à 23 heures et se termine à 5 heures, et on permet un nombre très restreint de vols jusqu'à 6 heures.

Ne convenez-vous pas que la définition des heures de la nuit, ces heures critiques de sommeil en toute quiétude, ne correspond probablement pas aux habitudes de sommeil des gens?

M. David Wojcik: Selon moi, à mesure que l'économie se raffermirait, les heures de sommeil changent en fonction de ce que nous faisons. Il y a des gens qui vont au lit à 20 heures et qui se réveillent à 3 heures pour...

M. Borys Wrzesnewskij: Monsieur Wojcik, je me permets de ne pas partager cet avis. La plupart des gens de ma circonscription dorment au coucher du soleil. D'habitude, les gens vont se coucher vers 21 heures ou 22 heures.

Bon nombre des problèmes liés aux vols de nuit ont commencé lorsque FedEx a déplacé ses opérations de l'aéroport d'Hamilton Mountain, situé sur l'escarpement qui domine la ville d'Hamilton et, essentiellement, en plein milieu de terres agricoles; c'est donc déjà bien loin de la ville, en zone agricole. L'aéroport Pearson s'est emparé du marché des vols de nuit, au détriment de l'aéroport d'Hamilton. Sur le coup, FedEx n'avait aucun problème à déplacer son centre et l'ensemble de ses opérations.

N'est-ce pas le cas?

• (0940)

M. David Wojcik: J'ignore s'il y a des preuves statistiques qui montrent que le nombre de plaintes relatives à la pollution sonore a augmenté depuis l'arrivée de FedEx.

M. Borys Wrzesnewskij: Ma question est la suivante: n'est-il pas vrai que les opérations de fret aérien de nuit de FedEx, qui sont à l'origine de ce processus, étaient attribuables au fait que l'aéroport Pearson, sous l'égide de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, s'est emparé de ce marché, au détriment de l'aéroport d'Hamilton?

M. David Wojcik: Je ne crois pas que le verbe « s'emparer » soit le mot juste. Je reconnais que l'aéroport Pearson a fini par obtenir le contrat de fret aérien.

M. Borys Wrzesnewskyj: Selon moi, Hamilton représente une occasion évidente en ce qui concerne les opérations de nuit — et non pas les vols passagers transportant des marchandises. Il n'y a littéralement que cinq champs agricoles et cinq maisons de ferme dans cette région précise.

Monsieur Kuess, je vous remercie beaucoup de tout le travail que vous accomplissez au nom de diverses collectivités.

Ce que vous avez souligné était fort judicieux. En fait, pour reprendre l'exemple de l'aéroport de Francfort, qui se classe au septième rang des aéroports les plus achalandés au monde... Tout le monde disait que ce serait désastreux pour l'économie et que l'aéroport ferait faillite. À vrai dire, les gens sont toujours insatisfaits du bruit durant le jour, mais ils peuvent au moins dormir tranquillement.

Avez-vous des données? Aimerez-vous nous expliquer davantage comment l'aéroport de Francfort continue non seulement d'être rentable, mais aussi d'augmenter ses profits, malgré l'interdiction des vols de nuit?

La présidente: Veuillez répondre brièvement.

M. Mark Kuess: Je vous invite à consulter le rapport annuel de cet aéroport. Je vous renvoie également au rapport annuel de l'aéroport de Glasgow. Vous verrez que les affaires vont bien. Il y a une croissance, au grand bonheur des gens d'affaires.

M. Borys Wrzesnewskyj: Merci.

La présidente: Merci beaucoup à nos témoins. Vous avez donné le coup d'envoi à notre étude. Je suis sûre que nous resterons en contact avec vous à mesure que nous progresserons.

Je vais suspendre la séance un instant, le temps de permettre aux prochains témoins de s'installer.

• (0940) _____ (Pause) _____

• (0945)

La présidente: Nous reprenons la séance.

Nous accueillons Chris Isaac, ainsi que Julia Jovanovic, candidate au doctorat à l'Université de Windsor.

Nous recevons également James Castle et Priscilla Tang, de Terranova International Public Safety Canada.

Monsieur Isaac, vous disposez de cinq minutes, après quoi nous devons vous interrompre pour être en mesure de passer aux questions et aux observations des membres du Comité.

Merci beaucoup.

[Français]

M. Chris Isaac (à titre personnel): Merci.

Vous connaissez mon nom; il est écrit ici. Je suis un résident de la ville de Laval depuis 20 ans. J'ai habité dans différents secteurs de cette ville. Au cours des dernières années, le bruit provenant des avions qui passent au-dessus de nos maisons s'est amplifié. Je le remarque davantage depuis que je suis consultant et que j'ai la possibilité de travailler à partir de la maison. Le bruit n'est pas acceptable. Laval est une banlieue de Montréal. On y achète des maisons pour vivre en paix et en toute tranquillité, mais ce n'est pas ce qu'on y trouve.

La gestion des aéroports a été privatisée pour les 60 prochaines années. Ce que je comprends, c'est que toutes les compagnies en

cause, comme NAV CANADA et ADM, se foutent éperdument de la population.

Présentement, les avions doivent monter jusqu'à une altitude de 1 000 mètres avant de pouvoir effectuer un virage. C'est que qu'ils font. Lorsqu'ils atteignent cette altitude, ils sont à 10 kilomètres de l'aéroport de Dorval, de sorte que les avions font leur virage directement au-dessus de chez nous. Puisqu'ils sont en train de monter, c'est une manoeuvre qui s'exécute à plein régime. Selon les relevés de bruit que j'ai pris, cela monte jusqu'à 65 décibels, et parfois même jusqu'à 80 décibels. Laval est une banlieue tranquille où les règlements sont censés limiter le bruit à 55 décibels. Pourtant, il se situe souvent au-dessus de cette norme. Cela nous empêche d'utiliser pleinement notre cour durant l'été. Même au cours des saisons plus froides, quand les fenêtres sont fermées, nous entendons encore tous les grondements. Tous les sons afférents entrent dans la maison. Je ne veux pas avoir à me construire un bunker pour y échapper. Je ne vois pas d'autres solutions présentement.

Nous avons eu une rencontre avec NAV CANADA et avec ADM. On nous a fait de belles façons. On a dit vouloir nous aider et régler les choses. Or, dans une lettre que nous avons reçue, il y a des informations contradictoires. Comme vous pourrez le constater dans les annexes qu'on vous distribuera, on mentionne le nombre de vols, l'altitude des vols et l'horaire des vols. Il y en a aussi jusqu'à tard le soir et pendant la nuit. Il y a de plus en plus de vols: le nombre de vols augmente de 7 % par année. C'est énormément de trafic. Pour des gens qui vivent en banlieue, c'est absolument inacceptable. Je suis vraiment désolé pour tous les gens qui vivent à Montréal et qui subissent cela encore plus fortement, mais c'est Montréal. Je ne connais pas la solution pour Montréal, mais pour ce qui est de Laval, il faut trouver des solutions.

NAV CANADA n'écoute pas. Le ministre Garneau a aussi écrit une lettre qui n'indique pas une volonté de faire quelque chose. Cela me surprend énormément qu'un gouvernement n'ait aucun droit de regard sur des compagnies privées. Je ne crois pas que ce soit vrai. Je crois que le gouvernement a un droit de regard sur tout ce qui se passe dans les communautés et dans le pays. Vous trouverez aussi en annexe la lettre de M. Garneau, ainsi que d'autres statistiques. Toutes les fois où les vents proviennent du nord-est ou de l'est, les avions décollent et survolent notre secteur. Laval ne fait pas partie de Montréal. Laval ne profite aucunement des retombées économiques provenant de l'aéroport.

J'ai entendu un autre témoin parler de Mirabel et dire que c'était un éléphant blanc. C'est bien beau de dire cela, mais j'ai fréquenté cet aéroport dans le temps, et il fonctionnait bien. Déplacer les vols de Mirabel à Dorval pour se rapprocher de Montréal a été une décision d'entreprise.

Je remercie le Comité de travailler dans le sens du respect des citoyens. J'espère que cela va mener quelque part.

• (0950)

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant entendre M. Castle ou Mme Tang, peu importe lequel des deux voudra faire l'exposé.

M. James Castle (président, Terranova International Public Safety Canada (Terranova Aerospace)): C'est Mme Tang qui prendra la parole.

Mme Priscilla Tang (première vice-présidente, Terranova International Public Safety Canada (Terranova Aerospace)): Merci et bonjour, madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je m'appelle Priscilla Tang et je suis première vice-présidente de Terranova Aerospace. Permettez-moi de vous présenter le président de l'entreprise, M. James Castle.

Nous vous remercions d'avoir entrepris cette évaluation de l'incidence du bruit des avions près des grands aéroports canadiens. Merci également de nous donner l'occasion de comparaître à titre de témoins. Vous nous avez demandé de donner notre point de vue sur la question et sur tout autre enjeu important en la matière.

L'amélioration de la sécurité aérienne au Canada est un sujet d'importance nationale. L'amélioration de la sécurité aérienne au Canada telle qu'elle s'applique à tous les aéronefs, aux systèmes d'aéronefs télépilotes, aux véhicules aériens sans pilote et aux systèmes d'aéronefs sans pilote communément appelés drones est un enjeu d'importance nationale et internationale. Dans l'industrie des drones, le Canada est bien placé pour être un chef de file en matière d'innovation, de développement économique et d'utilisation aux fins de sécurité publique.

Les drones peuvent être utilisés pour sauver des vies. Chez Terranova Aerospace, nous sommes motivés par l'objectif que nous nous sommes donné de sauver des vies. Tout ce que nous faisons est conforme aux mandats de Sécurité publique Canada et vise à renforcer l'infrastructure canadienne de gestion des urgences. Les drones que nous utilisons — le système d'aéronef sans pilote Silent Falcon — sont des aéronefs à voilure fixe de quatre mètres d'envergure qui peuvent monter à une altitude de 20 000 pieds. Ces appareils peuvent être utilisés dans les opérations de recherche et de sauvetage déployés pour retrouver des personnes disparues dans des conditions météorologiques difficiles ou sur des terrains accidentés qu'on ne saurait atteindre de façon sécuritaire avec des hélicoptères et des aéronefs civils pilotés par des humains. On n'a qu'à penser aux avalanches, aux feux de forêt et autres catastrophes naturelles.

Aux États-Unis, nos véhicules aériens sans pilote sont utilisés pour aider le gouvernement américain à lutter contre les feux de forêt, à effectuer des opérations de recherche et sauvetage, à gérer des urgences, et à mener à bien la gestion des terres et de la faune.

Les drones peuvent prêter main-forte pour la récupération de restes humains. Avec le concours de la technologie de détection à infrarouge et de l'intelligence artificielle, les drones pourraient localiser avec précision l'emplacement de restes humains dans les sépultures de guerre marines du Canada.

Les drones font l'objet d'innovations sans précédent à l'échelle mondiale et ils sont de plus en plus accessibles. Aujourd'hui, n'importe qui peut acheter un drone chez son marchand d'électronique ou en ligne. L'espace aérien est soudainement devenu accessible au citoyen ordinaire et il n'est plus la chasse gardée des pilotes.

Terranova Aerospace travaille présentement à la mise au point d'une solution à données évolutives semblable à celle qu'utilise Google Maps ou Waze, solution qui intégrera l'intelligence artificielle, la chaîne de blocs et les mégadonnées pour cartographier l'espace aérien canadien à l'intention de l'utilisateur commun. Les capacités que nous cherchons à développer à l'intention de ces utilisateurs de l'espace aérien seront semblables à celles qui permettent actuellement aux automobilistes, par l'intermédiaire d'une application sur leur téléphone intelligent, d'obtenir des directions, et

des informations sur la circulation et la sécurité pour atteindre leur destination.

Enfin, les drones constituent une occasion incontournable de développement économique pour le Canada. Pour peu qu'il se donne une réglementation adéquate pour s'assurer que tous les aéronefs, avec ou sans pilote, seront suivis et exploités en toute sécurité, le Canada pourrait devenir un chef de file mondial dans le développement de cette industrie et profiter des retombées économiques connexes.

Nous vous invitons à travailler avec nous: Terranova Aerospace peut être votre partenaire pour assurer le développement et l'optimisation du potentiel de cette nouvelle industrie afin que le Canada puisse devenir un chef de file dans l'exploitation des drones aux fins de sécurité publique, d'innovation et de prospérité économique.

Merci, madame la présidente, de nous avoir donné l'occasion de faire cette présentation.

• (0955)

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons passer à Mme Jovanovic.

Mme Julia Jovanovic (candidate au doctorat, University of Windsor, à titre personnel): Bonjour. Je m'appelle Julia Jovanovic et je fais partie d'une équipe de recherche de l'université de Windsor, en Ontario.

En collaboration avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, mon équipe et moi travaillons sur un projet portant sur l'analyse des effets qu'a le bruit des avions sur les collectivités voisines des aéroports. Notre travail porte principalement sur l'irritation sonore que causent les avions.

Je suis ici aujourd'hui pour entretenir le Comité au sujet de l'importance d'étudier l'irritation que cause le bruit des avions à l'échelle nationale, et pour présenter les plus récentes découvertes à ce sujet afin d'aider le Comité dans cette étude.

En outre, j'aimerais exhorter les autorités compétentes à effectuer des études épidémiologiques localisées afin de faire le suivi d'indicateurs de santé objectifs chez les personnes touchées de manière à cerner avec certitude les risques relatifs pour la santé associés aux différents degrés d'exposition au bruit des avions.

L'irritation est l'effet le plus courant du bruit dans les collectivités, et l'Organisation mondiale de la santé la considère comme étant néfaste pour la santé. Au cours des dernières années, l'irritation a suscité beaucoup d'attention, car elle n'est plus seulement considérée comme l'effet le plus probable de l'environnement sonore sur la santé, mais aussi comme un facteur pouvant contribuer de manière importante aux risques relatifs à d'autres problèmes de santé.

Les résultats des enquêtes sur l'irritation sont à la base de l'établissement des seuils d'exposition au bruit, de la réglementation et des efforts d'atténuation du bruit. Par conséquent, toute initiative visant à réduire les effets du bruit des avions sur les personnes doit en fin de compte s'efforcer de réduire cette irritation et, par le fait même, d'atténuer d'autres effets néfastes sur la santé.

De plus en plus d'études récentes laissent entendre que l'irritation sonore causée par les transports est à la hausse. Un nombre grandissant de gens témoignent des degrés d'inconfort élevés en présence de niveaux d'exposition sonores plus faibles que jamais auparavant. De tous les moyens de transport, l'avion est celui dont le bruit est perçu comme étant le plus irritant. Compte tenu des prévisions d'augmentation continue de la capacité dans les principaux aéroports du monde entier et de l'augmentation avérée de l'irritation provoquée par le bruit des avions, il n'a jamais été aussi crucial d'étudier la question de façon approfondie et de trouver des solutions pour atténuer et gérer cette irritation.

Étant donné l'importance cruciale que revêt ce phénomène, il est essentiel que la question soit étudiée en profondeur tout en gardant à l'esprit quelques considérations très importantes. Premièrement, l'atténuation du bruit et l'atténuation de l'irritation causée par le bruit ne sont pas une seule et même chose. Il s'agit là d'une distinction importante, car il existe des exemples d'efforts de réduction du bruit qui n'ont pas permis de réduire l'irritation de façon significative, comme cela s'est vu, notamment, avec l'interdiction nocturne de Francfort. Deuxièmement, l'irritation est un phénomène psychologique et sociologique complexe qui ne peut être prédit ou réglementé simplement et précisément par une dynamique dose-réponse.

De façon succincte, disons qu'une dynamique dose-réponse est un outil couramment utilisé pour prédire l'irritation. Essentiellement, cela consiste à utiliser une courbe dérivée de données sur l'irritation corrélée à des niveaux d'exposition au bruit modélisés pour établir qu'à certains niveaux d'exposition, tel pourcentage de la population sera fortement irrité. Pour expliquer cela simplement, c'est comme si l'on essayait de prédire comment les gens de tout le pays se sentiraient par rapport au temps qu'il fait, alors qu'on ne dispose que de la température extérieure. Bien que la température soit un indicateur clé, elle ne suffit pas pour présumer du confort ou de l'inconfort des gens. D'autres facteurs sont pertinents, et peut-être encore plus révélateurs. Il faut, par exemple, tenir compte des précipitations, de l'humidité relative, de l'emplacement, des préférences individuelles, etc.

De même, la réponse hautement subjective de ce qui est ressenti comme de l'irritation ne peut pas être prédite uniquement par l'exposition globale au bruit, au niveau sonore d'un environnement. D'autres aspects acoustiques et non acoustiques névralgiques doivent être examinés, comme la qualité du son, les niveaux de bruit de fond, les attitudes envers la source de bruit et envers les autorités, les capacités d'adaptation, la sensibilité individuelle au bruit et plus encore. Il est essentiel que les facteurs acoustiques et non acoustiques soient pris en compte dans l'étude de l'irritation. Une compréhension approfondie des facteurs non acoustiques qui contribuent à l'irritation pourrait déboucher sur de nouvelles approches en matière d'atténuation.

•(1000)

Enfin, le Canada a besoin d'un examen et d'une vérification appropriés des paramètres et des seuils actuels d'exposition au bruit et de nuisance sonore, car ces paramètres sont très désuets. En outre, ils n'ont jamais été corroborés par les résultats des enquêtes canadiennes qui ont été menées à ce sujet. Il s'agit là d'une étape nécessaire pour garantir que la politique actuelle de réduction du bruit répond à son objectif.

Je vous remercie du temps que vous m'avez accordé. Je serai heureuse de répondre à vos questions.

La présidente: Je vous remercie beaucoup.

Nous allons maintenant céder la parole à Mme Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente, et je remercie nos témoins de leur présence parmi nous.

Il s'agit de notre toute première réunion concernant l'étude et l'évaluation de l'incidence du bruit des avions près des grands aéroports canadiens. Nous avons déjà commencé à comprendre qu'il s'agit d'une question très complexe et qu'il n'y a pas de réponse facile. Lors de la comparution du groupe d'experts précédent, mon collègue a fort habilement souligné la tension qui existe entre des valeurs concurrentes, souvent entre le grand public, les collectivités, les voyageurs et les entreprises.

Je me réjouis des exposés que vous avez faits.

J'aimerais poser une question à Terranova International Public Safety Canada.

La technologie des systèmes d'aéronefs pilotés à distance peut-elle offrir des solutions aux problèmes de bruit dans l'aviation?

M. James Castle: Oui, absolument. Lorsque l'avion Silent Falcon vole à une centaine de pieds au-dessus d'une zone habitée ou d'une zone réglementée, il ne produit pratiquement aucun son. Ainsi, la question de l'évitement de tout type de bruit d'avion n'est clairement pas un... Cela n'aurait pas lieu d'être.

Les seuls types de variations que vous auriez, à mesure que les drones deviennent plus populaires au Canada et que les gens les font voler autour des zones sinistrées, des feux de forêt et ainsi de suite... Ils viennent aussi à proximité des aéroports, et ils peuvent causer beaucoup de dommages aux aéronefs, tant au sol et qu'au décollage.

Pour revenir à la question, les sons des drones sont pratiquement nuls, de n'importe quelle distance, au décollage, dans les airs et à l'approche. Donc, si on les utilise conformément aux lignes directrices sur la gestion des urgences pour fournir des services de recherche et de sauvetage ou à d'autres fins, il ne s'agit pas d'une période prolongée d'émissions sonores. Le système d'aéronef télépiloté, le RPAS, peut voler pendant cinq heures et, aux termes d'une entente avec la Defense Advanced Research Projects Agency, la DARPA, nous envisageons de les perfectionner pour qu'ils puissent rester dans les airs indéfiniment.

L'importance de couper le son est une préoccupation clé dans ce que nous faisons.

•(1005)

Mme Kelly Block: Merci beaucoup.

Madame Jovanovic, j'ai aimé votre témoignage. Vous avez peut-être déjà répondu à ma question dans vos observations liminaires, mais je veux la formuler autrement et peut-être vous donner l'occasion de nous en dire un peu plus à ce sujet.

Nous savons que les principaux aéroports du Canada sont situés dans des endroits très divers. Quels sont les facteurs locaux qui devraient être pris en compte lors de l'élaboration de stratégies visant à atténuer le bruit causé par le trafic aérien?

Mme Julia Jovanovic: Merci d'avoir posé la question.

Comme vous l'avez dit d'entrée de jeu, c'est un sujet très complexe. Il y a de nombreux facteurs dont il faut tenir compte, et ils sont très particuliers à chaque endroit. Il est donc essentiel que des études soient effectuées là où l'on cherche à proposer certaines mesures d'atténuation. Les facteurs peuvent varier selon les populations — les types de logements, le zonage, le type de quartier, les niveaux de bruit ambiant.

Dans son exposé, M. Isaac a souligné que, dans certains quartiers, le bruit ambiant est relativement faible, de sorte que tout passage aérien causerait une perturbation importante. En revanche, dans un environnement urbain plus dense où le bruit ambiant dépasse 40 décibels, le survol d'un aéronef ne sera peut-être pas perçu comme quelque chose de dérangeant.

Toute étude qui sera menée doit tenir compte des caractéristiques précises du lieu visé, y compris tous les facteurs personnels, attitudinaux et culturels propres à cet endroit. Les données ont montré qu'il existe des écarts importants dans les résultats des enquêtes réalisées dans différentes régions.

J'espère avoir répondu à votre question.

Mme Kelly Block: Absolument. Je vous remercie.

La présidente: Passons à M. Iacono.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins d'être parmi nous et de nous livrer leurs témoignages.

Monsieur Isaac, je vous remercie d'être venu de Laval. Vous êtes un citoyen de ma circonscription.

Pourriez-vous faire part au Comité de votre expérience concernant le bruit des avions qui survolent votre domicile? Vous me l'avez déjà expliqué, mais pouvez-vous dire au Comité ce que vous avez fait pendant l'été pour déterminer la trajectoire des avions?

M. Chris Isaac: L'été à la maison, nous allons à l'extérieur et nous utilisons notre piscine. Or si nous sommes en train de converser et qu'un avion passe, nous sommes obligés d'interrompre la conversation et d'attendre que l'avion soit suffisamment loin pour la reprendre. Nous entendons les avions pendant tout le temps qu'ils passent, et pas seulement quand ils survolent la maison. Nous les entendons arriver, et quand ils survolent la maison, c'est vraiment un vrombissement que nous entendons. Comme nous ne voulons pas crier à tue-tête pour nous parler, nous cessons nos conversations et attendons que l'avion se soit éloigné pour les reprendre. Tous ces avions viennent faire un virage près de chez nous pour ensuite se diriger vers l'ouest, que ce soit vers Toronto, l'Alberta, Vancouver ou ailleurs.

Ce bruit est inacceptable, surtout dans une communauté où les gens se soucient du bruit. Nous surveillons le bruit que nous faisons. Par exemple, ceux qui ont des chiens doivent les empêcher d'aboyer, ou encore nous ne sortons pas nos chaînes audio à l'extérieur.

M. Angelo Iacono: Depuis combien de temps analysez-vous le problème du bruit causé par les avions? Comment a-t-il évolué?

•(1010)

M. Chris Isaac: Cela fait au moins quatre ans. Le problème existait sûrement auparavant, mais comme j'étais souvent en déplacement ou en voyage, je ne le remarquais pas autant. En fait, j'utilisais les avions. Cependant, j'étais loin de m'imaginer qu'ils me feraient autant souffrir.

M. Angelo Iacono: Pouvez-vous nous dire quels types d'appareils survolent votre domicile et à quelle fréquence? Selon ce que vous m'avez déjà dit, vous êtes même capable de déterminer de quels types d'avions il s'agit. Pouvez-vous nous donner plus de précisions?

M. Chris Isaac: Il y a toute la série des Airbus, les Boeing 737-700, les Bombardier CRJ700, les Embraer ERJ175 SU, les Boeing 737-436. Les compagnies sont Air Canada, le réseau Star Alliance d'Air Canada, Air Canada Rouge, Delta Connection, GoJet,

Sunwing, WestJet, et j'en passe. Ces avions passent tous au-dessus de ma maison.

M. Angelo Iacono: Nous pouvons en conclure que vous arrivez à très bien voir les avions qui survolent votre maison.

M. Chris Isaac: Oui, assez bien.

M. Angelo Iacono: À quelle fréquence et à quels moments précis de la journée cela se passe-t-il? Est-ce seulement le jour? Y a-t-il des avions la nuit ou tôt le matin?

M. Chris Isaac: C'est à toute heure du jour. La fréquence varie. Je n'ai pas noté tous les jours, mais j'ai pris des échantillons. Cela peut avoir lieu facilement soixante fois par jour, et ce, jusqu'à 23 h 30.

Il y a aussi les avions à hélices, par exemple les Citation Sovereign, les Dash 8 Q300 et Q400, qui se rendent à Kuujuaq, à Chibougamau, à Sept-Îles, à Québec. Ils passent tous très près des maisons.

M. Angelo Iacono: Vous dites avoir pris des échantillons. Que voulez-vous dire par là, exactement?

M. Chris Isaac: Je vous ai fait parvenir des annexes, mais elles ne se trouvent pas encore sur votre table. Lorsque vous y aurez accès, vous verrez qu'elles indiquent tout plein d'information sur les avions qui survolent ma maison, par exemple la série d'avions, l'heure à laquelle ils passent et les numéros de vol. On peut vraiment constater de quels types d'avions il s'agit.

M. Angelo Iacono: Avez-vous déjà analysé le bruit? Autrement dit, avez-vous un appareil qui vous permet de mesurer les niveaux de bruit atteints?

M. Chris Isaac: Oui, j'ai pris des mesures au décibelmètre. On se souviendra que les gens d'Aéroports de Montréal ont mis en doute la validité de mon appareil. Or je m'en suis servi dans le cadre d'événements où l'on doit limiter le son à un certain nombre de décibels, par exemple lors d'Osheaga, à Montréal. Les résultats donnés par mon appareil étaient comparables à ceux des appareils de la Ville. Si les appareils de la Ville ne sont pas bons, je me demande bien lesquels peuvent l'être. Le niveau atteint 65 décibels et dépasse parfois 80 décibels.

M. Angelo Iacono: Avez-vous fait une analyse quotidiennement au moyen cet appareil?

M. Chris Isaac: Je l'ai fait plusieurs fois.

M. Angelo Iacono: Nous avez-vous également fourni ces données?

M. Chris Isaac: Je ne sais pas si cela fait partie des photos que je vous ai remises, mais j'en ai une qui indique un résultat de près de 72 décibels.

M. Angelo Iacono: Vous...

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Iacono. C'est tout le temps que nous avons.

Monsieur Aubin, c'est à vous.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je remercie nos invités d'être parmi nous.

Je poursuis la conversation avec vous, monsieur Isaac.

Vous avez parlé tout à l'heure de vos rapports avec ADM. Avez-vous des contacts réguliers, ou n'y a-t-il eu qu'une rencontre, qui s'est terminée de la manière dont vous l'avez mentionné?

M. Chris Isaac: Dans un premier temps, j'ai envoyé mes requêtes à M. Iacono, qui est le député de ma circonscription, Alfred-Pellan. Nous avons envoyé une lettre à ADM et, par la suite, nous avons eu une rencontre avec des représentants d'ADM. Des gens de NAV CANADA étaient également présents. On nous a dit qu'on allait faire quelque chose.

M. Robert Aubin: Toutefois, il n'y a pas eu de suivi.

M. Chris Isaac: Il y a eu des lettres contradictoires, comme vous pourrez le constater dans les annexes que je vous ai remises. On avance certaines choses, mais on dit plus loin qu'il n'y a pas de solution.

M. Robert Aubin: D'accord.

Je crois que vous avez fait allusion à votre changement de carrière, qui vous permettait de travailler à la maison maintenant.

M. Chris Isaac: Oui.

M. Robert Aubin: Est-ce que vous êtes de retour à Laval, ou est-ce que vous y étiez auparavant?

M. Chris Isaac: J'y étais déjà. J'ai tout le temps habité à Laval.

M. Robert Aubin: À présent, vous êtes plus à même de mesurer réellement la nuisance.

• (1015)

M. Chris Isaac: Oui, car je suis plus présent à la maison.

M. Robert Aubin: Constatez-vous une différence dans le voisinage? Par exemple, est-ce que des gens vendent leur résidence parce qu'ils n'en peuvent plus de ce bruit?

M. Chris Isaac: C'est vraiment paradoxal, parce qu'il y a beaucoup de gens qui ont déjà déménagé de Montréal à Laval, à cause du bruit intolérable à Montréal, et ces gens considèrent actuellement déménager de Laval. Moi-même, j'ai un ami technicien à qui j'ai parlé d'une maison à vendre près de chez moi, et il m'en parle déjà. Il me dit que cela n'a pas de sens, d'autant plus qu'il a un bébé. Il pourrait même nous fournir son témoignage.

Cette situation est très agaçante. Comme je le disais plus tôt, nous, les citoyens, faisons attention de ne pas faire trop de bruit, alors pourquoi les compagnies aériennes peuvent-elles arriver n'importe où, avec leurs gros sabots, et nous imposer tout ce bruit?

M. Robert Aubin: On commence à avoir une bonne idée de la situation quand on voit que, depuis à peu près une décennie, Transports Canada abdique systématiquement ses responsabilités au profit de l'industrie.

J'aimerais maintenant poursuivre avec vous, madame Jovanovic.

Vous avez dit plus tôt que le Canada devait revoir les seuils d'exposition au bruit, parce que ses modèles sont désuets et qu'ils ne seraient pas corroborés par un certain nombre d'études.

Est-ce que le premier problème lié au sujet que nous étudions présentement pourrait être l'impossibilité d'obtenir des données probantes qui nous permettraient de comprendre la situation et de trouver des solutions?

[Traduction]

Mme Julia Jovanovic: Je crois fermement qu'il y a un manque de données probantes pour le Canada. J'examine cette question depuis un certain temps déjà. Je constate qu'il manque beaucoup de données pour évaluer de possibles mesures d'atténuation.

Je faisais référence aux courbes de niveau de la prévision de l'ambiance sonore, la PAS, et en particulier aux mesures désuètes qui sont actuellement utilisées comme lignes directrices par Transports

Canada. Ces courbes de niveau se veulent avant tout un outil d'aménagement du territoire. Essentiellement, elles prédisent le bruit à venir et son incidence au sol.

Actuellement, Transports Canada recommande de ne pas aménager de nouveaux ensembles résidentiels dans les secteurs où le coefficient PAS dépasse 30, et de prévoir une forme d'insonorisation là où ce coefficient est de 25.

Quoi qu'il en soit, ces lignes directrices n'ont pas été examinées ou corroborées par des enquêtes canadiennes sur l'irritation, qui sont les outils utilisés pour déterminer combien de personnes seront incommodées par tel ou tel niveau d'exposition. Ces lignes directrices ont été établies dans les années 1970 à partir d'une analyse effectuée aux États-Unis pour de multiples formes de transport, et pas seulement pour le bruit des avions. De nombreux pays à travers le monde ont entrepris de revoir ces seuils et les mesures qu'ils utilisent afin d'être mieux équipés pour prédire les effets du bruit des avions sur les communautés situées à proximité des couloirs aériens ou des aéroports.

Si nous n'avons pas une version mise à jour d'une mesure comme celle-là ou de lignes directrices comme celles-là, même les mesures actuellement prises en matière d'aménagement du territoire ne seront pas efficaces.

Les choses ont changé. Nous assistons à une recrudescence des nuisances sonores causées par des avions, mais à des fréquences inférieures. Cela n'est pas pris en compte actuellement.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Aubin.

Monsieur Hardie, nous vous écoutons.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Madame Jovanovic, tout d'abord, j'aimerais faire une petite mise au point acoustique. Vous n'avez pas à vous pencher sur votre microphone. La prononciation percutante des « p » heurte les oreilles de nos traducteurs.

Mme Julia Jovanovic: Toutes mes excuses.

M. Ken Hardie: La technique du microphone: j'en ai fait ma vie pendant un certain temps.

Un député: À faire du bruit.

Des voix: Oh, oh!

M. Ken Hardie: Vous avez dit que l'irritation peut contribuer à d'autres problèmes de santé. Maintenant, je vais peut-être vous poser quelques questions qui mettront en évidence le fait que nous n'en savons pas assez pour l'instant. Se peut-il que ce soit le contraire qui se produise? Se peut-il qu'une personne ait certains traits particuliers de santé qui la rendraient plus susceptible d'être irritée par le bruit? Que sait-on à ce sujet?

Mme Julia Jovanovic: Merci d'avoir posé cette question. C'est de là que vient ma recommandation pour un examen plus approfondi de la question de l'irritation. Dès les années 1960, les scientifiques et les experts étaient conscients du rôle joué par la sensibilité personnelle au bruit dans l'évaluation de l'irritation. Il y a des facteurs, des facteurs personnels, qui peuvent avoir une incidence sur l'évaluation de l'irritation, des facteurs susceptibles d'amplifier ou d'atténuer cette irritation.

Je suis certaine que dans cette salle, tous les gens ne réagiront pas de la même façon à, par exemple, ce bruit qui continue de nous interrompre en arrière-plan. Il s'agit d'une mesure très subjective. C'est l'ensemble des facteurs qui nourrissent cette irritation qui doit être examiné pour déterminer ce qu'il y a de mieux à faire pour les atténuer. La sensibilité au bruit s'est révélée être l'un des facteurs importants qui contribuent à l'irritation.

• (1020)

M. Ken Hardie: Pour en revenir à mes observations de tout à l'heure, je signale qu'il fût un temps où je travaillais à la programmation de stations de radio. J'ai constaté que les hommes et les femmes réagissaient très différemment aux facteurs d'irritation. C'est quelque chose dont nous tenions compte au moment de programmer la musique — le tempo, le type d'instrumentation, etc.

Cela dit, avons-nous des données qui montrent comment les hommes et les femmes réagissent différemment au bruit?

Mme Julia Jovanovic: Très certainement, et les données varient. Des sondages qui ont été menés dans les années 1970 indiquaient que les hommes et les femmes ne réagissaient pas de façon bien différente. Toutefois, des sondages plus récents, qui ont été menés dans différentes régions, bien entendu, indiquent au contraire que les femmes sont plus incommodées par de faibles niveaux de bruit que les hommes. Les conclusions varient également à cet égard.

M. Ken Hardie: Notre capacité d'entendre divers sons, surtout différentes fréquences, change à mesure que nous vieillissons. Y a-t-il des fréquences émises par des moteurs d'avion qui ont tendance à pénétrer? Est-ce que certaines fréquences émises par les avions constituent la plus grande source d'irritation causée?

Mme Julia Jovanovic: Vous soulevez un point très important, et je vous en remercie. Lorsqu'on parle du bruit des avions, la qualité du son est très importante. Jusqu'à présent la réglementation a toujours été basée sur le niveau sonore — la mesure dans laquelle le son est fort —, mais cela n'explique pas les différences chez les individus: une personne peut être très incommodée par la circulation routière et l'être tout autant par le niveau de bruit d'un avion, qui est plus faible que celui émis par la circulation routière. Tout n'est pas lié au volume. C'est lié au volume d'une certaine façon et à la qualité du son d'une autre façon. La fréquence est très pertinente.

Généralement, lorsqu'on est en présence de sons purs, qui constituent une fréquence dominante, cela suscite une très forte réaction de la part d'un récepteur, d'une personne. Il en est habituellement de même des hautes fréquences. Les basses fréquences pénètrent la maison, par exemple, plus facilement, et peuvent causer une vibration.

C'est une autre voie qui a été proposée pour la recherche. En fait, dans le cadre d'une étude européenne, on a pris le profil sonore de différents types de jet et on a demandé aux membres de la collectivité d'ajuster certains aspects de la qualité du son pour obtenir un son généralement plus agréable. On n'en avait pas réduit le volume, remarquez. La composition du son était simplement différente, et il était alors moins irritant.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand: Merci.

Monsieur Isaac, je vous remercie de votre témoignage. Vous montrez très clairement qu'il s'agit d'un problème national, car tout ce que vous disiez est exprimé dans ma circonscription également. Je vous en remercie.

Je vais d'abord m'adresser à M. Castle et à Mme Tang.

Lorsqu'on m'a parlé des drones pour la première fois, j'ai pensé que c'était très bien, car j'ai lu dans un article qu'on avait utilisé un drone pour envoyer un défibrillateur à une personne qui vivait en région éloignée. La personne a été sauvée et a pu se rendre à l'hôpital à temps.

Depuis, il semble que nous ne sommes limités que par notre imagination concernant leurs capacités et l'utilisation que nous pouvons en faire. Toutefois, comme vous l'avez dit, on est également très préoccupé par leur dangerosité. Je sais qu'à l'aéroport Pearson, juste à côté de la circonscription que je représente, à bien des reprises, des collisions impliquant des drones utilisés à des fins récréatives ont été évitées de justesse. On en a trouvé sur la piste. On ne peut qu'imaginer ce qui se serait passé si un drone était entré en collision avec un avion.

Vous avez mentionné que vous êtes en train de cartographier l'espace aérien à l'intention des individus. Je me demande comment cela interagirait avec le géorepérage. Par exemple, les aéroports auraient-ils le droit d'interdire l'utilisation d'un espace?

• (1025)

Mme Priscilla Tang: Oui, cela correspond exactement à la capacité qui y serait intégrée. L'objectif est en partie de délimiter des zones interdites d'accès aux gens qui pilotent des drones à des fins récréatives — comme les aéroports et même des sépultures de guerre marines. L'utilisateur commun aurait accès à cette information, de la même façon que lorsque nous utilisons Google Maps ou Waze, nous obtenons de l'information importante sur la circulation, sur une zone de construction à éviter.

M. Gagan Sikand: Cette plateforme serait-elle accessible sous forme d'application?

Mme Priscilla Tang: Oui. Elle serait facilement intégrée à la technologie que nous utilisons tous. Ce serait accessible sur le nuage, les téléphones intelligents, les iPad et les ordinateurs, ainsi qu'à distance.

Par exemple, dans la réglementation sur les drones, si nous devions simplement installer un routeur ou un appareil GPS, comme un *blockchain router*, sur chaque drone au Canada, alors Transports Canada et d'autres organismes gouvernementaux, de même que les aéroports et les pilotes, seraient en mesure de surveiller en tout temps où se trouvent les drones dans l'espace aérien.

M. Gagan Sikand: Je dois toujours poser une question sur l'aspect sécuritaire. Est-ce que ce sera sécuritaire ou vous croyez qu'il pourrait y avoir piratage? Quels dispositifs de sécurité sont intégrés s'il y a un piratage?

Mme Priscilla Tang: Si les données étaient piratées?

M. Gagan Sikand: Oui.

Mme Priscilla Tang: Eh bien, l'idée, en fait, c'est de rendre ces données accessibles au public, de la même façon que nous pouvons accéder aux données lorsque nous utilisons Google Maps ou Waze. Tout le monde peut voir l'information sur la circulation. Tout le monde peut voir les routes en construction et à quel endroit se trouvent les autres voitures. L'idée, c'est que pour favoriser la sécurité publique, nous rendons les données accessibles au plus grand nombre de gens possible.

M. Gagan Sikand: Merci beaucoup.

Madame Jovanovic, vous avez dit que l'Organisation mondiale de la Santé considère le bruit comme une source d'irritation. S'agit-il du bruit des avions ou du bruit en général?

Mme Julia Jovanovic: Il s'agit du bruit provenant de divers moyens de transport, dont le train, l'automobile et l'avion. Il y a également le bruit industriel, le bruit associé au divertissement et aux loisirs, etc. — tous ces différents types de bruit causent de l'irritation.

M. Gagan Sikand: Est-ce qu'on utilise une mesure différente pour le bruit d'un avion, ou bien on utilise toujours les décibels?

Mme Julia Jovanovic: Ce sont habituellement des données cumulatives. Au Canada, pour le bruit des avions, il s'agit des prévisions d'ambiance sonore. Toutefois, ailleurs dans le monde, on a déterminé que l'indice Lden était meilleur.

M. Gagan Sikand: Je n'ai pas beaucoup de temps.

Vous avez dit que nous devenons plus sensibles à de faibles niveaux de bruits. Cela inclut-il le bruit d'un drone?

Mme Julia Jovanovic: Je ne peux avancer d'hypothèses à cet égard. J'imagine que cela pourrait être le cas de certaines personnes. Ce serait alors une question de préférence.

M. Gagan Sikand: Est-ce que...

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

Monsieur Jeneroux.

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Bienvenue au Comité. Je vous remercie de votre présence.

Je comprends la contradiction à laquelle nous sommes confrontés, essentiellement.

Je viens d'Edmonton, et il y a un aéroport qui est situé à une bonne distance du centre-ville et d'un certain nombre de résidences. Malgré l'expansion, il est toujours à une bonne distance des propriétés résidentielles. On entend souvent des gens d'Edmonton se plaindre du fait qu'il n'y a pas d'aéroport près de la ville. Des avions passent au-dessus de ma circonscription. Cependant, je ne dirais pas que j'entends autant de bruit que peut-être certains de mes collègues. Nul doute que les analystes auront déjà relevé cette contradiction dans l'étude.

J'espère que des données existent, et j'espère qu'en tant que témoins, vous êtes en mesure de nous dire où nous pouvons les trouver. Actuellement, les aéroports ont une réglementation visant à résoudre les problèmes de bruit. Par exemple, les avions doivent voler dans un certain angle, à une altitude donnée, et il y a des règles liées à leur descente, etc. Y a-t-il des conséquences si les règles ne sont pas respectées? Les pilotes sont-ils pénalisés? D'après votre expérience, qu'arrive-t-il si la réglementation n'est pas respectée?

•(1030)

Mme Julia Jovanovic: Lorsque des pratiques exemplaires établies par l'aéroport, ou par Nav Canada, ne sont pas respectées, et qu'on le signale, les autorités compétentes enquêtent sur la situation et on peut déterminer qu'il convient d'imposer une amende.

M. Matt Jeneroux: Avons-nous des données sur le nombre de personnes qui reçoivent des amendes, le nombre de conséquences...?

Mme Julia Jovanovic: Je ne peux parler au nom de tous les aéroports canadiens, mais je sais que l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto publie un rapport annuel sur le nombre de plaintes reçues, le nombre de plaintes qui ont fait l'objet d'une enquête pour violation, le nombre d'enquêtes qui ont abouti à l'imposition d'une amende, etc.

M. Matt Jeneroux: Les aéroports font état de cela.

Je m'attends à ce que nous fassions une recommandation à Transports Canada dans notre rapport. Si nous recommandons que le ministère fasse ce suivi pour chaque aéroport, s'agit-il là de l'information que nous devrions conseiller à Transports Canada de recueillir?

Mme Julia Jovanovic: Vous soulevez un dilemme très intéressant, car à l'heure actuelle, la reddition de comptes est plutôt vaste et affaiblie, et elle n'est pas claire, ni facilement suivie en quelque sorte. J'ai examiné la situation d'autres pays à cet égard, et je trouve qu'il est plus facile de résumer leurs pratiques que celles du Canada. À l'heure actuelle, le Canada n'a pas de méthodologie cohérente pour ce qui est, premièrement, de recueillir les données de tous les grands aéroports et, deuxièmement, de les communiquer clairement et efficacement à tous les intervenants, ce qui favoriserait un processus collaboratif de gestion ou de résolution du problème. Si l'on n'a pas l'information, on ne peut pas faire grand-chose pour gérer le problème, n'est-ce pas?

M. Matt Jeneroux: Donc, les aéroports auraient l'information, ou parlons-nous des transporteurs?

Mme Julia Jovanovic: Les aéroports recueillent l'information dans une certaine mesure par les terminaux de surveillance du bruit. Ils connaissent les attentes sur le plan du volume et du type d'avion. Or, dans des pays comme l'Australie, le gouvernement fédéral joue un rôle très actif dans la consolidation de cette information et s'assure que tous les aéroports en font rapport régulièrement et de façon claire.

M. Matt Jeneroux: Monsieur Isaac, avez-vous reçu une réponse au sujet de votre pétition? Malheureusement, le seuil de 500 n'a pas été atteint, mais le ministre vous a-t-il répondu?

M. Chris Isaac: Non, pas vraiment. Nous n'avons rien reçu.

Concernant Nav Canada, dont vous venez de parler, je ne crois pas que l'organisme fait du bon travail pour ce qui est de tenir compte des citoyens. Il ne fait qu'éviter le problème.

La présidente: Merci, monsieur Isaac.

Il reste quelques minutes pour M. Graham.

Il s'agit du temps qui était accordé à M. Badawey. Il est d'humeur généreuse aujourd'hui.

M. David de Burgh Graham (Laurentides—Labelle, Lib.): Je lui en suis reconnaissant. Merci.

Je veux dire brièvement, monsieur Jeneroux, pour répondre à votre question, que la plupart de ces aéroports sont actifs dans ce que nous appelons l'espace aérien de classe C. Si vous contrevenez de façon importante à une règle, la tour vous donnera un numéro de téléphone auquel vous devrez appeler, ce qui signifie que vous êtes dans le pétrin.

Nous parlons du bruit d'un avion et j'essaie de faire le lien entre les avions et les drones. Où en sommes-nous sur le plan du transport de passagers par drone?

Mme Priscilla Tang: Très bientôt... cela existe déjà dans un certain nombre de pays du Moyen-Orient, de pays arabes, comme à Dubaï. De plus, quand on parle d'Uber Air, il s'agit vraiment de drones transportant des passagers. C'est pourquoi la sécurité liée aux drones est aussi importante pour nous que les règles de sécurité qui existent pour les aéronefs de passagers, car bientôt, ce sera une seule et même chose.

• (1035)

M. David de Burgh Graham: Les pilotes devraient-ils être tenus d'apprendre le droit aérien?

Mme Priscilla Tang: Je dirais que si nous devons tous obtenir un permis pour pouvoir piloter un avion et conduire une voiture ou un bateau, pourquoi ne nous faudrait-il pas en obtenir un pour piloter un drone?

Pour revenir à ce qui a été dit au sujet de la non-conformité, le problème concernant la réglementation est lié, bien sûr, à son application. Nous l'avons constaté avec Transports Canada. Il y a une importante occasion pour tous les secteurs de voir à l'application, dont l'application de la loi.

À l'heure actuelle, certaines amendes imposées à des pilotes de drones peuvent atteindre 50 000 \$. Je vis près de l'aéroport Billy-

Bishop, le long du lac à Toronto. Je vis également près d'un parc. Je vois constamment des drones qui sont utilisés à des fins récréatives. J'entends également beaucoup de bruits qui pourraient être mieux gérés.

M. David de Burgh Graham: Vous avez parlé de la chaîne de blocs comme méthode de distribution. Nous avons déjà des transpondeurs mode S. A-t-on l'intention de munir chaque drone de transpondeurs mode S? Le bruit d'une collision entre un avion et un drone est assez fort, ce qui est tout à fait en rapport avec l'étude.

Mme Priscilla Tang: Exactement, et on parle de la même fréquence, ce qui fait partie de la question de sécurité. Alors, oui, tout à fait.

M. David de Burgh Graham: D'accord. Merci.

La présidente: Je remercie les témoins. Nous vous remercions de votre participation.

Je vous demanderais de quitter la salle, puisque nous devons faire des travaux à huis clos pendant quelques minutes.

Merci beaucoup.

[*La séance se poursuit à huis clos.*]

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>