

**L'HON. MARLENE JENNINGS, C.P., DÉPUTÉE
NOTRE-DAME-DE-GRÂCE—LACHINE**



**HON. MARLENE JENNINGS, P.C., M.P.
NOTRE-DAME-DE-GRÂCE—LACHINE**

**Gestion du bruit aéroportuaire :
Défis et recommandations**

Le 7 mars 2011

**L'honorable Marlene Jennings, C.P., députée
Notre-Dame-de-Grâce—Lachine**

Bureau d'Ottawa

Édifice de la Promenade, bureau 1020
Chambre des communes
Ottawa (Ontario) K1A 0A6

Téléphone : (613) 995-2251
Télécopieur : (613) 996-1481
Courriel : jennim@parl.gc.ca

Bureau de circonscription

6332, rue Sherbrooke Ouest,
Bureau 204
Montréal (Québec) H4B 1M7

Téléphone : (514) 489-8703
Télécopieur : (514) 489-2806
www.marlenejennings.ca

Le 7 mars 2011



Chers amis et amies,

À titre de députée de Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, j'ai eu l'occasion d'entendre, au cours des trois dernières années, plusieurs personnes, groupes de citoyens et élus qui m'ont fait part de l'augmentation du bruit occasionné par le trafic aérien. Pour dire les choses simplement, les vols nocturnes peuvent présenter un risque pour la santé. Les effets de l'exposition répétée au bruit assourdissant des gros aéronefs qui volent la nuit sont d'ailleurs clairement documentés.

Il ne fait aucun doute que les gens qui sont ou qui pourraient être touchés par ce problème sont laissés dans l'ignorance en ce qui a trait aux risques, à moyen et à long termes, de l'exposition au bruit. Qui plus est, la grande majorité de leurs élus ne sont pas, eux non plus, au fait de la situation. Ce constat m'a amenée à organiser une table ronde non partisane à l'intention de tous les élus de la région métropolitaine de Montréal, aux trois ordres de gouvernement, représentant des électeurs qui sont ou pourraient être de plus en plus touchés par le bruit du trafic aérien. Cette table ronde a eu lieu le 20 janvier 2011.

C'est avec grand plaisir que je vous présente aujourd'hui mon rapport intitulé « Gestion du bruit aéroportuaire : défis et recommandations. » Je me dois de mentionner que le présent rapport est l'aboutissement d'années d'efforts combinées à l'apport de divers groupes et particuliers, dont des experts universitaires et des regroupements de citoyens. J'ai bon espoir que ce rapport sera à l'origine de futurs changements politiques qui permettront de régler ce problème.

Les citoyens de ma circonscription et tous les Canadiens qui vivent à proximité d'un aéroport doivent être protégés des risques pour la santé que présente le bruit aéroportuaire. Le gouvernement fédéral a la responsabilité de protéger ses citoyens et doit maintenant agir en conséquence.

Veuillez agréer, chers amis et amies, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Jennings', written in a cursive style.

L'honorable Marlene Jennings, C.P., députée
Notre-Dame-de-Grâce—Lachine

TABLE DES MATIÈRES

Liste des acronymes	iii
Liste des figures	iii
SOMMAIRE	1
PARTIE I : BRUIT AÉROPORTUAIRE ET LA SANTÉ	3
PARTIE II : GESTION DES AÉROPORTS AU CANADA	5
Commercialisation des aéroports et administrations aéroportuaires	5
Réforme aéroportuaire au Canada	7
PARTIE III : CHRONOLOGIE DES INTERVENTIONS.....	11
Pétition déposée à la Chambre des communes	11
Motion d’initiative parlementaire	12
Table ronde à Surrey, en Colombie-Britannique	12
Obligations de Santé Canada	14
Comité permanent des transports.....	15
PARTIE IV : TABLE RONDE DE MONTRÉAL SUR LES EFFETS DU BRUIT AÉROPORTUAIRE	17
Considérations socioéconomiques, gouvernance et imputabilité	17
Projet d’aménagement d’aéroport durable, 2015–2040	19
Les mouvements aériens et la valeur des propriétés.....	22
Les mouvements aériens et la santé	23
Mesure et gestion du bruit aéroportuaire et ses impacts.....	24
PARTIE V : RECOMMANDATIONS POLITIQUES	27
Loi et règlement sur les aéroports du Canada.....	27
Modification de la LCSNAC	29
BIBLIOGRAPHIE.....	31
Annexe A : Lettre de NavCanada adressée au comité des transports.....	35
Annexe B : Chronologie détaillée des interventions	39
Annexe C : Pétition déposée à la Chambre des communes.....	45
Annexe D : <i>Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile</i>	49
Annexe E : Lettre de la ministre de la Santé adressée à l’hon. Marlene Jennings	51
Annexe F : Extrait de la Loi canadienne sur l’évaluation environnementale.....	57
Annexe G : Mémoire de Santé Canada au Comité des transports	59
Annexe H : Lettre de l’hon. Marlene Jennings adressée au Comité des transports.....	63
Annexe L : Ordre du jour détaillé de la table ronde.....	67

Liste des acronymes

AAC	Administration aéroportuaire canadienne
AAL	Administration aéroportuaire locale
ACTA	Administration canadienne des transports aériens
ADM	Aéroports de Montréal
CQV	Citoyens pour une qualité de vie
LCSNAC	<i>Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile</i>
NDI	Indice de dépréciation due au bruit [Noise Depreciation Index]
OEAQ	Ordre des évaluateurs agréés du Québec
OMS	Organisation mondiale de la santé

Liste des figures

Figure 1 :	Prévisions du nombre de passagers à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal	18
Figure 2 :	Trajectoires de vol proposées au-dessus de Lachine .	20
Figure 3 :	Municipalités et arrondissements qui ont adopté des résolutions concernant le bruit aéroportuaire	21
Figure 4 :	Indice de dépréciation attribuable au bruit des principaux aéroports.....	22
Figure 5 :	Analyse des niveaux de bruit	23
Figure 6 :	Niveau annuel moyen de bruit enregistré aux points de mesure du bruit	25

SOMMAIRE

Les vols de nuit peuvent constituer un risque pour la santé, c'est aussi simple que cela. Les effets d'une exposition répétée au bruit assourdissant des gros avions qui volent la nuit sont d'ailleurs clairement documentés. Des études menées en Europe par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) confirment que les personnes exposées à répétition au bruit des vols de nuit courent, entre autres choses, plus de risque d'hypertension artérielle et d'accident vasculaire cérébral.¹

Il appartient aux administrations aéroportuaires de concevoir les trajectoires de décollage et d'atterrissage des avions dans leurs aéroports respectifs. Toutefois, elles n'ont pas pour obligation d'évaluer les impacts environnementaux ni de mener des consultations publiques lorsqu'elles modifient les trajectoires existantes. Lorsqu'il y a consultation du public, elles ne sont nullement tenues d'adopter les recommandations proposées.²

NavCanada est responsable de la planification des trajectoires de vol des avions en croisière qui ne sont pas liées au décollage et à l'atterrissage dans les aéroports. Même s'il est possible que ces trajectoires aient une incidence sur les zones habitées, NavCanada n'est pas tenue d'évaluer les impacts environnementaux ou de consulter le public lorsqu'elle les modifie.³

L'ancien projet de loi C-27, *Loi sur les aéroports du Canada*, qui a été déposé en 2003, établissait un cadre rigide pour la réforme du système aéroportuaire canadien. Par conséquent, il est recommandé que ce projet de loi serve de fondement à une mesure législative qui prévoirait, au besoin, des dispositions supplémentaires pour intégrer les consultations publiques au mandat des administrations aéroportuaires. De

¹ Organisation mondiale de la santé, « Night Noise Guidelines for Europe, » Copenhague, Danemark, 2009. [traduction]

² Santé Canada, mémoire au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, Ottawa (Ontario), 8 février 2011. Voir note 29.

³ L.C., 1996, ch. 20, article 13, *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*. Voir note 24.

plus, il est recommandé que la loi régissant NavCanada soit modifiée de sorte qu'elle soit tenue d'évaluer les impacts environnementaux, y compris la pollution par le bruit, de la modification de trajectoires de vol ayant une incidence sur les zones habitées.

Gestion du bruit aéroportuaire : Défis et recommandations

PARTIE I : BRUIT AÉROPORTUAIRE ET LA SANTÉ

Les vols de nuit peuvent constituer un risque pour la santé, c'est aussi simple que cela. Les effets d'une exposition répétée au bruit assourdissant des gros aéronefs qui volent la nuit sont d'ailleurs clairement documentés. Des études menées en Europe par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) confirment que les personnes exposées à répétition au bruit des vols de nuit courent, entre autres choses, plus de risque d'hypertension artérielle et d'accident vasculaire cérébral.

Selon un article publié dans le *European Heart Journal*, la tension artérielle systolique et diastolique, et le rythme cardiaque augmenteraient avec la hausse des niveaux de bruit dans les minutes précédant l'exposition.⁴ Dans une étude analogue, des chercheurs ont constaté que le risque accru d'hypertension attribuable au bruit des aéronefs et de la circulation aérienne pouvait contribuer au problème que constituent les maladies cardiovasculaires.⁵ Selon d'autres études, publiées dans la revue *Lancet*, il existerait un lien entre l'exposition au bruit et le comportement de contrariété des enfants et la détérioration de leur qualité de vie, et ce lien serait encore plus marqué avec la circulation aérienne que la circulation routière. Ce constat vaut également pour les adultes.⁶ Enfin, l'OMS constate que le bruit environnemental est une menace pour la santé publique, car il a des effets négatifs sur la santé et le mieux-être des humains.⁷ Les études sur le sujet foisonnent depuis quelque temps, et elles révèlent que le bruit aéroportuaire n'est pas simplement une nuisance, mais peut avoir des conséquences

⁴ Haralabidis, Alexandro et coll., « Acute effects of night-time noise exposure on blood pressure in populations living near airports, » *European Heart Journal*, février 2008. [traduction]

⁵ Jarup, Lars et coll., « Hypertension and Exposure to Noise Near Airports: the HYENA Study, » *Environmental Health Perspectives*, vol. 116, n° 3, mars 2008, p. 329-333. [traduction]

⁶ Stansfeld, S. A. et coll., « Aircraft and road traffic noise and children's cognition and health: a cross-national study, » *Lancet*, vol. 365, juin 2005, p. 1942-1949. [traduction]

⁷ Organisation mondiale de la santé.

néfastes sur la santé humaine. Il faudrait donc élaborer des politiques efficaces pour réduire le bruit des aéronefs et protéger la santé et le mieux-être des Canadiens. Qui plus est, des chercheurs universitaires demandent que des changements soient apportés afin de limiter l'intensité du bruit des aéronefs. Ainsi que le faisait remarquer l'auteur d'une étude : « il ressort de nos résultats qu'il faudrait envisager des mesures préventives pour atténuer le bruit de la circulation routière ainsi que le bruit occasionné par les vols nocturnes. »⁸

⁸ Jarup et coll. [traduction]

PARTIE II : GESTION DES AÉROPORTS AU CANADA

Commercialisation des aéroports et administrations aéroportuaires

Dans les années 1960, l'Administration canadienne des transports aériens (ACTA) était responsable de la gestion des aéroports au Canada. Les activités aéroportuaires, y compris les projets d'infrastructure, étaient financées par un fonds d'immobilisation provenant du Conseil du Trésor du Canada et gérées directement par Transports Canada.⁹ En raison de l'augmentation des déplacements aériens à l'échelle mondiale au cours des décennies suivantes, les gouvernements se sont retrouvés devant le problème de la congestion aéroportuaire et de la capacité insuffisante des aéroports. En réponse à ce problème, le gouvernement du Canada, à l'instar de nombreux pays comme le Royaume-Uni et les États-Unis, a pris des mesures afin de déréglementer le réseau aéroportuaire au Canada. L'objectif avoué de ce processus de commercialisation était de rendre les activités aéroportuaires plus efficaces et plus concurrentielles, de diversifier les options de financement pour l'expansion des aéroports, et de permettre aux collectivités d'exercer un plus grand contrôle local sur l'exploitation des aéroports.¹⁰

En 1992, le gouvernement fédéral a créé les administrations aéroportuaires locales (AAL) et leur a confié la responsabilité financière et la gestion directe des activités aéroportuaires. Transports Canada a délivré des baux terrestres à long terme aux nouvelles AAL de Montréal, d'Edmonton, de Calgary et de Vancouver. Deux ans plus tard, les grands aéroports, y compris ceux de Montréal, d'Edmonton, de Calgary et de Vancouver, ont été cédés en vertu de baux à long terme à des organismes connus maintenant sous le nom d'administrations aéroportuaires canadiennes (AAC). Les baux de ces administrations ont été fixés à 60 ans et prévoient une option de reconduction.¹¹ Les autres aéroports ont été, pour la plupart, cédés aux gouvernements provinciaux ou territoriaux.

⁹ Padova, Allison, « Réforme de la gouvernance des aéroports au Canada et à l'étranger, » Bibliothèque du Parlement, Ottawa (Ontario), 2007.

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ *Ibid.*

Les AAL et les AAC sont des sociétés privées qui ne paient pas d'impôt sur le revenu. Les AAL peuvent faire l'objet de vérifications. Elles sont assujetties à une évaluation de rendement réalisée, aux cinq ans, par Transports Canada et doivent tenir des assemblées publiques à chaque exercice financier. Les AAC font l'objet d'exigences encore plus rigoureuses en matière de divulgation. En vertu des principes de responsabilité envers le public auxquels sont assujetties les AAC, les administrations aéroportuaires sont tenues de divulguer leurs hausses de tarifs aux médias locaux et doivent procéder par appels d'offres pour les contrats d'une valeur supérieure à 75 000 \$, tenir une assemblée publique annuelle et se doter d'un comité consultatif communautaire.¹²

Les AAL et AAC sans but lucratif, quant à elles, ne sont pas soumises à une réglementation économique prévue par la loi, et les tarifs aéroportuaires ne font pas l'objet d'un examen externe. Même si les administrations aéroportuaires doivent consulter les utilisateurs à propos des changements et investissements, elles ne sont pas tenues de donner suite aux suggestions des utilisateurs et il n'existe aucun mécanisme d'appel en cas de plaintes. Les transporteurs aériens soutiennent qu'ils ont peu à dire sur la gouvernance des aéroports et se plaignent que certaines administrations abusent de leur pouvoir commercial.¹³

Il appartient aux administrations aéroportuaires de concevoir les trajectoires de vol des aéronefs qui décollent de leurs aéroports respectifs et y atterrissent. Les changements apportés aux trajectoires visent souvent à améliorer l'efficacité, à gérer l'évolution du trafic aérien et les volumes globaux ou à faciliter les évaluations techniques de la capacité de navigation (**annexe A**).¹⁴ Les administrations aéroportuaires ont également la responsabilité d'élaborer des procédures d'atténuation

¹² *Ibid.*

¹³ *Ibid.*

¹⁴ NavCanada, lettre du PDG de NavCanada, John W. Chichon, au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, Ottawa (Ontario), 21 janvier 2011.

du bruit dans les aéroports locaux, d'application obligatoire pour les pilotes et les contrôleurs de la circulation aérienne. Dans l'élaboration des trajectoires de vol et des procédures d'atténuation du bruit, les administrations aéroportuaires locales sont tenues de consulter NavCanada. Propriétaire-exploitant du service canadien de navigation de l'aviation civile, NavCanada fournit des conseils techniques sur les capacités de déplacement des aéronefs. Ni les administrations aéroportuaires ni NavCanada ne sont tenues de procéder à une évaluation environnementale ou de mener des consultations publiques lorsqu'elles créent de nouvelles trajectoires de décollage et d'atterrissage ou modifient des trajectoires existantes. Lorsqu'il y a consultation du public, l'administration aéroportuaire n'est pas obligée de donner suite aux recommandations formulées.¹⁵

Réforme aéroportuaire au Canada

En 2000, la Vérificatrice générale du Canada s'est penchée sur la question de la commercialisation des aéroports. Dans son rapport, elle a exprimé des préoccupations à propos du régime de gouvernance en place dans les aéroports canadiens, affirmant qu'il n'y avait pas de cadre législatif clair pour la politique économique et la responsabilisation des administrations aéroportuaires.¹⁶ En particulier, elle a précisé « qu'il y avait de nombreux points faibles importants dans [les] pratiques de gestion [de Transports Canada] [...] Transports Canada [doit] encore définir son rôle après les cessions en tant que surveillant du Réseau national d'aéroports et garant de l'intégrité et de la viabilité du réseau. »¹⁷ Dans son examen quinquennal du rendement, Transports Canada a également relevé des problèmes dans la structure de gouvernance des administrations aéroportuaires. Le Ministère a constaté que « [l]e modèle d'AAL repos[e] sur le principe qu'il n'y aura pas de méthodes de réglementation/surveillance formelles [...] Or, il semble qu'un certain nombre de ces freins et contrepoids ne jouent

¹⁵ Voir note 24.

¹⁶ Vérificateur général du Canada, « Chapitre 10 – Transports Canada – Les cessions d'aéroports : Le Réseau national d'aéroports, » *Rapport de la Vérificatrice générale du Canada*, Ottawa (Ontario), octobre 2000.

¹⁷ *Ibid.*

pas le rôle qu'on leur attribuait à l'origine. »¹⁸ De plus, Transports Canada a noté que ces administrations n'avaient pas de régime de transparence et de responsabilisation, précisant craindre que les consultations ne soient pas uniformément mises en pratique dans ces administrations, contrairement aux règles énoncées dans les principes de responsabilité envers le public.¹⁹

En réponse à ces deux examens du rendement, le gouvernement fédéral a déposé, le 20 mars 2003, le projet de loi C-27, *Loi sur les aéroports du Canada*. Ce projet de loi établissait à l'endroit des administrations aéroportuaires un cadre de gouvernance juridique dégageant clairement les pouvoirs, les devoirs et la fonction du ministre des Transports, et les devoirs et obligations des administrations aéroportuaires. Le projet de loi contenait également des lignes directrices sur les tarifs aéroportuaires et exigeait des administrations aéroportuaires qu'elles se dotent d'un plan de gestion de terres. Enfin, le projet de loi mettait en place un mécanisme d'observation au cas où les administrations aéroportuaires ne respecteraient pas la loi; les administrations aéroportuaires, en cas de non-observation, pouvaient se voir infliger des sanctions pénales et des pénalités monétaires administratives définies. Le projet de loi est mort au *Feuilleton* au déclenchement des élections fédérales de 2004.

En 2006, le gouvernement fédéral a déposé à la Chambre des communes le projet de loi C-20, version révisée du projet de loi C-27, *Loi sur les aéroports du Canada*. Selon les porte-parole de Transports Canada, le projet de loi C-20 était « plus souple, mieux défini et moins normatif que la version de 2003. »²⁰ Le projet de loi C-20 portait aussi création d'obligations juridiques à l'endroit des administrations aéroportuaires. Toutefois, l'une des grandes différences était que, sous le régime du projet de loi C-20, les administrations aéroportuaires feraient l'objet d'une mesure d'exception en vertu de laquelle elles ne seraient pas tenues de divulguer publiquement des documents sur les aéroports autres que leur aéroport principal. Il s'agissait d'une différence par rapport à

¹⁸ Transports Canada, « Rapport de consultation des baux des AAL, » Ottawa (Ontario), 14 avril 1999.

¹⁹ Pavoda, Allison.

²⁰ *Ibid.*

la version de 2003 en ce que les documents touchant tous les aéroports relevant d'une administration aéroportuaire devaient être divulgués. Cependant, les deux projets de loi faisaient en sorte que Transports Canada avait la responsabilité de protéger l'intérêt public pour la totalité des aéroports du Canada. Tout comme la version de 2003, le projet de loi C-20 est mort au *Feuilleton* au déclenchement des élections générales de 2008. Aucune mesure législative analogue n'a été introduite depuis.

PARTIE III : CHRONOLOGIE DES INTERVENTIONS

J'ai commencé à m'occuper de la question du bruit des aéroports il a plusieurs années, après avoir reçu de nombreuses plaintes de résidants de Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, ainsi que des circonscriptions environnantes de l'Île de Montréal. Après avoir consulté les citoyens de ma circonscription, de même que divers groupes et conseils municipaux locaux, j'ai décidé qu'il fallait agir et s'occuper de ce problème. Vous trouverez dans cette partie du rapport un aperçu de mes efforts et de ceux d'autres élus en vue de trouver des solutions au problème du bruit aéroportuaire. Je présente une chronologie détaillée de mes interventions à l'**(annexe B)**.

Pétition déposée à la Chambre des communes

Le 28 mars 2008, j'ai diffusé sur mon site Web une pétition réclamant un moratoire immédiat sur les vols de nuit à destination ou en partance de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal jusqu'à la tenue des consultations publiques. À ce jour, la pétition a été signée par des milliers de citoyens. Le 28 novembre 2008, je suis intervenue à la Chambre des communes afin de presser le ministre des Transports d'agir dans le dossier des vols de nuit. J'ai également présenté la pétition signée par plus de 1 400 résidants à cette époque, exhortant que le gouvernement exerce son pouvoir et de mettre fin à ces vols de nuit.

Toutefois, le ministre des Transports de l'époque n'a donné comme réponse à ma pétition que des platitudes. Il a notamment affirmé que « le bruit causé par les aéronefs a diminué de façon significative durant la dernière décennie, et ce, grâce à des changements à la réglementation et à l'avancement technologique » **(annexe C)**.²¹ J'ai donc continué à exprimer ma déception à l'égard d'un gouvernement qui demeure inactif tandis que se poursuivent les vols de nuit à destination et en partance de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau.

²¹ Chambre des communes, réponse à la pétition 401-001, Ottawa (Ontario), 23 décembre 2008

Motion d'initiative parlementaire

La réaction largement favorable à mes pétitions sur le bruit aéroportuaire a stimulé mon désir de poursuivre la lutte pour cette cause. C'est pourquoi, le 19 novembre 2008, et à nouveau le 23 février 2009, j'ai déposé à la Chambre des communes la motion suivante :

M-320 — 23 février 2009 — M^{me} Jennings (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine) — Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait, aux termes de la *Loi sur l'aéronautique* et par l'entremise des autorités aéroportuaires de tout le pays, émettre une ordonnance interdisant aux avions de plus de 45 000 kg d'atterrir ou de décoller sur les aéroports à proximité de zones habitées entre 23 heures et 7 heures – sauf en cas (1) d'urgence médicale, (2) de retard indépendant de la volonté du transporteur, (3) de mauvaises conditions atmosphériques, (4) de vols directement liés aux opérations militaires canadiennes – en attendant les résultats des consultations publiques que mène le gouvernement fédéral sur les répercussions des vols de nuit sur l'économie, l'environnement et la santé.

Cette motion, si elle était adoptée, ferait que tous les aéroports canadiens situés à proximité d'une zone urbaine devraient obligatoirement tenir des consultations publiques avant de modifier les trajectoires des vols de nuit et la fréquence des atterrissages et des décollages entre 23 h et 7 h. J'estime que les citoyens incommodés par ce bruit devraient avoir droit de parole.

Table ronde à Surrey, en Colombie-Britannique

Le 16 juillet 2009, j'ai eu l'occasion d'animer à Surrey (Colombie-Britannique), avec mon collègue Sukh Dhaliwal, député de Newton-Delta-Nord, une table ronde permettant aux citoyens de partager leurs expériences et de faire connaître leurs points de vue sur le problème croissant du bruit des aéronefs à destination ou en partance de l'Aéroport international de Vancouver. Un grand nombre des participants ont insisté sur le fait que les administrations aéroportuaires ne consultent pas suffisamment la

population lorsqu'elles créent ou modifient des axes aériens.²² La réaction des citoyens de tout le pays a fait progresser un peu plus mon objectif de concrétiser ma motion.

J'ai également rencontré des représentants de NavCanada le 19 août 2009 afin de discuter de la question du bruit aéroportuaire. En vertu de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile* (LCSNAC), NavCanada est « responsable de la prestation, du maintien et de l'amélioration du service de navigation aérienne et du mouvement sécuritaire des aéronefs dans l'espace aérien intérieur et l'espace aérien océanique assigné au Canada ».²³ NavCanada peut unilatéralement modifier les trajectoires de vol des aéronefs en croisière entre les aéroports, mais ne peut le faire pour les tracés de décollage et d'atterrissage aux aéroports (**annexe D**)²⁴ Les administrations aéroportuaires locales ont la tâche de concevoir les trajectoires de décollage et d'atterrissage, et NavCanada ne peut que fournir des conseils techniques en ce qui a trait à la capacité de mouvement des aéronefs dans ce contexte.²⁵

Puisque certaines trajectoires des vols « en route » au-dessus des zones habitées, autres que pour le décollage ou l'atterrissage aux aéroports, peuvent causer des problèmes de bruit pour les résidents, je crois que NavCanada devrait consulter les populations touchées lorsqu'elle modifie ces trajectoires. À notre rencontre du 19 août, NavCanada a mentionné la possibilité de tenir des consultations publiques volontaires avant de modifier les trajectoires existantes. Toutefois, la LCSNAC ne l'oblige pas à le faire. Aussi, comme elle n'est pas tenue par la loi de mener des consultations et que des fonds fédéraux ne sont pas prévus à cette fin, NavCanada n'a pris aucun engagement explicite.

²² Ville de Surrey. « Surrey Airspace Task Force Successes. » <http://www.surrey.ca/files/DCTSurreyAirspaceTaskForceSuccessesJune2010.pdf>. Surrey (Colombie-Britannique), consulté le 1er mars 2011.

²³ NavCanada, « Ce que nous faisons, » www.navcanada.ca, Ottawa (Ontario), consulté le 18 février 2011.

²⁴ L.C., 1996, ch. 20, article 13, *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*.

²⁵ NavCanada, lettre du PDG de NavCanada, John W. Chichton, au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Obligations de Santé Canada

Le 17 juin 2010, après plusieurs échanges par écrit avec le ministre des Transports et la ministre de la Santé, le personnel de mon bureau et des fonctionnaires de Santé Canada se sont rencontrés pour discuter des conseils que Santé Canada fournit aux administrations aéroportuaires et à Transports Canada à propos des effets sur la santé du bruit aéroportuaire. Dans une lettre du 27 janvier 2010, la ministre de la Santé m'a fait savoir que Santé Canada fournit des renseignements spécialisés aux responsables des projets aéroportuaires où le bruit constitue un problème (**annexe E**).²⁶

Santé Canada lui-même est conscient des effets néfastes sur la santé attribuables au bruit aéroportuaire. Dans une fiche d'information intitulée « Votre santé et vous – Le bruit des avions près des aéroports, » on précise :

Les scientifiques s'inquiètent des effets du bruit des avions sur la santé pour deux raisons :

- des études établissent un lien entre l'exposition excessive au bruit et le stress;
- selon certaines études, le stress chronique pourrait accroître le risque d'hypertension artérielle et de maladies cardiaques chez certaines personnes.²⁷

Lors de cette rencontre du 17 juin 2010, Santé Canada a fait savoir qu'il n'offre des conseils sanitaires aux administrations aéroportuaires qu'au moment d'étudier les résultats des évaluations obligatoires de l'impact environnemental menées sous le régime de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, pour certains projets d'infrastructure du gouvernement du Canada (**annexe F**).²⁸ Dans le cas d'un changement de trajectoire de vol appliqué par une administration aéroportuaire sans projet connexe d'infrastructure, même si les changements sont susceptibles de modifier

²⁶ Lettre de la ministre de la Santé à l'honorable Marlene Jennings, députée de Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, Ottawa (Ontario), 27 janvier 2010. [traduction]

²⁷ Santé Canada, « Votre santé et vous – Le bruit des avions près des aéroports, » Ottawa (Ontario), janvier 2010.

²⁸ L.C., 1992, ch. 37, article 5, *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

l'environnement acoustique entourant l'aéroport, aucune évaluation environnementale ne sera réalisée.

Par ailleurs, si les changements sont associés à un projet d'infrastructure, Santé Canada formulera, pour les administrations aéroportuaires, des recommandations précises pour atténuer les effets du bruit. Au nombre des recommandations possibles, il pourrait y avoir la tenue de consultations publiques et la surveillance continue du bruit. Toutefois, la loi n'oblige pas les administrations aéroportuaires à se conformer à ces recommandations, et aucun cadre ne permet de veiller à ce que les administrations aéroportuaires respectent les recommandations de Santé Canada. Ces renseignements vont de pair avec ce qui a été présenté au Comité des transports le 8 février 2011 (**annexe G**).²⁹

Comité permanent des transports

Le 4 avril 2008, j'ai écrit au président du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités afin de demander que le Comité se penche sur la gestion du bruit aéroportuaire (**annexe H**). Toutefois, le premier ministre a déclenché des élections fédérales en 2008, puis prorogé le Parlement à deux reprises par la suite, anéantissant ainsi toutes les initiatives législatives en cours.

Près de trois ans plus tard, à la suite d'une motion présentée par le Bloc québécois et appuyée par le Parti libéral du Canada et le NPD, le Comité a récemment amorcé cette étude. Les réunions du comité concernant cette étude ont commencé en décembre 2010. C'est avec plaisir que je participe à cette étude à titre de membre associée du Comité des transports.

Au moment de la publication du présent rapport, le Comité a reçu des représentants de Transports Canada et de NavCanada. Les témoignages qu'ils ont livrés

²⁹ Santé Canada, mémoire au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, Ottawa (Ontario), 8 février 2011.

confirment les renseignements que j'ai obtenus des porte-parole du Ministère et des représentants de NavCanada.

PARTIE IV : TABLE RONDE DE MONTRÉAL SUR LES EFFETS DU BRUIT AÉROPORTUAIRE

Après des années d'intervention sur le problème du bruit aéroportuaire, il demeure manifeste que les personnes qui sont ou qui peuvent être touchées par le problème sont encore laissées dans l'ignorance en ce qui a trait aux risques à moyen et à long termes de l'exposition au bruit. Qui plus est, la grande majorité des élus représentant ces citoyens ne sont pas, eux non plus, au fait de la situation. C'est pourquoi le 20 janvier 2011, j'ai organisé une table ronde non partisane réunissant de 40 à 50 élus des trois ordres de gouvernement dans la région métropolitaine de Montréal représentant des citoyens qui sont ou pourraient être de plus en plus touchés par le bruit du trafic aérien. Je suis heureuse du soutien qui m'a été témoigné par des représentants des administrations locales et de l'Assemblée nationale du Québec, ainsi que par mes collègues fédéraux.

Au cours de la journée qu'a duré la table ronde, nous avons pu entendre des chercheurs universitaires, des spécialistes de l'industrie et un groupe de citoyens. La présente partie du rapport résume brièvement l'information qui a été présentée aux participants. L'ordre du jour détaillé de la table ronde est présenté à l'**(annexe L)**.

Considérations socioéconomiques, gouvernance et imputabilité

M. Jacques Roy, Ph. D., de HEC Montréal, a donné un aperçu de la structure de gouvernance des administrations aéroportuaires canadiennes, dont celle de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau.

Ces dernières années, les aéroports internationaux ont subi des pressions en raison du nombre croissant de vols internationaux à l'échelle mondiale. Résultat, les capacités des contrôleurs aériens et des administrations aéroportuaires du monde entier ont été exploitées à plein régime, ce qui a entraîné une augmentation du bruit et de la pollution atmosphérique. M. Roy a rappelé que les aéroports canadiens sont gérés

par des administrations locales en vertu de baux conclus avec le gouvernement fédéral. Toutefois, les trois ordres de gouvernement ont, d'une certaine façon, un rôle à jouer dans leur gouvernance. Le gouvernement fédéral est responsable des biens immobiliers des aéroports et des baux avec les administrations aéroportuaires; le gouvernement provincial est responsable de l'infrastructure de transport terrestre, par exemple les routes et autoroutes menant à l'aéroport; enfin, les administrations municipales sont responsables de l'aménagement urbain et des taxes municipales. Si l'on s'attarde au rôle du gouvernement fédéral, les administrations aéroportuaires, qui ont conclu des baux avec Transports Canada, bénéficient généralement d'une grande autonomie pour gérer les activités des aéroports individuels. En ce qui a trait à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, M. Roy a dit croire que le public ne sait pas clairement qui est responsable de la planification et des décisions financières. Ce constat va de pair avec les conclusions de la vérificatrice générale, dans son rapport de 2000.

D'après M. Roy, des études menées en Europe et aux États-Unis affirment que la capacité réelle d'un aéroport de prendre en charge un volume croissant de passagers et de vols, dépend de la tolérance de l'environnement et de la population locale. Malgré les efforts déployés par Aéroports de Montréal (ADM), l'entité responsable de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, le seuil de tolérance affiché par les résidents locaux est

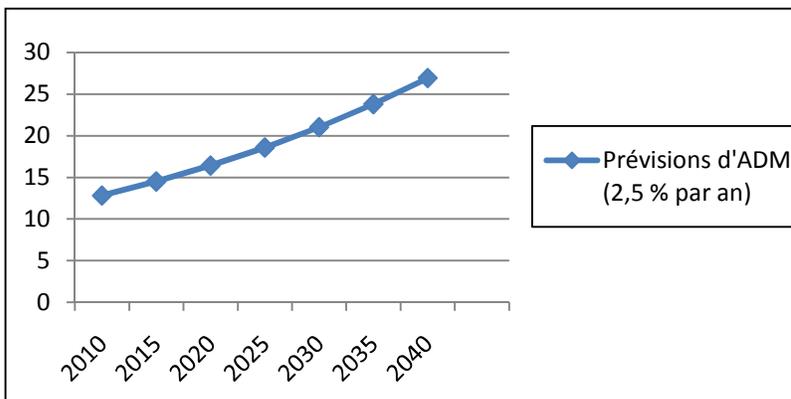


Figure 1 : Prévisions du nombre de passagers à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal

déjà à la baisse. Selon les prévisions, le nombre de passagers à l'aéroport Trudeau devrait continuer d'augmenter à un rythme de 2,5 % par année jusqu'au-delà de 2040 (**Figure 1**).

Il faudra donc consentir des investissements d'envergure pour améliorer les infrastructures et l'accès à l'aéroport. Toutefois, ces investissements seraient quand

même limités à la fois par la structure des pistes actuelles et un environnement local déjà surchargé. Il convient alors de se demander, à propos de la meilleure façon de planifier l'avenir de l'exploitation de l'aéroport Trudeau, si ADM devrait continuer à investir dans cet aéroport, en sachant que sa capacité est limitée, ou encore envisager des solutions de rechange, notamment déplacer des vols vers d'autres aéroports comme l'Aéroport international de Mirabel ou même celui de Toronto.

Projet d'aménagement d'aéroport durable, 2015–2040

Roger Trottier, conseiller et chercheur pour Citoyens pour une qualité de vie (CQV), a parlé du nombre croissant de vols à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau. D'après une étude menée par CQV, le nombre moyen de vols quotidiens à destination et en partance de l'aéroport international Trudeau était de 543 en 1995; d'après les prévisions, il atteindrait 1 479 en 2040. M. Trottier a comparé les trajectoires de vol envisagées par ADM en juillet 2007 à celles qui ont été établies à l'été 2008. Selon le plan envisagé, jamais mis en œuvre, les aéronefs auraient décollé directement au-dessus de l'arrondissement de Lachine (**Figure 2**).

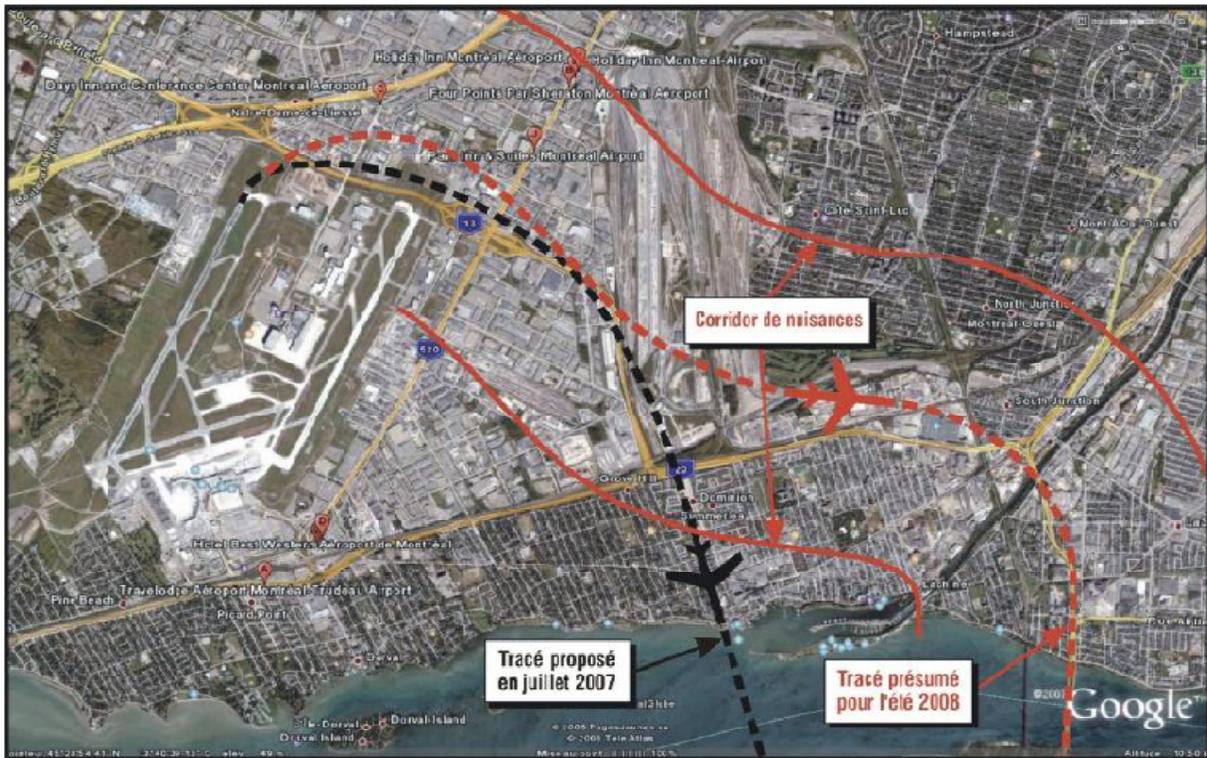


Figure 2 : Trajectoires de vol proposées au-dessus de Lachine

En terminant, M. Trottier a passé en revue les municipalités ou arrondissements qui avaient adopté des résolutions exprimant leurs préoccupations concernant le bruit aéroportuaire, selon une étude réalisée par CQV. Jusqu'à maintenant, 10 municipalités des environs de l'aéroport Trudeau ont adopté des résolutions de ce type (**Figure 3**).

Date	Municipalité ou arrondissement	Population	Distance des pistes Trudeau en km
2007-02-05	Ahuntsic-Cartierville	135 000	3,0
2008-03-10	Lachine	44 000	2,0
2008-05-05	Laval	370 000	4,3
2008-05-26	Ville de Mont-Royal	20 000	5,2
2008-06-02	Dorval	18 500	1,1
2008-06-23	Montréal-Ouest	5 500	6,6
2008-07-07	LaSalle	75 000	7,7
2008-07-14	Beaconsfield	19 000	5,6
2008-08-05	Nouveau Saint-Laurent		2,2
	Saint-Laurent Bois-Franc	85 000	3,2
	Saint-Laurent Sud		2,6
2009-09-08	Kirkland	22 000	7,2
	Sous-total	794 000	
Autres municipalités sous l'empreinte sonore sans résolution négative *	Pointe-Claire	30 400	1,0
	Dollard-des-Ormeaux	52 000	3,4
	Côte-Saint-Luc	32 000	4,6
	Baie d'Urfée	4 000	12,7
	Île-Perrot	10 500	12,9
	Sous-total	128 900	
	TOTAL	922 900	

**Notes: 1) Tout indique que les municipalités qui n'ont pas encore adopté de résolutions, se fient sur la pression exercée par les municipalités voisines qui ont déjà protesté. CQV a reçu des plaintes de citoyens résidant aussi loin que Baie d'Urfée et l'Île-Perrot.*

Figure 3 : Municipalités et arrondissements qui ont adopté des résolutions concernant le bruit aéroportuaire

Les mouvements aériens et la valeur des propriétés

Francine Fortin, présidente de l'Ordre des évaluateurs agréés du Québec (OEAQ), a donné un aperçu de la méthodologie et des données nécessaires à la réalisation d'une étude de la valeur des propriétés à proximité d'un aéroport. L'effet du bruit sur la valeur des propriétés est établi en fonction d'un indice de dépréciation attribuable au bruit (NDI)[Noise Depreciation Index], lequel estime le taux de dépréciation d'une propriété par décibel supplémentaire à mesure qu'une personne s'approche d'une zone connue comme émettrice de bruit.

Dans le cas de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, l'étude la plus récente, réalisée en 1990, donnait un NDI estimatif de 0,65. Cela signifie qu'à mesure qu'une personne s'approche des zones de bruit maximum entourant l'aéroport, chaque décibel de bruit supplémentaire fait diminuer la valeur de la propriété de 0,65 %. M^{me} Fortin a présenté une comparaison des NDI pour d'autres grands aéroports mondiaux. Comme on peut le constater, le taux de dépréciation à l'aéroport Trudeau est égal à celui de Vancouver, mais moins prononcé que celui de Toronto, d'après les chiffres les plus récents (**Figure 4**).

Auteur	Année d'observation	Aéroport	NDI*
Paik	1960	Dallas	2.3
Paik	1960	Los Angeles	1.8
Paik	1960	New York (JFK)	1.9
Gautrin	1968-69	Londres (Heathrow)	0.62
Blaylock	1970	Dallas	0.99
....			
Price	1970	Boston (Logan)	0.81
Mieskowski et Saper	1971	Toronto (Etobicoke)	0.95
Abelson	1972	Sydney (KSA) 1 - Marrickville	0.4
.....			
Fromme	1977	Washington (National)	1.49
Hoffmann	1977-1981	Bodø (Norvège)	0.89
...			
Opschoor	1986	Amsterdam	0.45
Uyeno et al.	1987-88	Vancouver 1	0.65
Tarassoff	1990	Montréal	0.65
Gillen et Levesque	1990	Toronto	0.48
...			
BAH-FAA	1993	New York (La Guardia)	0.67
Salvi	2001	Suisse (Zurich)	0.74

Figure 4 : Indice de dépréciation attribuable au bruit des principaux aéroports

Les mouvements aériens et la santé

Les D^{rs} Louis Drouin et Stéphane Perron, de la Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, ont fait une revue d'une série d'articles scientifiques récents sur les effets du bruit sur la santé humaine. Selon l'OMS, un niveau de bruit d'environ 55 décibels perturbe considérablement les humains (Figure 5).³⁰

Niveau moyen de bruit nocturne pendant un an	Effets observés sur la santé de la population
Jusqu'à 30 dB	Même si la sensibilité et les circonstances peuvent varier d'une personne à l'autre, il semble que sous le seuil des 30 dB, aucun effet biologique important n'est observé. 30 dB correspond donc au niveau de bruit nocturne sans effet observé.
De 30 à 40 dB	À cette échelle, on observe plusieurs effets sur le sommeil : mouvements du corps, éveils et troubles du sommeil auto-déclarés. L'intensité de l'effet dépend de la nature de la source et du nombre d'événements. Certains groupes vulnérables (p. ex. les enfants, les personnes ayant une maladie chronique et les personnes âgées) sont plus touchés que d'autres. Toutefois, même dans le pire des cas, les effets semblent modestes. 40 dB correspond donc au niveau minimal de bruit nocturne avec effet observé.
De 40 à 55 dB	Des effets néfastes sur la santé de la population exposée sont observés. Nombre de personnes doivent adapter leur mode de vie pour composer avec le bruit nocturne. Certains groupes vulnérables sont plus gravement touchés que d'autres.
Plus de 55 dB	Cette intensité est considérée comme de plus en plus dangereuse pour la santé publique. Les effets néfastes sur la santé sont fréquents et une proportion appréciable de la population est considérablement dérangée, en plus d'éprouver des troubles du sommeil. Des preuves montrent que le risque de maladies cardiovasculaires augmente.
Figure 5 : Analyse des niveaux de bruit	

Différentes études indiquent que des niveaux élevés de bruit aéroportuaire peuvent nuire au sommeil, mais pas dans la même mesure que ce qu'éprouvent les personnes aux prises avec des troubles chroniques du sommeil. Les problèmes de

³⁰ Organisation mondiale de la santé, « Night Noise Guidelines for Europe, » Copenhague, Danemark, 2009.

sommeil occasionnés par le bruit aéroportuaire peuvent se traduire par une fatigue diurne accrue.

Des études épidémiologiques montrent un lien causal probable entre le bruit aéroportuaire et l'hypertension. Même si, individuellement, ces études en viennent à différentes conclusions, une recension systématique des travaux de recherche (méta-analyse) réalisée par Babisch et van Kamp en 2009 a établi l'existence d'un consensus.³¹ Toutefois, selon le D^r Perron, il n'est pas possible pour l'instant de déterminer si le bruit causé par l'Aéroport Pierre-Elliott-Trudeau atteint des niveaux qui ont un impact sur la santé humaine.

Mesure et gestion du bruit aéroportuaire et ses impacts

Tony Leroux, Ph. D., professeur d'orthophonie et d'audiologie à l'Université de Montréal, a terminé la série d'exposés en décrivant l'ambiance sonore au voisinage de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. Il a également présenté l'approche européenne en matière de gestion du bruit aéroportuaire et fait des observations sur l'utilisation d'une telle approche afin de mieux évaluer les répercussions du bruit.

De façon générale, le bruit est une préoccupation constante pour ceux qui résident à proximité des grands aéroports. La Direction générale de la mobilité et du transport de la Communauté européenne observe que malgré les progrès technologiques intégrés dans les avions modernes, l'augmentation du nombre de vols a contribué à la hausse du niveau de bruit ambiant.³² Selon M. Leroux, le Conseil de la santé des Pays-Bas a affirmé que le bruit peut avoir nombre d'effets néfastes sur la santé, notamment des perturbations du sommeil, de la gêne et du stress lesquels

³¹ Babisch, Wolfgang et Irene van Kamp, « Exposure-response relationship of the association between aircraft noise and the risk of hypertension, » *Noise & Health*, vol. 11, n^o 44, juillet-septembre 2009, p. 161-168.

³² Union européenne, Direction générale de la mobilité et du transport, « La gestion du bruit dans les aéroports de la Communauté, » http://europa.eu/legislation_summaries/environment/noise_pollution/l28068_fr.htm, Bruxelles, Belgique, consulté le 1^{er} mars 2011.

peuvent mener, à long terme, à une augmentation de la prévalence des maladies cardiovasculaires. Ces données sont conformes à l'information présentée par les Drs Drouin et Perron dans leurs observations.

Tel qu'on l'a mentionné, l'OMS a décrété qu'un niveau de bruit supérieur à 55 décibels, mesuré le jour et en soirée à l'extérieur des résidences ordinaires, constitue un niveau de gêne sérieuse. D'après une étude menée par ADM, où il s'agissait de mesurer les niveaux de bruit à plusieurs endroits de la zone entourant l'aéroport, les niveaux de bruit observés depuis 2004, toutes sources confondues, ont dépassé les 55 décibels (**Figure 6**).³³ Ces résultats laissent croire qu'une proportion significative de la population pourrait subir des effets indésirables et des mesures devraient être envisagées pour documenter et réduire ces effets.

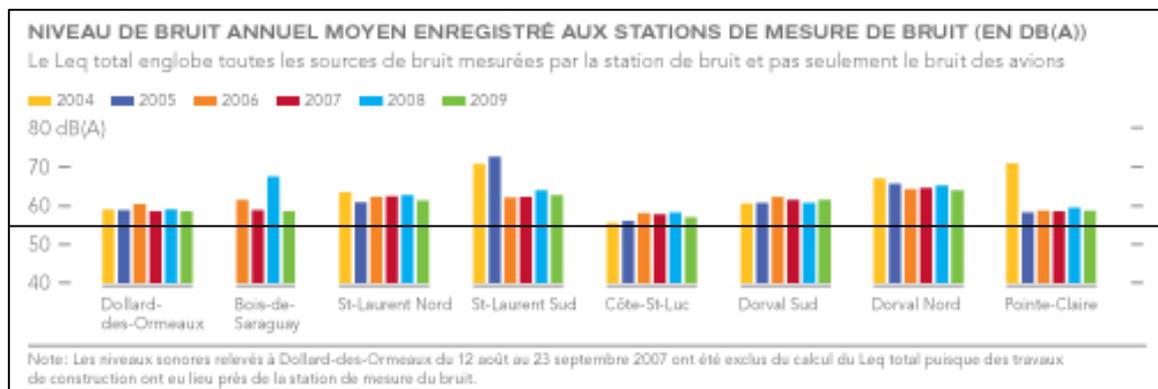


Figure 6 : Niveau annuel moyen de bruit enregistré aux points de mesure du bruit

En terminant son exposé, M. Leroux, à partir de la réglementation européenne, a formulé certaines observations visant à mieux mesurer l'impact du bruit et ses effets sur la santé. Plus particulièrement, il a proposé que l'on mène des études d'impact environnemental englobant ce qui suit :

³³ Aéroports de Montréal. « Foire aux questions – Climat sonore, » <http://admtl.com/APropos/GestionClimatSonore/FoireAuxQuestions.aspx>, Dorval (Québec), consulté le 22 février 2011.

1. une cartographie stratégique du bruit, accessible et compréhensible pour les citoyens et utilisant des indicateurs liés aux effets du bruit sur la santé;
2. une étude indépendante mesurant le niveau de perturbation par le bruit causé par la circulation aérienne et une comparaison de ces effets à ceux constatés dans d'autres pays, par exemple en Europe;
3. une étude économique afin de mesurer le coût des effets du bruit aéroportuaire sur la santé, notamment le coût et les avantages de la mise en œuvre de diverses propositions visant à réduire les effets du bruit.

PARTIE V : RECOMMANDATIONS POLITIQUES

Compte tenu des effets néfastes du bruit aéroportuaire sur la santé et de l'absence de cadre officiel de responsabilisation des administrations aéroportuaires, il est évident que le gouvernement fédéral doit intervenir afin de résoudre le problème.

Loi et règlement sur les aéroports du Canada

L'ancien projet de loi C-27 prévoit un cadre rigoureux de réforme du système aéroportuaire canadien qui, selon les porte-parole du ministère, est plus normatif que l'ancien projet de loi C-20.³⁴ Toutefois, ni le projet de loi C-27 ni le projet de loi C-20 ne contiennent la moindre obligation pour les administrations aéroportuaires de consulter la population lorsqu'elles modifient les trajectoires de vol ou les infrastructures. Aussi, il est recommandé que le projet de loi C-27 serve de fondement à une mesure législative qui prévoirait, au besoin, des dispositions supplémentaires pour intégrer les consultations publiques obligatoires au mandat des administrations aéroportuaires.

L'ajout de dispositions à l'ancien projet de loi C-27 pourrait comprendre, sans que cela soit limitatif, l'obligation pour l'administration aéroportuaire :

- de mener des consultations publiques obligatoires auprès des citoyens locaux et de Santé Canada lorsqu'elle modifie les trajectoires de vol existantes;
- de respecter les recommandations formulées par Santé Canada concernant les nouvelles trajectoires de vol proposées;
- de consulter les responsables de l'administration municipale lorsqu'elle entreprend de grands travaux d'infrastructure;
- de respecter les recommandations de Santé Canada lors de la mise en œuvre de grands projets d'infrastructure.

Par ailleurs, il est recommandé que l'on modifie la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* de sorte que Santé Canada évalue les impacts

³⁴ Citation de Pavoda.

environnementaux des changements apportés aux trajectoires de vol des avions qui atterrissent à un aéroport donné et qui y décollent.

Il faut préciser que le projet de loi C-27, ainsi que le projet de loi C-20, s'ils sont mis en œuvre dans leur forme actuelle, donneraient lieu à ce qui suit :

- la formulation de certains pouvoirs, devoirs et fonctions du ministre des Transports concernant tous les aéroports du réseau canadien;
- un cadre complet de gouvernance et de responsabilisation des administrations aéroportuaires définissant, entre autres, la structure et les responsabilités des conseils d'administration; les critères d'admissibilité des administrateurs; les tâches, responsabilités et indemnités des administrateurs et agents; les règles sur les conflits d'intérêts; et la divulgation de l'information sur les finances et les activités;
- un cadre d'établissement des tarifs;
- l'exigence, pour les administrations aéroportuaires, de se doter d'un plan d'utilisation des terres et de signaler les incidents environnementaux;
- un régime administratif de pénalités monétaires et de sanctions pénales si une administration aéroportuaire ne se conforme pas à ses obligations prévues par la loi.³⁵

Déposer à nouveau le projet de loi C-27 exprimerait la volonté de réformer de fond en comble le régime de réglementation des administrations aéroportuaires canadiennes. Étant donné qu'un projet de loi semblable, moins normatif, le projet de loi C-20, a déjà été déposé par un autre gouvernement, je recommande que le projet de loi C-27 soit déposé à nouveau et confié immédiatement en première lecture au Comité, afin qu'il en évalue l'incidence selon le point de vue d'une variété d'intervenants. D'importantes modifications pourraient également être adoptées, au besoin.

³⁵ Padova.

Puisque le projet de loi C-27 suppose des dépenses publiques, il nécessiterait une recommandation royale. Aussi, il serait préférable qu'il se présente sous la forme d'une mesure législative du gouvernement plutôt que d'une initiative parlementaire.

Modification de la LCSNAC

En vertu de la LCSNAC, NavCanada a le pouvoir de modifier unilatéralement les itinéraires de vol qui ne sont pas reliés au décollage ou à l'atterrissage d'aéronefs dans les aéroports.³⁶ Même si les répercussions actuelles de ces itinéraires sont encore mal connues, ces changements peuvent modifier l'empreinte sonore sur les zones habitées.

Par conséquent, je recommande de modifier la LCSNAC de sorte que NavCanada soit tenue de procéder à une évaluation environnementale, y compris de la pollution par le bruit, lorsqu'elle modifie les itinéraires de vol qui ont des répercussions sur les zones habitées.

Même si une modification législative de cette nature serait ciblée et ne modifierait pas de façon appréciable les pratiques de gestion de NavCanada, l'obligation supplémentaire de tenir des consultations publiques entraînerait probablement des dépenses publiques et devrait donc faire l'objet d'une recommandation royale. Tout comme pour la *Loi sur les aéroports du Canada*, il serait préférable de présenter un tel changement sous forme de projet de loi gouvernemental.

³⁶ L.C., 1996, ch. 20, article 13, *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*.

BIBLIOGRAPHIE

- Aéroports de Montréal. « Foire aux questions – Climat sonore, »
<http://admtl.com/APropos/GestionClimatSonore/FoireAuxQuestions.aspx>,
Dorval (Québec), consulté le 22 février 2011.
- Babisch, Wolfgang et Irene van Kamp, « Exposure-response relationship of the
association between aircraft noise and the risk of hypertension, » *Noise &
Health*, vol. 11, no 44, juillet-septembre 2009, p. 161 168.
- Chambre des communes, réponse à la pétition 401-001, Ottawa (Ontario), 23 décembre
2008
- Haralabidis, Alexandro et coll., « Acute effects of night-time noise exposure on blood
pressure in populations living near airports, » *European Heart Journal*, février
2008.
- Jarup, Lars et coll., « Hypertension and Exposure to Noise Near Airports: the HYENA
Study, » *Environmental Health Perspectives*, vol. 116, no 3, mars 2008, p. 329-
333.
- L.C., 1992, ch. 37, *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.
- L.C., 1996, ch. 20, article 13, *Loi sur la commercialisation des services de navigation
aérienne civile*.
- NavCanada, « Ce que nous faisons, » www.navcanada.ca, Ottawa (Ontario), consulté le
18 février 2011.

NavCanada, lettre du PDG de NavCanada, John W. Chichton, au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, Ottawa (Ontario), 21 janvier 2011.

Organisation mondiale de la santé, « Night Noise Guidelines for Europe, » Copenhague, Danemark, 2009.

Padova, Allison, « Réforme de la gouvernance des aéroports au Canada et à l'étranger, » Bibliothèque du Parlement, Ottawa (Ontario), 2007.

Santé Canada, « Votre santé et vous – Le bruit des avions près des aéroports, » Ottawa (Ontario), janvier 2010.

Santé Canada, mémoire au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, Ottawa (Ontario), 8 février 2011.

Lettre de la ministre de la Santé à l'honorable Marlene Jennings, députée de Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, Ottawa (Ontario), 27 janvier 2010.

Stansfeld, S. A. et coll., « Aircraft and road traffic noise and children's cognition and health: a cross-national study, » *The Lancet*, vol. 365, juin 2005, p. 1942-1949.

Ville de Surrey. « Surrey Airspace Task Force Successes, »
<http://www.surrey.ca/files/DCTSurreyAirspaceTaskForceSuccessesJune2010.pdf>,
Surrey (Colombie-Britannique), consulté le 1er mars 2011.

Transports Canada, « Rapport de consultation des baux des AAL, » Ottawa (Ontario), 14 avril 1999.

Union européenne, Direction générale de la mobilité et du transport, « La gestion du bruit dans les aéroports de la Communauté, »
http://europa.eu/legislation_summaries/environment/noise_pollution/l28068_fr.htm, Bruxelles, Belgique, consulté le 1er mars 2011.

Vérificateur général du Canada, « Chapitre 10 – Transports Canada – Les cessions d'aéroports : Le Réseau national d'aéroports, » Rapport de la Vérificatrice générale du Canada, Ottawa (Ontario), octobre 2000.

Annexe A : Lettre de NavCanada adressée au comité des transports

(Lettre ci-jointe)

NAVCANADA

TRADUCTION

Le 21 janvier 2011

Monsieur Merv Tweed, député
Président
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités
Chambre des communes
Ottawa (Ontario) K1A 0A6

Monsieur,

Comme je l'ai promis lorsque j'ai comparu devant le Comité dans le cadre de son étude sur les conséquences du bruit causé par les activités des aéroports situés dans les milieux urbains, je vous envoie les procédures d'atténuation du bruit de plusieurs aéroports canadiens. Si vous le souhaitez, c'est avec plaisir que je vous ferai parvenir les procédures d'atténuation du bruit qui ont été publiées pour les autres aéroports.

Comme je l'ai expliqué au Comité le 7 décembre, les procédures d'atténuation du bruit sont publiées par NAV CANADA dans *Canada Air Pilot*, mais ce sont les aéroports qui sont responsables de leur élaboration. Une fois en place, ces procédures d'atténuation du bruit doivent être respectées tant par les pilotes que par les contrôleurs de la circulation aérienne, et c'est Transports Canada qui veille à leur respect.

J'espère que cela répond aux questions laissées en suspens.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de comparaître devant le Comité, de décrire la position de NAV CANADA et de répondre aux questions des membres du Comité sur cette question.

Il est parfois nécessaire d'apporter des changements aux trajets des avions pour améliorer l'efficacité, pour gérer les modifications de la circulation aérienne ou du volume des déplacements aériens, ou pour tenir compte des évolutions techniques dans la capacité de navigation. J'espère que la nouvelle politique que nous avons instaurée permettra au public d'avoir davantage son mot à dire lorsque des changements aux trajets aériens sont proposés et qu'ils sont susceptibles d'avoir une grande incidence sur l'exposition au bruit.

Comme d'habitude, si vous avez d'autres questions, n'hésitez pas à communiquer avec moi.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

[Original signé par]

John W. Crichton
Président et chef de la direction

JWC/mb

Pièces jointes

c. c.: Bonnie Charron, greffière, Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Annexe B : Chronologie détaillée des interventions

Date	Intervention
8 mars 2008	Diffusion sur le site Web d'une pétition réclamant un moratoire immédiat sur les vols de nuit à destination ou en partance de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal jusqu'à ce que des consultations aient été menées.
4 avril 2008	Envoi d'une lettre au ministre des Transports afin de lui demander un moratoire immédiat sur les vols de nuit à destination ou en partance de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau jusqu'à ce que des consultations aient été menées.
9 avril 2008	Dépôt à la Chambre des communes d'une motion d'initiative parlementaire demandant au gouvernement de suspendre les vols de nuit à destination ou en partance de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau jusqu'à ce que des consultations aient été menées.
30 avril 2008	Réception de la réponse à la lettre envoyée le 4 avril 2008 au ministre des Transports, qui explique que toutes les activités relatives à la gestion et au développement de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, y compris les questions relatives aux trajectoires de vol, ont été déléguées à Aéroports de Montréal
2 mai 2008	Envoi d'une lettre au ministre des Transports en réponse à sa lettre du 4 avril 2008, pour indiquer qu'aucun citoyen ne siège au comité sur le paysage sonore.
28 mai 2008	Réception de la réponse à la lettre envoyée le 2 mai 2008 au ministre des Transports, qui explique que Noushig Eloyan, à titre de représentante de la ville de Montréal, est membre du comité sur le paysage sonore.
30 mai 2008	Envoi d'une lettre au président du Comité permanent des transports afin de lui demander que soit menée une étude sur les répercussions du bruit des aéroports – aucune réponse n'a été reçue.
2 juin 2008	Envoi, par la Ville de Dorval, d'une lettre à ses résidants afin de leur demander de signer une pétition réclamant un moratoire immédiat sur les vols de nuit à destination ou en partance de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau jusqu'à ce que des consultations aient été menées.
14 octobre 2008	Élection fédérale de 2008.
18 novembre 2008	Nouveau dépôt à la Chambre des communes de la motion d'initiative parlementaire demandant au gouvernement de suspendre les vols de nuit à destination ou en partance de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau jusqu'à ce que des consultations aient été menées.
20 novembre 2008	Dépôt à la Chambre des communes d'une pétition signée par plus de 1 400 résidants et déclaration à la Chambre.

4 décembre 2008	Prorogation du Parlement par le Premier ministre.
23 décembre 2008	Réception de la réponse du ministre des Transports à la pétition déposée le 20 novembre 2008.
23 février 2009	Dépôt d'une motion d'initiative parlementaire remplaçant la précédente et demandant au gouvernement de suspendre les vols de nuit dans TOUS les aéroports se trouvant à proximité d'une zone habitée jusqu'à ce que des consultations aient été menées.
7 avril 2009	Présentation du mémoire du Groupe de travail sur l'espace aérien de Surrey demandant que la <i>Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile</i> soit modifiée afin d'exiger que NavCanada mène des consultations publiques avant de modifier des trajectoires de vol au-dessus des zones habitées.
13 mai 2009	Inscription au <i>Feuilleton</i> d'une question relative à la fréquence des vols de nuit au-dessus de zones habitées.
16 juillet 2009	Co-animation, avec le député Sukh Dhaliwal, d'une table ronde sur le bruit des aéroports à Surrey (Colombie-Britannique).
31 juillet 2009	Rapport de la députée Maria Mourani concernant le bruit aéroportuaire, après consultation des électeurs de la circonscription d'Ahuntsic.
19 août 2009	Rencontre, à Ottawa, de responsables de NavCanada afin de discuter de la possibilité de tenir des consultations publiques volontaires avant de modifier des trajectoires de vol au-dessus des zones habitées – les responsables de NavCanada ne prennent aucun engagement ferme.
20 août 2009	Envoi au ministre des Transports d'une lettre comportant de nouvelles signatures d'appui à la pétition demandant au gouvernement de suspendre les vols de nuit à destination ou en partance de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau jusqu'à ce que des consultations aient été menées.
15 septembre 2009	Réception de la réponse à la question inscrite au <i>Feuilleton</i> le 13 mai 2009 : les statistiques sur le nombre de vols de nuit ne sont pas compilées par Transports Canada et il n'existe aucune obligation légale ou réglementaire relative à la modification de la fréquence des vols de nuit au Canada.
28 septembre 2009	Inscription au <i>Feuilleton</i> d'une question relative aux mesures d'atténuation du bruit dans chacun des 13 aéroports internationaux désignés du Canada.
28 septembre 2009	Envoi d'une lettre au maire et au Conseil municipal d'Ahuntsic-Cartierville afin de les informer des efforts entrepris jusqu'ici dans le dossier du bruit des aéroports.
5 octobre 2009	Réception de la réponse à la lettre envoyée le 20 août 2009 au ministre des Transports, qui explique que toutes les activités relatives à la gestion et au développement de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau ont été déléguées à Aéroports de Montréal et que, selon le document de référence <i>Votre santé et vous – Le bruit des avions près des aéroports</i> , publié en 2002 par Santé Canada, il n'existe pas de preuves concluantes selon lesquelles le bruit

	des aéroports aurait des effets néfastes sur la santé.
3 novembre 2009	Envoi au ministre de la Santé et au ministre des Transports d'une lettre accompagnée d'articles universitaires contestant l'absence de preuves concluantes quant aux répercussions sur la santé du bruit des aéroports et soulignant que le document de référence <i>Votre santé et vous</i> est dépassé.
5 novembre 2009	Envoi d'une lettre au maire et au Conseil municipal de Surrey (Colombie-Britannique) afin de les informer des efforts entrepris jusqu'ici dans le dossier du bruit des aéroports.
13 novembre 2009	Réception de la réponse à la question inscrite au <i>Feuilleton</i> le 28 septembre 2008 : les mesures d'atténuation du bruit varient selon les aéroports.
23 novembre 2009	Inscription au <i>Feuilleton</i> d'une question relative aux mesures prises par le Comité consultatif sur le paysage sonore de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau pour atténuer le bruit de l'aéroport.
30 novembre 2009	Adoption, par la ville de Surrey (Colombie-Britannique), d'une résolution reprenant la motion d'initiative parlementaire de M ^{me} Jennings demandant au gouvernement de suspendre les vols de nuit dans TOUS les aéroports se trouvant à proximité d'une zone habitée jusqu'à ce que des consultations aient été menées.
31 décembre 2009	Prorogation du Parlement par le Premier ministre.
12 janvier 2010	Rencontre avec les Citoyens pour une qualité de vie afin de discuter de la possibilité de tenir une table ronde non partisane sur les répercussions du bruit des aéroports à Montréal avec des élus des trois ordres de gouvernement.
27 janvier 2010	Réception de la réponse à la lettre envoyée le 3 novembre 2009 à la ministre de la Santé, qui explique que Santé Canada suit les publications scientifiques afin de fournir à Transports Canada des conseils à jour quant à l'évaluation environnementale des projets d'aéroport où le bruit pose problème.
27 janvier 2010	Mise à jour du document de référence de Santé Canada <i>Votre santé et vous</i> , datant de 2002 : aucun changement n'est apporté au contenu, mais la mise en page est légèrement modifiée.
16 février 2010	Réception de la réponse à la lettre envoyée le 3 novembre 2009 au ministre des Transports, qui explique que Santé Canada a pour tâche de fournir à Transports Canada des conseils sur les répercussions du bruit des aéroports sur la santé.
3 mars 2010	Suivant la prorogation, réinscription au <i>Feuilleton</i> de la motion d'initiative parlementaire demandant au gouvernement de suspendre les vols de nuit dans TOUS les aéroports se trouvant à proximité d'une zone habitée jusqu'à ce que des consultations aient été menées.
3 mars 2010	Suivant la prorogation, réinscription au <i>Feuilleton</i> de la question relative aux mesures prises par le Comité consultatif sur le paysage sonore de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau pour atténuer le bruit de l'aéroport.

10 mars 2010	Envoi d'une lettre, accompagnée d'un questionnaire, aux 32 municipalités en périphérie de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau afin de savoir si elles souhaitent participer à une table ronde sur la question.
12 mars 2010	Envoi d'une lettre à la ministre de la Santé afin de lui demander quels renseignements et conseils particuliers Santé Canada a fournis à Transports Canada.
1^{er} avril 2010	Réception de la réponse à la question inscrite au <i>Feuilleton</i> le 3 mars 2010 sur les mesures prises par le Comité consultatif sur le paysage sonore de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau pour atténuer le bruit de l'aéroport : de plus grandes mesures d'atténuation du bruit des aéroports ont été prises en raison de l'entrée en vigueur au Canada des conventions de l'Organisation de l'aviation civile internationale.
20 avril 2010	Envoi, par Aéroports de Montréal, d'une lettre aux municipalités contestant le contenu de la lettre du 10 mars 2010.
7 mai 2010	Inscription au <i>Feuilleton</i> , par le député Sukh Dhaliwal, d'une question relative aux études menées par Santé Canada.
17 juin 2010	Rencontre de Dominic DiFruscio, adjoint législatif de la députée Marlene Jennings, avec des responsables de Santé Canada afin de discuter des conseils que Santé Canada fournit à Transports Canada en matière d'atténuation du bruit des aéroports : Santé Canada ne fournit de conseils à Transports Canada QUE SI un projet d'infrastructure est envisagé – la modification des trajectoires de vol ne nécessite pas d'évaluation environnementale.
17 juin 2010	Réception de la réponse à la question inscrite au <i>Feuilleton</i> le 7 mai 2010 : Santé Canada a publié deux articles scientifiques sur l'absence de preuves concluantes quant aux effets négatifs sur la santé du bruit des aéroports.
24 juin 2010	Réception de la réponse à la lettre envoyée le 12 mars 2010 à la ministre de la Santé, qui explique que Santé Canada a publié deux articles scientifiques sur l'absence de preuves concluantes quant aux effets négatifs sur la santé du bruit des aéroports (identique à la réponse à la question inscrite au <i>Feuilleton</i> le 7 mai 2010) et que Santé Canada a fourni des conseils en évaluation environnementale sur plusieurs projets d'infrastructure aéroportuaire à différentes administrations aéroportuaires.
28 juin 2010	Envoi aux municipalités d'une lettre contestant le contenu de la lettre envoyée le 20 avril 2010 par Aéroports de Montréal.
4 août 2010	Réception de renseignements complémentaires à la suite de la rencontre du 17 juin 2010 avec des responsables de Santé Canada : Santé Canada a recommandé à plusieurs administrations aéroportuaires de mener des consultations en cas de changements quant au bruit des aéroports, mais aucun mécanisme légal ne garantit que les administrations aéroportuaires mènent de telles consultations.
18 novembre 2010	Adoption par le Comité des transports de la Chambre des communes d'une motion relative à l'étude des problèmes liés au bruit des aéroports.

22 novembre 2010	Envoi à des élus des trois ordres de gouvernement d'une invitation à participer à une table ronde non partisane sur le bruit des aéroports le 20 janvier 2011 dans l'arrondissement de Lachine, à Montréal.
1^{er} décembre 2010	Le Comité des transports de la Chambre des communes entame son étude sur le bruit des aéroports.
14 décembre 2010	Inscription au <i>Feuilleton</i> d'une question demandant si le gouvernement a l'intention de présenter des modifications législatives ou réglementaires pour obliger les administrations aéroportuaires à tenir des consultations avant de modifier les trajectoires de vol.
20 janvier 2011	Tenue, à Lachine, de la table ronde sur le bruit des aéroports.
31 janvier 2011	Réception de la réponse à la question inscrite au <i>Feuilleton</i> le 14 décembre 2010 : le gouvernement n'a pas l'intention de présenter une telle modification législative ou réglementaire.



RESPONSE TO PETITION RÉPONSE À LA PÉTITION

PREPARE IN ENGLISH AND FRENCH MARKING "ORIGINAL TEXT" OR "TRANSLATION"
PRÉPARER EN ANGLAIS ET EN FRANÇAIS EN INDIQUANT "TEXTE ORIGINAL" OU "TRADUCTION"

PETITION NO./N° DE LA PÉTITION 401- 0001	BY / DE Mme Jennings (Notre-Dame-de-Grace – Lachine)	DATE 23 décembre 2008
--	--	---------------------------------

RESPONSE BY THE MINISTER OF TRANSPORT, INFRASTRUCTURE
AND COMMUNITIES
RÉPONSE DU MINISTRE DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE
ET DES COLLECTIVITÉS

SIGNATURE
MINISTER OR PARLIAMENTARY SECRETARY
MINISTRE OU SECRÉTAIRE PARLEMENTAIRE

SUBJECT / OBJET

Transportation

RESPONSE / RÉPONSE

ORIGINAL TEXT
TEXTE ORIGINAL



TRANSLATION
TRADUCTION



J'accuse réception de votre pétition datée du 20 novembre dernier, demandant que les départs et les arrivées entre 23h et 7h à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau (Montréal-Trudeau) cessent immédiatement, sauf quelques cas d'exceptions, et qu'Aéroports de Montréal (ADM) élabore des moyens de gestion de bruit en collaboration avec le milieu.

Premièrement, j'aimerais préciser que tous les axes de décollage de l'aéroport Montréal-Trudeau sont situés au-dessus de quartiers résidentiels. Toutefois, ADM a mis en place certaines restrictions et procédures d'atténuation de bruit afin de réduire l'empreinte sonore des aéronefs utilisant l'aéroport. Par exemple, des restrictions s'appliquent pour les arrivées et départs entre 23h et 7h pour les aéronefs turboréactés de plus de 45 000 kg. Les autres aéronefs doivent se conformer aux procédures d'atténuation de bruit en vigueur à l'aéroport, mais ne sont pas interdits de vol la nuit. Ces limitations sont en vigueur depuis de nombreuses années et visent à optimiser la quiétude des résidents des communautés avoisinantes. Les compagnies aériennes planifient leurs vols en conséquence, mais des circonstances imprévues, telles les conditions météorologiques, peuvent causer des retards.

Comme vous savez, entre 6h et 7h, et selon les saisons, entre trois et sept appareils de plus de 45,000 kg sont autorisés à décoller afin de permettre aux voyageurs d'atteindre des vols de correspondance vers leur destination finale. Ces départs sont assujettis à des critères spécifiques, comme l'utilisation de puissance réduite et d'un taux de montée maximum, visant à minimiser l'impact sonore sur les communautés avoisinantes. Lorsque des mesures d'atténuation de bruit sont mises en place, Transports Canada doit s'assurer que toutes les considérations d'intérêt public sont examinées, tels que les aspects environnementaux, la sécurité, la sûreté, l'accessibilité, l'efficacité économique, la compétitivité sur la scène internationale, le service au public, etc.

Ces mesures doivent être prises dans l'intérêt de la majorité des parties intéressées et non pas seulement de l'aéroport ou de la collectivité.

Il est important aussi de noter que le bruit causé par les aéronefs a diminué de façon significative durant la dernière décennie et ce, grâce à des changements à la réglementation et à l'avancement technologique. Une réglementation plus sévère en rapport avec le bruit et les émissions des moteurs, des moteurs plus performants permettant d'atteindre des altitudes supérieures plus rapidement et l'implantation de nouvelles technologies pour la navigation aérienne ont permis de produire des trajectoires de vol plus précises et de réduire les inconvénients aux communautés avoisinantes aux aéroports.

Pour toute précision ou information additionnelle, je vous invite à communiquer avec le représentant régional au niveau de la gestion du bruit, M. Justin Bourgault, au 514-633-3297.

**Annexe D : *Loi sur la commercialisation des services de navigation
aérienne civile***

Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile

1996, ch. 20

[Sanctionnée le 20 juin 1996]

Pouvoir de la société

13. Sous réserve du pouvoir du gouverneur en conseil de prendre des règlements, en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, concernant la classification et l'usage de l'espace aérien ainsi que le contrôle et l'usage des routes aériennes, la société peut planifier et gérer l'espace aérien canadien et l'espace à l'égard duquel le Canada est responsable des services de contrôle de la circulation aérienne, à l'exception de celui qui est contrôlé par une personne autorisée à le faire par le ministre de la Défense nationale.

**Annexe E : Lettre de la ministre de la Santé adressée à l'hon. Marlene
Jennings**

(Voir lettre ci-jointe)

Ottawa, Canada KIA 0K9

Le 27 janvier 2010

TRADUCTION

L'honorable Marlene Jennings, C.P., députée
Notre-Dame-de-Grace–Lachine
Chambre des communes
Ottawa, Ontario K1A 0A6

Madame,

Je vous remercie de votre lettre du 3 novembre 2009 également adressée au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, l'honorable John Baird, au sujet du bruit causé par les avions qui décollent de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. Je vous prie d'excuser le retard à vous répondre.

Santé Canada joue un rôle consultatif en matière de bruit causé par les avions. En effet, le Ministère conseille le Comité sur les émissions et le bruit causés par les aéronefs de Transport Canada quant aux incidences du bruit pour la santé. En vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, Santé Canada fournit des renseignements pertinents aux autorités responsables de projets aéroportuaires lorsque le bruit est un facteur dont il faut tenir compte.

Le Ministère continue de surveiller les ouvrages scientifiques, y compris les études mentionnées dans votre lettre, afin de fournir à Transport Canada des conseils à jour aux fins d'études environnementales et d'informer le grand public. Le document *Votre santé et vous*, qui traite notamment du bruit causé par les aéronefs, est en cours de révision et sera publié plus tard au cours de l'année.

En vous remerciant encore une fois de votre lettre, je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

[Original signé par]

Leona Aglukkaq

c. c. : L'honorable John Baird, C.P., député



VOTRE SANTÉ ET VOUS

Le bruit des avions près des aéroports

Enjeu

L'avion à réaction représente l'une des pires nuisances sonores. Les personnes qui vivent près d'un aéroport s'inquiètent de plus en plus des risques pour la santé liés au bruit des avions.

Contexte

Les scientifiques s'inquiètent des effets du bruit des avions sur la santé pour deux raisons :

- Des études établissent un lien entre l'exposition excessive au bruit et le stress
- Selon certaines études, le stress chronique pourrait accroître le risque d'hypertension artérielle et de maladies cardiaques chez certaines personnes

Le bruit et le stress

Chez l'humain, la réaction de stress est un mécanisme naturel d'adaptation à toute situation menaçante. Chez le sujet susceptible, cette réaction entraîne la libération soudaine d'hormones de stress qui peuvent modifier de façon temporaire la fréquence cardiaque et la pression artérielle.

Chez certains, un bruit intense soudain et incontrôlable peut provoquer une réaction de stress. Dans la plupart des cas, la réaction de stress est de courte durée : la

fréquence cardiaque et la pression artérielle reviennent vite à la normale.

Certains scientifiques craignent cependant que le stress chronique, quelle qu'en soit la cause, n'entraîne une hausse permanente de la fréquence cardiaque et de la pression artérielle. À long terme, cela peut accroître le risque de maladies cardiaques. Les scientifiques de Santé Canada suivent de près ce dossier et ont évalué diverses études sur le lien possible entre le bruit et les risques pour la santé du stress.

Le bruit des avions et ses effets chez l'enfant

Des études menées à Los Angeles et à Munich ont montré que la pression artérielle moyenne était légèrement élevée dans un groupe d'écoliers exposés au bruit des avions. En revanche, aucune de ces études prouve que l'exposition au bruit des avions entraîne un stress chronique chez les enfants.

Un an plus tard, les chercheurs de Los Angeles ont fait un suivi à l'étude et n'ont décelé aucun écart mesurable de pression artérielle entre les enfants exposés au bruit des avions et ceux qui ne l'étaient pas. Dans l'étude de Munich, les causes des effets observés ne sont pas claires. Des facteurs, tels que le régime alimentaire, ont pu contribuer aux changements à la pression artérielle.

L'étude de Munich a aussi étudié le niveau de trois différentes hormones de stress dans le sang des enfants. Lorsque les enfants étaient exposés au bruit des avions, le niveau de deux hormones a augmenté, mais le niveau de la troisième n'a pas augmenté. Cette observation est importante puisque l'hormone de stress dont le niveau est resté inchangé est considérée comme un meilleur indicateur de stress chronique que les deux autres.

Les hausses de pression artérielle et de niveaux d'hormones de stress observées au cours de ces études n'offrent aucune preuve que l'exposition au bruit durant l'enfance n'entraîne des maladies reliées au stress, notamment des maladies cardiaques, plus tard dans la vie. La hausse de la pression artérielle chez les enfants exposés au bruit des avions était négligeable par rapport aux variations normales de pressions artérielles chez les enfants.

Le bruit des avions et ses effets chez l'adulte

Des études scientifiques chez l'adulte révèlent qu'une brève exposition à un bruit intense peut avoir des effets temporaires, notamment une hausse de la fréquence cardiaque et de la pression artérielle. Cependant, il n'y a pas de preuves cohérentes que l'exposition chronique au bruit des avions entraîne l'hypertension. Dans les études démontrant ce lien, l'effet pourrait être attribuable à d'autres facteurs dont l'effet sur la tension artérielle est connu, notamment une situation économique précaire.

À ce jour, les données scientifiques ne permettent pas d'affirmer que le bruit des avions cause des maladies cardiaques. Cependant, quelques études suggèrent que les personnes qui vivent de plusieurs années dans un milieu de bruit intense de circulation, peuvent subir une faible augmentation du risque de maladies cardiaques. Santé Canada

poursuivra l'évaluation de la recherche sur les risques pour la santé causés par le bruit des avions.

Réduire les risques

Si vous vivez près d'un aéroport, ou envisagez de déménager près d'un aéroport, il serait bon de vous renseigner sur l'intensité du bruit dans le voisinage. Vous pouvez communiquer avec l'aéroport de votre région pour obtenir la courbe sonore (ou carte sonore) de votre secteur. Vous pourrez ensuite comparer la courbe de votre région à celles que recommande ce document :

- Utilisation des terrains au voisinage des aéroports (TP 1247), partie IV, Bruit des aéronefs - www.tc.gc.ca/aviationcivile/publications/tp1247/partie4/menu.htm

Vous pourrez vous assurer que votre maison est suffisamment insonorisée pour atténuer le bruit des avions, si le niveau de bruit dans votre voisinage excède celui recommandé dans les lignes directrices. Le Conseil national de la recherche du Canada a développé un logiciel pour déterminer les besoins d'insonorisation. Vous pouvez aussi engager des spécialistes en acoustique afin de profiter de leurs conseils professionnels.

Rôle de Santé Canada

Santé Canada fournit des conseils au public et aux autorités chargées de la réglementation, telle que Transports Canada, sur les effets du bruit des avions sur la santé. Ainsi, on tient compte des risques pour la santé lorsque des décisions sont prises qui affectent notre exposition au bruit des avions.

De plus, les experts de Santé Canada continuent d'évaluer les effets possibles du bruit des avions sur la santé et, à cette fin:

- ils mènent leurs propres recherches sur la réaction de stress au bruit des avions

- ils évaluent les publications scientifiques d'autres spécialistes du domaine
- ils participent au Congrès international sur l'incidence du bruit sur la santé publique, qui a lieu tous les trois ans

Ces efforts aident Santé Canada à maintenir une base scientifique solide et à fournir des conseils pertinents sur les effets du bruit des avions sur la santé des personnes vivant près d'un aéroport.

Pour en savoir plus ...

Pour obtenir de l'information scientifique détaillée à ce sujet, voir :

Santé Canada, Santé de l'environnement et du milieu de travail, Bruit des avions : www.hc-sc.gc.ca/ewh-semt/noise-bruit/aircraf-avion/index-fra.php

Utilisation des terrains au voisinage des aéroports (TP1247), partie IV, Bruit des aéronefs : www.tc.gc.ca/aviationcivile/publications/tp1247/partie4/menu.htm

Des articles complémentaires sur les questions de santé et de sécurité se retrouvent sur le section de Votre santé et vous : www.santecanada.gc.ca/vsv

Vous pouvez aussi téléphoner sans frais au 1 866 225-0709 ou au 1 800 267-1245* pour les malentendants.

Annexe F : Extrait de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale

Loi canadienne sur l'évaluation environnementale

1992, ch. 37

[Sanctionnée le 23 juin 1992]

Projets visés

5. (1) L'évaluation environnementale d'un projet est effectuée avant l'exercice d'une des attributions suivantes :

- a)* une autorité fédérale en est le promoteur et le met en oeuvre en tout ou en partie;
- b)* une autorité fédérale accorde à un promoteur en vue de l'aider à mettre en oeuvre le projet en tout ou en partie un financement, une garantie d'emprunt ou toute autre aide financière, sauf si l'aide financière est accordée sous forme d'allègement — notamment réduction, évitement, report, remboursement, annulation ou remise — d'une taxe ou d'un impôt qui est prévu sous le régime d'une loi fédérale, à moins que cette aide soit accordée en vue de permettre la mise en oeuvre d'un projet particulier spécifié nommément dans la loi, le règlement ou le décret prévoyant l'allègement;
- c)* une autorité fédérale administre le territoire domanial et en autorise la cession, notamment par vente ou cession à bail, ou celle de tout droit foncier relatif à celui-ci ou en transfère à Sa Majesté du chef d'une province l'administration et le contrôle, en vue de la mise en oeuvre du projet en tout ou en partie;
- d)* une autorité fédérale, aux termes d'une disposition prévue par règlement pris en vertu de l'alinéa 59f), délivre un permis ou une licence, donne toute autorisation ou prend toute mesure en vue de permettre la mise en oeuvre du projet en tout ou en partie.

Annexe G : Mémoire de Santé Canada au Comité des transports

(Réponses aux questions posées à Santé Canada par l'honorable Marlene Jennings, le 1 décembre 2010, ci-jointes)



Distribué le 8 février 2011

Selon des études récentes, l'exposition nocturne des populations résidant à proximité des aéroports au bruit des aéronefs a des effets néfastes importants sur leur santé.

a. Pourquoi le ministère n'a-t-il pas évalué leur importance?

Santé Canada a évalué des articles récents sur les effets aigus du bruit des aéronefs sur la santé, articles qui relataient les résultats observés de l'exposition nocturne au bruit des aéronefs. Par ailleurs, en vertu du mandat que lui confie la *Loi sur les dispositifs émettant des radiations*, le ministère mène des études pour évaluer les effets sur la santé de l'exposition à tous les types de bruit, et il examine les rapports de recherches semblables effectuées par des tiers. Il s'inspire ensuite de cette information pour faire office d'expert-conseil auprès des autres ministères.

b. Quand on mène un projet d'infrastructures gouvernemental dans un aéroport, on examine les effets qu'il aura sur la santé et sur l'environnement. Je crois savoir que Santé Canada collabore à cet examen. Pourquoi ne tient-on pas compte de ces effets au moment d'établir les trajectoires de vol et les politiques en matière d'atténuation du bruit ou de modifier les trajectoires établies?

Les évaluations environnementales sont faites en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (la *Loi*). La *Loi* indique expressément les projets qui requièrent une évaluation, et les projets d'infrastructure sont habituellement du nombre. L'évaluation des incidences environnementales des projets comporte celle des effets du bruit.

c. Les administrations aéroportuaires doivent-elles donner suite aux recommandations de Santé Canada dans leur évaluation des incidences environnementales de leurs projets?

Le rôle d'expert-conseil que Santé Canada joue dans l'évaluation des incidences environnementales des projets est balisé dans la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (la *Loi*) et n'est que consultatif. Santé Canada émet des avis quant aux effets éventuels des projets sur la santé humaine, et les ministères chargés de réaliser les projets étudient ces avis avant de décider de l'importance des incidences éventuelles des projets sur l'environnement. Ils peuvent alors obliger les promoteurs à se conformer aux avis de Santé Canada.

d1) Dans l'affirmative, quels mécanismes a-t-on prévus pour garantir que les projets sont conformes aux avis?

Une fois qu'il a évalué les incidences d'un projet sur l'environnement, Santé Canada n'a pas pour mandat de veiller à ce qu'il soit donné suite à l'avis qu'il a donné au ministère responsable de sa réalisation.

d2) Sinon, pourquoi pas?

Les avis qu'émet Santé Canada en tant qu'expert-conseil désigné par la *Loi* sont purement consultatifs. C'est aux ministères responsables qu'il incombe de décider des suites à y donner dans leur évaluation globale de l'importance des incidences environnementales des projets.

e. Quelles dispositions a-t-on prévues pour obliger les administrations aéroportuaires à tenir compte des effets du bruit sur la santé dans leur plan de gestion de la croissance?

La *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* oblige les administrations aéroportuaires à évaluer les incidences environnementales des projets d'expansion visés par ses dispositions. Les administrations examinent les effets de leurs projets sur la santé humaine au moment d'en évaluer les incidences sur l'environnement. Les ministères responsables sont tenus de veiller à ce que les administrations prennent toutes les mesures susceptibles, à leur avis, d'atténuer ces effets.

On peut en apprendre plus sur Santé Canada et le bruit des aéronefs à <http://www.hc-sc.gc.ca/ewh-semt/noise-bruit/aircraf-avion/index-fra.php>.

Annexe H : Lettre de l'hon. Marlene Jennings adressée au Comité des transports

(Lettre ci-jointe)

Ottawa

West Block, Room 420
Ottawa, Ontario K1A 0A6
Tel: (613) 995-2251
Fax: (613) 996-1481
jennim@parl.gc.ca



HOUSE OF COMMONS
CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

Ottawa

Édifice de l'Ouest, Pièce 420
Ottawa (Ontario) K1A 0A6
Tél.: (613) 995-2251
Télééc.: (613) 996-1481
jennim@parl.gc.ca

Constituency

6332 Sherbrooke Street West
Suite 204
Montreal, Quebec H4B 1M7
Tel: (514) 489-8703
Fax: (514) 489-2806

Hon. Marlene Jennings

Member of Parliament for Notre-Dame-de-Grâce – Lachine
Députée de Notre-Dame-de-Grâce – Lachine

Circonscription

6332, rue Sherbrooke Ouest
Bureau 204
Montréal (Québec) H4B 1M7
Tél.: (514) 489-8703
Télééc.: (514) 489-2806

Ottawa, 30 mai, 2008

Merv Tweed,
Président du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités
Suite 511 Édifice de la Justice

Monsieur le Président,

Je vous écris, en votre qualité de Président du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, au sujet d'une question qui, je le crois, mériterait d'être étudiée par les membres de votre comité. Comme vous n'êtes probablement pas sans le savoir, le transport aérien de passagers a connu, au Canada, une croissance exponentielle au cours des vingt dernières années. L'expansion des compagnies aériennes offrant des vols court-courriers, tels que Porter Airline et West Jet, a élargi l'éventail de choix offerts aux Canadiens en matière de transport aérien, et a rendu ce dernier plus abordable. La croissance du trafic aérien qui en a résulté a bien entendu accru la pression sur les aéroports canadiens, et les zones urbaines entourant ces aéroports, puisque le nombre de vols quotidiens a dû être augmenté, et les horaires d'ouverture des aéroports ont dû être élargis, afin de répondre à cette demande croissante.

Le public canadien s'inquiète cependant de plus en plus de l'augmentation constante des vols à destination ou en partance des aéroports canadiens dont l'horaire se situe en toute fin de soirée ou en tout début de matinée (entre 23 h et 7 h). Il ne s'agit pas d'un phénomène uniquement canadien : l'Union européenne est également confrontée aux pressions d'un public qui exige que l'on restreigne le nombre des vols de nuit sur un certain nombre d'aéroports internationaux. La question a suffisamment fait de bruit pour donner lieu à une étude de la Commission européenne, sur les risques en matière de santé, qui établit un lien entre, d'une part, le niveau de bruit aux alentours des aéroports et les mouvements des vols de nuit et, d'autre part, une augmentation de la tension artérielle présentant, pour les résidents des zones touchées, des risques d'accident vasculaire cérébral, de crise cardiaque ou de défaillance rénale. Outre ces risques pour la santé, d'autres études ont démontré que les répercussions environnementales des émissions des vols de nuit étaient plus graves que celles des vols de jour.

Ce n'est donc pas simplement le syndrome du « pas dans ma cour » qu'expriment les citoyens de villes telles que Vancouver, Toronto et Montréal, lorsqu'ils se plaignent de l'augmentation des vols de nuit, mais aussi leur inquiétude profonde quant aux risques que cela représente pour leur santé et leur qualité de vie. Il suffit d'observer le nombre sans cesse croissant de citoyens se mobilisant autour de ces questions pour comprendre l'importance que cela revêt pour eux. Les résidents de ma circonscription de Notre-Dame-de-Grâce – Lachine, par exemple, se sont déplacés en nombre pour protester contre le projet d'élargir l'horaire des vols de nuit à l'Aéroport Trudeau de Montréal. Les résidents de Surrey et Richmond, en Colombie-Britannique, qui protestent contre les vols de nuit à l'Aéroport international de Vancouver, se sont également regroupés au sein de coalitions opposées au projet. La façon dont les résidents de la région de Toronto s'opposent, depuis des années, aux horaires élargis des vols de nuit, à l'aéroport international Pearson dans un premier temps, puis, plus récemment, à l'Aéroport international des îles de Toronto, est également la preuve de cet élan qui se traduit, ici à la Chambre, par un nombre croissant de pétitions, de motions d'origine parlementaire et de déclarations des députés demandant au gouvernement de restreindre les vols de nuit et de consulter les citoyens des zones touchées sur les



répercussions que peuvent avoir les aéroports urbains sur la santé des résidents des zones environnantes.

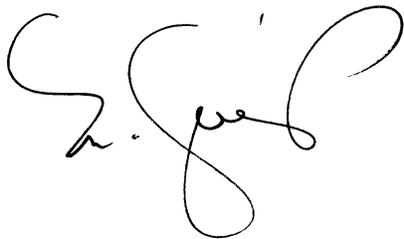
En réponse aux protestations qui s'élèvent dans ma propre circonscription, j'ai inscrit au *Feuilleton*, le 9 avril dernier, la motion **M-481** suivante :

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait prendre un décret, en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* et par Aéroports de Montréal, pour voir à ce que les vols de nuit, entre 23 heures et 7 heures, à destination et en partance de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal soient suspendus, sauf dans les cas (i) d'urgences médicales, (ii) de retards hors du contrôle du transporteur, (iii) de conditions météorologiques défavorables, (iv) de vols directement liés à des opérations militaires canadiennes.

Mais, comme je viens de l'expliquer, les vols de nuit ne constituent pas un problème qu'à Montréal. C'est pourquoi je vous demande, aux membres du Comité et à vous-même, d'envisager l'opportunité d'entreprendre une étude sur les répercussions économiques, environnementales et sanitaires des vols de nuit, et de formuler à la Chambre des recommandations quant à la réglementation de ces derniers. Le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par la *Loi sur l'aéronautique* et le *Canada Air Pilot*, est en mesure de régler les vols de nuit au Canada. Une telle étude tombe donc parfaitement sous le coup du mandat de votre comité.

Si le Comité souhaitait envisager l'ajout de cette étude à l'ordre du jour de ses travaux d'automne (car je crois savoir que l'ordre du jour des travaux du Comité est déjà complet jusqu'à la fin de la relâche estivale), je ne considérerais nullement qu'il s'agit d'une usurpation de la motion que j'ai déposée à la Chambre, puisque cette dernière ne sera pas débattue, au mieux, avant la fin de 2009. De fait, je la remplacerais probablement par un autre point que j'ai inscrit au *Feuilleton*, si jamais mon nom arrivait en tête de la Liste portant examen des affaires émanant des députés.

Dans l'espoir que le Comité voudra bien se pencher sur ma proposition, je vous remercie de votre attention et vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.



L'hon. Marlene Jennings, c.p., députée
Notre-Dame-de-Grâce – Lachine

MJ/jt

Cc: Membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, greffier du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Annexe L : Ordre du jour détaillé de la table ronde

TABLE RONDE DES ÉLUS SUR LE DOSSIER AÉROPORTUAIRE DE MONTRÉAL

L'honorable Marlene Jennings, C.P., députée

Date et heure : Le jeudi 20 janvier 2011, à 8 h 30
 Endroit : Ristorante Andrea, 3 194, boulevard St-Joseph, Lachine
 Participants : Voir la liste jointe

ORDRE DU JOUR

Première partie (huis clos partiel)

8 h 30 – 9 h Inscription (jus et café)

9 h – 9 h 10 Mot de bienvenue de Noushig Eloyan, présidente d'honneur du comité organisateur

9 h 10 – 9 h 40 « Considérations socioéconomiques, gouvernance et imputabilité »
(*Jacques Roy*)

9 h 40 – 10 h 10 « Projet de développement aéroportuaire durable 2015-2040 »
(*Citoyens pour une qualité de vie*)

10 h 10 – 10 h 30 ***Pause santé***

10 h 30 – 11 h « Les mouvements aériens et la valeur des propriétés »
(*Francine Fortin*)

11 h – 11 h 30 Déclaration de Marlene Jennings

11 h 30 – 12 h « Les mouvements aériens et la santé »
(*D' Louis Drouin*)

12 h – 13 h ***Repas léger***

12 h 30 – 13 h « Mesure et gestion du bruit aéroportuaire et ses impacts »
(*D' Tony Leroux*)

Deuxième partie, à huis clos (en l'absence des conférenciers)

13 h – 13 h 15 Plan d'action (Alliance municipale? – gestion publique du climat sonore?
– Études d'impacts, condition préalable à une consultation publique?)

13 h 15 – 13 h 50 Échanges avec les participants élus

13 h 50 – 14 h Clôture de la table ronde par Marlene Jennings

LISTE DES CONFÉRENCIERS ET TITRES DE COMPÉTENCE

Jacques Roy, B. Sc. - Collège militaire royal de Saint-Jean 1971
 MBA Recherche opérationnelle - HEC Montréal 1976
 Doctorat (gestion des opérations, économie) - HEC Montréal 1985
 Officier d'ingénierie aérospatiale au sein des Forces armées canadiennes jusqu'en 1980
 Directeur de la formation en gestion (1988-1990) et de la recherche (1994-1996) à l'Institut international de formation en gestion aéronautique civile (IIFGA) de Montréal
 Professeur titulaire - Service de l'enseignement de la gestion des opérations et de la logistique, HEC Montréal
 Directeur du Groupe de recherche CHAÎNE
 Directeur du Carrefour logistique - HEC Montréal



Roger Trottier, B.A. - Université de Montréal (Collège de l'Assomption) 1958
 B.SC.A. (génie civil) – École Polytechnique de Montréal 1962
 M.Sc. (génie de l'environnement) – Université Purdue, West Lafayette, Indiana 1966
 Cadre supérieur, Groupe Lavalin 1966-1989
 Vice-président (gestion de projets), Groupe Dessau 1989-1995
 Président de Gestion HERTÉ Inc. (conseiller en gestion de projets) 1995-2006
 Conseiller et chercheur bénévole pour Citoyens pour une qualité de vie (2006-2010)



Francine Fortin, évaluatrice professionnelle agréée (É.A.)
 Service de la gestion des immeubles, Ville de Québec
 Directrice de la Division des affaires immobilières
 Présidente de l'Ordre des évaluateurs agréés du Québec



D^r Stéphane Perron, M.D., M. Sc., FRCPC
 Environnement urbain et santé – Direction de santé publique
 Agence de la santé et des services sociaux de Montréal
 Professeur adjoint, Université de Montréal, spécialisé dans les problèmes de santé liés au logement et aux bruits environnementaux
 Superviseur du programme de résidence en médecine – Université de Montréal



D^r Louis Drouin, M.D.
 Maîtrise en santé publique
 Environnement urbain et santé – Responsable, Direction de santé publique
 Agence de la santé et des services sociaux de Montréal



Tony Leroux, B.Sc., orthophonie et audiologie, Université de Montréal, 1986
 Certificat, biologie humaine, Université de Bordeaux 2, Victor Segalen, France, 1987
 M.Sc., sciences biomédicales, Université de Montréal, 1988
 Doctorat, psychologie, Université Carleton, Ottawa, 1999
 Professeur agrégé, École d'orthophonie et d'audiologie, et responsable des programmes de baccalauréat et de maîtrise en audiologie, Université de Montréal
 Chercheur et responsable de site, CRIR - Institut Raymond-Dewar

HÔTES DE LA TABLE RONDE

L'hon. Marlene Jennings, C.P, députée



Élue une première fois à la Chambre des communes en juin 1997, l'honorable Marlene Jennings a été réélue à titre de députée de Notre-Dame-de-Grâce–Lachine en novembre 2000, en juin 2004, en janvier 2006 et en octobre 2008. M^{me} Jennings est la première femme québécoise de race noire à être élue au Parlement dans toute l'histoire de la Confédération. Elle est devenue membre du Conseil privé en juillet 2004.

M^{me} Jennings est porte-parole libérale en matière de justice et du procureur général du Canada. En 2006 et de 2008 à 2010, elle a été leader parlementaire adjointe de l'opposition officielle. De juillet 2004 à octobre 2005, au sein du gouvernement libéral, M^{me} Jennings a été secrétaire parlementaire du premier ministre (particulièrement chargée des relations Canada-États-Unis). De janvier à décembre 2003, elle a été secrétaire parlementaire du Solliciteur général du Canada et de septembre 2001 à décembre 2002, secrétaire parlementaire de la ministre de la Coopération internationale.

M^{me} Jennings doit son expérience multidisciplinaire aux différents postes qu'elle a occupés dans les secteurs public et privé. Elle compte plus de neuf ans d'expérience professionnelle dans le domaine du maintien de l'ordre, d'abord à titre de membre de la Commission de police du Québec (de 1988 à 1990), puis de commissaire adjointe à la déontologie policière pour la province de Québec (de 1990 à 1997).

Marlene Jennings est née le 10 novembre 1951, sur la Rive-Sud de Montréal. Après des études à l'Université McGill en littérature anglaise et en psychologie (sans diplôme), elle a obtenu, en 1986, un baccalauréat en droit (LL.B.) à l'Université du Québec à Montréal, puis a été admise au Barreau du Québec en 1988. Elle a aussi terminé, en 1990, une partie d'un programme de MBA pour gens d'affaires à l'Université Concordia. Parfaitement bilingue (anglais et français), elle possède aussi une bonne connaissance de l'italien.

M^{me} Jennings est mariée depuis 1974 à Luciano Del Negro. Le couple a une fille prénommée Anne-Darla.



MEMBRES DU COMITÉ ORGANISATEUR DE LA TABLE RONDE

Noushig Eloyan, présidente d'honneur, ancienne représentante au comité du paysage sonore de l'aéroport

Jean-Marc Héту, conseiller, politique municipale

Dominic DiFruscio, adjoint législatif

Gabriel Retta, adjoint de circonscription, Notre-Dame-de-Grâce—Lachine

Annalisa Harris, stagiaire parlementaire

LISTE DES PARTICIPANTS INVITÉS

Élus municipaux

Ahuntsic—Cartierville.....	Pierre Gagnier, maire Robert Dolbec, attaché politique
Châteauguay.....	Nathalie Simon, mairesse
Dorval.....	Marc Doret, conseiller municipal
Lachine.....	Bernard Blanchet, conseiller municipal Jean-François Cloutier, conseiller municipal
Longueuil.....	Éric Beaulieu, attaché politique de la mairesse Caroline St-Hilaire Gilles Grégoire, chef de l'opposition municipale Éric Côté, attaché politique
Mirabel.....	Hubert Meilleur, maire
Mont-Royal.....	Philippe Roy, maire Erin Kennedy, conseillère municipale

Élus provinciaux

Acadie.....	Diane Eng, attachée politique de la députée Christine Saint-Pierre
Marguerite-Bourgeoys.....	Luciana Evangelista, attachée politique du député Clément Gignac
Marquette.....	Michel Dion, attaché politique du député François Ouimet
Mont-Royal.....	Louise Bertrand, attachée politique du député Pierre Arcand

Élus fédéraux

Notre-Dame-de-Grâce—Lachine.....	L'hon. Marlene Jennings, députée
Lac-Saint-Louis.....	Francis Scarpaleggia, député
Outremont.....	Thomas Mulcair, député
Pierrefonds—Dollard.....	Bernard Patry, député
Saint-Laurent—Cartierville.....	Jocelyn Decoste, attaché politique de l'hon. Stéphane Dion, député