

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part I)

Statutory Authority

Aeronautics Act

Sponsoring Department

Transport Canada

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

General

The proposed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part I)* will prohibit commercial aerial sightseeing flights within the Québec/Jean-Lesage International Airport control zone, including those flights originating from the Saint-Augustin Lake, Quebec, aerodrome, as of January 1, 1998. The proposed regulations will not affect commercial aerial sightseeing flights originating from the Québec/Jean-Lesage International Airport. As well, private aircraft will continue to be allowed to operate from anywhere within the control zone including from the Saint-Augustin Lake, Quebec, aerodrome. These Regulations are a new initiative and were not referred to in the *1997 Federal Regulatory Plan*.

Specific

The proposed restriction will apply to the area within a 13 km radius from the Québec/Jean-Lesage International Airport, with an extension of up to 18 km in the Lévis area, thus including the majority of the urban Québec area.

The Regulations are intended to prevent frequent low level flights for aerial sightseeing purposes over the built-up area within the Québec/Jean-Lesage International Airport control zone and to stop commercial passenger-carrying aerial sightseeing flights from using the Saint-Augustin Lake, Quebec, aerodrome for either take-offs or landings. The prohibition of low level commercial aerial sightseeing flights within the entire Québec/Jean-Lesage International Airport control zone is intended to ensure that such operations do not relocate to another nearby lake and recommence sightseeing operations from that location.

At present, a "sightseeing operation" is defined in the *Canadian Aviation Regulations* as "aerial work in the course of which passengers are disembarked at the point of departure". A new definition of "aerial sightseeing flight" has been included in the new regulations.

Alternatives

The making of these Regulations is the result of a process that has lasted five years. After long and exhaustive negotiations, no other viable alternative to these Regulations has been found.

Since the late sixties and, increasingly, in recent years, Transport Canada has received numerous complaints from citizens

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie I)

Fondement législatif

Loi sur l'aéronautique

Ministère responsable

Transports Canada

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Généralités

Le règlement proposé modifiant le *Règlement de l'aviation canadien (Partie I)* interdira, à compter du 1^{er} janvier 1998, les vols touristiques commerciaux dans la zone de contrôle de l'aéroport international Jean-Lesage (Québec), y compris ceux en provenance de l'aérodrome du lac Saint-Augustin. Le règlement proposé ne touchera pas les vols touristiques commerciaux en provenance de l'aéroport international Jean-Lesage (Québec). En plus, les aéronefs privés pourront poursuivre leurs activités dans la zone de contrôle y compris à partir de l'aérodrome du lac Saint-Augustin (Québec). Le présent règlement est une nouvelle initiative qui n'était pas incluse dans les *Projets de réglementation fédérale de 1997*.

Particularités

La restriction proposée s'appliquera au territoire situé dans un rayon de 13 kilomètres de l'aéroport international Jean-Lesage (Québec), avec un prolongement jusqu'à 18 kilomètres dans la région de Lévis, englobant ainsi la majorité des agglomérations urbaines de la région de Québec.

Le Règlement a pour but de prévenir les vols fréquents à basse altitude effectués à des fins touristiques au-dessus de la zone bâtie à l'intérieur de la zone de contrôle de l'aéroport international Jean-Lesage (Québec) et de mettre fin aux vols touristiques commerciaux d'avions de passagers à partir ou à destination du lac Saint-Augustin. L'interdiction de vols touristiques commerciaux à basse altitude dans la zone de contrôle de l'aéroport international Jean-Lesage (Québec) a pour but d'assurer que les transporteurs ne relocalisent pas ce type de vols à un autre lac proche pour y recommencer des vols touristiques.

Également, bien que l'actuel *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) traite « d'excursions aériennes » (travail aérien au cours duquel le débarquement des passagers est effectué au point de départ), le règlement proposé portera sur les « vols touristiques » tels qu'ils sont définis dans la modification.

Solutions envisagées

La formulation de ce règlement découle d'un processus qui a duré cinq ans. Après des négociations longues et exhaustives, aucune solution de rechange viable à ce règlement n'a été trouvée.

Depuis la fin des années soixante, et de façon particulièrement accrue depuis les dernières années, Transports Canada a reçu de

about the noise of floatplanes flying over several towns and cities in the Québec area.

Since 1993, Transport Canada has made every possible effort to bring about a negotiated settlement between the municipalities and the air operators. At many meetings held at Lévis and Saint-Augustin-de-Desmaures, among other places, several mayors from the communities affected firmly reiterated to Transport Canada their wish to put an end to floatplane activities from the Saint-Augustin Lake, Québec, aerodrome. These efforts to achieve a negotiated agreement between the air operators and the municipalities have been consistently unsuccessful.

In the spring of 1994, Transport Canada amended the air regulations to allow the publication of noise restrictions at the Saint-Augustin Lake, Québec, aerodrome. Introduced after much consultation and negotiation, these regulations allowed Transport Canada to publish procedures and restrictions to be followed by Saint-Augustin Lake floatplanes. These noise abatement measures underwent minor adjustments in 1995. In addition, the Department has invested considerable resources over recent years in maintaining very rigorous monitoring of these procedures and restrictions, which are among the strictest in Canada. These noise abatement measures were found, by the municipalities concerned, to be unsatisfactory. The two air operators concerned, who had agreed to the implementation of the existing noise abatement measures, have rejected the possibility of additional measures.

On July 26, 1996, a letter co-signed by 25 Québec area mayors was sent to the Minister of Transport proposing withdrawal of the Saint-Augustin Lake, Québec, water aerodrome certificate by the year 2000. Following this request, Transport Canada undertook a thorough review of its position on this matter. The resulting proposal, as embodied in the proposed Regulations, is a unique intervention. It takes into consideration public interest in the field of aircraft noise management and comes as a result of the unprecedented support achieved and expressed on this issue by the 25 Québec area mayors who are the elected representatives of over 600 000 residents.

A range of other actions to alleviate the disturbance experienced by residents, including actions with respect to various aviation documents, has been carefully considered. For example, the withdrawal of the aerodrome certificate on the basis of public interest was considered and was rejected. Since the Saint-Augustin Lake aerodrome is located within the built-up area of Québec, such a measure would also prohibit the operations of the many private floatplanes based at Saint-Augustin Lake. In addition, the withdrawal of the aerodrome certificate for Saint-Augustin Lake would not deter commercial operators from relocating to another water aerodrome in the area and resuming operations from the new location over the same or a similar flight path, leaving part of the problem untouched. Possible deletion of the Saint-Augustin Lake aerodrome from the operators' air operators certificates was also considered but rejected, as such action would not prevent the sightseeing operations. An information document, "Lac Saint-Augustin: Transport Canada's Intervention to Solve the Noise Problem", which presents, in detail, the analysis of alternative interventions, is available from the Chief, Regulatory Affairs, Transport Canada Safety and Security, Civil Aviation, upon request.

In August 1997, a special meeting of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) General Operating and Flight Rules Technical Committee was held to consider the

nombreuses plaintes des citoyens dénonçant le bruit des hydravions circulant au-dessus de plusieurs villes de la région de Québec.

Depuis 1993, Transports Canada déploie tous les efforts possibles afin de favoriser la conclusion d'une entente négociée entre les municipalités et les transporteurs. Lors de multiples rencontres tenues entre autres à Lévis et à Saint-Augustin-de-Desmaures, plusieurs maires de la région ont fermement réitéré à Transports Canada leur volonté de faire cesser les activités des hydravions provenant du lac Saint-Augustin. Ces démarches, pour favoriser une entente négociée entre les transporteurs et les municipalités, n'ont jamais abouti.

Au printemps de 1994, Transports Canada a modifié la réglementation aérienne pour permettre la publication de restrictions du bruit à l'aérodrome du lac Saint-Augustin (Québec). À la suite de nombreuses consultations et négociations, cette réglementation a permis à Transports Canada de publier des procédures et restrictions devant être respectées par les hydravions du lac Saint-Augustin. Ces mesures d'atténuation du bruit ont été légèrement modifiées en 1995. De plus, le Ministère a investi des ressources considérables au cours des dernières années afin d'assurer un suivi très rigoureux de ces procédures et restrictions, comptant parmi les plus sévères au Canada. Ces mesures n'ont pas satisfait les municipalités. Les deux transporteurs qui avaient accepté la mise en œuvre des mesures établies d'atténuation du bruit ont rejeté la possibilité de mesures supplémentaires.

Le 26 juillet 1996, une lettre cosignée par 25 maires de la région de Québec a été envoyée au ministre des Transports, lui proposant le retrait du certificat de l'hydroaérodrome du lac Saint-Augustin pour l'an 2000. À la suite de cette demande exprimée par l'ensemble des maires de la grande région de Québec, Transports Canada a entrepris une révision en profondeur de sa position dans ce dossier. La proposition qui en découle, telle qu'elle est formulée dans le règlement proposé, est une intervention unique. Elle prend en compte l'intérêt du public dans le domaine de la gestion du bruit des aéronefs et constitue l'aboutissement de l'appui sans précédent atteint et exprimé par les 25 maires de la région de Québec qui sont les représentants élus de plus de 600 000 résidents.

D'autres mesures ont été examinées attentivement en vue d'atténuer les ennuis subis par les résidents, incluant des mesures ayant trait à divers documents d'aviation. Par exemple, le retrait du certificat d'aérodrome a été pris en considération en fonction de l'intérêt du public en cause, mais cette mesure a été rejetée. Étant donné que l'aérodrome du lac Saint-Augustin est situé dans la zone urbaine de Québec, une mesure du genre interdirait du même coup les opérations de nombreux hydravions privés stationnés au lac Saint-Augustin. De plus, le retrait du certificat d'aérodrome au lac Saint-Augustin n'empêcherait pas des exploitants de service aérien commercial de se réinstaller dans un hydroaérodrome de la région, reprenant ainsi leurs opérations tout en empruntant la même trajectoire de vol ou une trajectoire similaire sans se préoccuper d'une partie du problème. Une autre mesure portant sur le retrait possible de l'aérodrome du lac Saint-Augustin du certificat d'exploitation aérienne des exploitants a été prise en considération, mais elle a été rejetée puisqu'une telle mesure n'empêcherait pas toute forme d'excursion aérienne. Un document d'information intitulé « Lac Saint-Augustin : Intervention de Transports Canada pour régler le problème de bruit » présente en détail l'analyse de toute intervention possible; on peut se le procurer en s'adressant au Chef, Affaires réglementaires, Transports Canada, Sécurité et sûreté, Aviation civile.

Au mois d'août 1997, le Comité technique du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) chargé des règles générales d'utilisation et de vol a tenu une assemblée

implications for the civil aviation industry of the proposed regulatory response to the Saint-Augustin Lake, Quebec, aerodrome concerns. After thorough discussion, the participants agreed on a resolution initiated by the representative of the Association québécoise des transporteurs aériens (AQTA) which would offer the Minister an alternative way of achieving the desired noise reduction. The resolution suggests setting up a working group to develop noise control requirements pursuant to CARs 602.105 for commercial sightseeing flights operating from the Saint-Augustin Lake, Quebec, aerodrome. Such a working group would be based on the principles that closing an airport or severely limiting its operation is an undesirable option for the aviation community and that these requirements should provide residents of Québec and Saint-Augustin Lake the same level of regulatory benefits under the provisions of CARs 602.105 and 602.106 as are offered to other Canadians. Similarly, the CARAC working group would deal, on an ad hoc basis, with other noise control concerns in other locations. It would ensure equality of regulatory treatment across Canadian jurisdictions.

Because of the federal commitment of January 1997 and the entrenched positions of the parties to the dispute at the Saint-Augustin Lake, Quebec, aerodrome, Transport Canada is unable to implement the suggestions contained in the resolution from the August meeting. However, this proposal should remain a unique regulatory response to exceptional circumstances. In future, Transport Canada is committed to developing a process based on the resolution from the August 1997 General Operating and Flight Rules Technical Committee meeting to resolve similar issues.

Benefits and Costs

The Saint-Augustin Lake, Quebec, aerodrome is located three kilometres south of the Québec/Jean-Lesage International Airport, and has been the scene of floatplane activities for over 40 years. The Saint-Augustin Lake's water aerodrome certificate has been valid since 1949. Two commercial air operators have been conducting aerial sightseeing flights from the lake over the Québec area for several years. This attraction is enjoyed primarily by European tourists as part of a package vacation which they purchase before departing for Canada.

The annual number of movements (take-offs and landings) recorded from the Saint-Augustin Lake, Quebec, aerodrome since 1993 and the proportion of aerial sightseeing flights are presented in the following table.

STATISTICS	1993	1994	1995	1996
TOTAL	10 762	10 482	12 250	10 604
AERIAL SIGHTSEEING MOVEMENTS	9 684	7 618	9 428	7 444

Note: A movement is a take-off or landing; circuits or city tours, therefore, count as two movements.

The benefits associated with these regulations comprise the restoration of undisturbed enjoyment of property for the residents in the vicinity of Saint-Augustin Lake and for those situated underneath the tour flight path, as a result of the prohibition of the aerial sightseeing flights. Noise from the take-offs and landings upon Saint-Augustin Lake is a measurable component which may be used as an indication of the total severity of the disturbance perceived by local residents. Three noise studies carried out at Saint-Augustin Lake and in the Québec area by Transport Canada

extraordinaire afin d'examiner les conséquences du projet de réglementation concernant l'aérodrome du lac Saint-Augustin (Québec) sur l'industrie de l'aviation civile. À la suite d'une discussion approfondie, les participants ont appuyé une résolution présentée par le représentant de l'Association québécoise des transporteurs aériens (AQTA) qui offrait au ministre une solution de rechange pour atteindre le degré visé d'atténuation du bruit. La résolution propose la formation d'un groupe de travail pour mettre au point des exigences relatives à la lutte contre le bruit en application de l'article 602.105 du RAC relativement aux vols touristiques commerciaux à partir de l'aérodrome du lac Saint-Augustin (Québec). Le groupe en question ne devrait pas perdre de vue comme principe que le fait de fermer ou de limiter l'exploitation d'un aéroport est une option que rejette le milieu de l'aviation et que les exigences qui en découlent devraient accorder aux résidents de la ville de Québec les mêmes avantages réglementaires que ceux accordés aux Canadiens des autres provinces en vertu des articles 602.105 et 602.106 du RAC. Dans le même ordre d'idées, le groupe de travail du CCRAC tiendrait compte sur une base empirique des problèmes de lutte contre le bruit dans d'autres régions. Ces mesures permettraient d'assurer l'égalité réglementaire dans l'ensemble du Canada.

Étant donné l'engagement du gouvernement fédéral en janvier 1997 et les positions arrêtées des parties quant au différend entourant le problème de l'aérodrome du lac Saint-Augustin, Transports Canada n'est pas en mesure de mettre en vigueur les suggestions retenues lors de la réunion du mois d'août. Toutefois, le présent projet de règlement devrait demeurer une mesure réglementaire unique en réponse à des circonstances exceptionnelles. Désormais, Transports Canada s'engage à mettre au point un processus fondé sur la résolution présentée lors de la réunion du mois d'août 1997.

Avantages et coûts

L'aérodrome du lac Saint-Augustin (Québec) est situé à trois kilomètres au sud de l'aéroport international Jean-Lesage de Québec, et les hydravions y sont présents depuis plus de 40 ans. Le certificat d'hydroaérodrome du lac Saint-Augustin est en vigueur depuis 1949. Deux transporteurs aériens importants effectuent des vols à partir du lac et effectuent des circuits touristiques au-dessus de la région de Québec depuis plusieurs années. Cette activité touristique attire principalement les touristes européens, dans le cadre d'un forfait de vacances acheté avant leur départ pour le Canada.

Le nombre des mouvements enregistrés annuellement (décollages et atterrissages) pour le lac Saint-Augustin depuis 1993 et la proportion de ceux-ci étant des vols touristiques sont présentés au tableau qui suit.

STATISTIQUES	1993	1994	1995	1996
MOUVEMENTS TOTAUX	10 762	10 482	12 250	10 604
MOUVEMENTS CIRCUITS	9 684	7 618	9 428	7 444

Nota : Un mouvement est un décollage ou un amerrissage (atterrissage); les circuits ou tours de ville comptent donc pour deux mouvements.

Les avantages de ce projet de règlement comprennent le rétablissement de la jouissance non diminuée de leur terrain pour les résidents des environs du lac Saint-Augustin et pour ceux situés sous le trajet des vols de tourisme, à la suite de l'interdiction des circuits touristiques. Le bruit causé par les décollages et les atterrissages au lac Saint-Augustin est un élément mesurable qui pourrait servir d'indication de l'ampleur du bruit perçu par les résidents de la localité. Trois études de bruit effectuées au lac Saint-Augustin par Transports Canada entre 1993 et 1995 ont

between 1993 and 1995 showed that the noise impacts on the communities affected by the aerial sightseeing flights fell into two categories. For lakeside residents, the impact was due largely to the frequent, repetitive nature of the noise and the high sound levels of aircraft departures. For residents located along the sightseeing route, it was due to the frequent, repetitive nature of the operation and the moderate but long-lasting sound levels during low level flights (below 3 300 feet above ground level). The previous table indicates that the removal of aerial sightseeing flights from the Saint-Augustin Lake, Quebec, aerodrome will substantially reduce the frequency of take-offs and landings on the lake and, therefore, the intrusion suffered by lakeside residents. There is no data to estimate the effect of noise reduction within the control zone from the proposed regulations.

The question might be raised as to whether the communities nearest to the Saint-Augustin Lake, Quebec, aerodrome would benefit economically from tourists attracted by the flights. In practice, little spillover tourism effect is felt in the local communities. The letter of July 26, 1996, co-signed by 25 Québec area mayors (including those of the communities which might be expected to benefit from any tourism attracted by the sightseeing flights), which requested the withdrawal of the aerodrome certificate for the Saint-Augustin Lake, Quebec, aerodrome in an effort to prevent the flights, is a reflection of the judgment of local residents. This implies that the benefits from the elimination of the noise impacts of the flights are expected to outweigh any costs associated with potential adverse economic effects resulting from reduced tourism in the local area because of the proposed prohibition.

Costs associated with these regulations will be borne by the owners and employees of the two commercial air operators currently operating from Saint-Augustin Lake. As set out in the previous table, the Regulations will substantially reduce their client base and, thus, revenues. Any anticipated future returns from the companies' investment in attracting European tourists will be foregone. However, both air operators will still be entitled to continue to operate elsewhere and to undertake other business ventures.

Transport Canada will be prohibiting only one type of commercial activity, that is, aerial sightseeing flights within the Québec/Jean-Lesage International Airport control zone including those flights which originate from the Saint-Augustin Lake, Quebec, aerodrome. The proposed Regulations will not affect commercial aerial sightseeing flights originating from the Québec/Jean-Lesage International Airport.

To conclude, it is difficult to value, in monetary terms, the net benefits that are expected to result from these regulations, generally, well being and improved quality of life for residents in the vicinity of the Saint-Augustin Lake, Quebec, aerodrome and underneath the flight path followed by the aerial sightseeing flights. Local expertise, as to the relative magnitude of the benefits, has been depicted by the letter, co-signed by the 25 Québec area mayors, representing over 600 000 constituents, proposing the withdrawal of the Saint-Augustin Lake, Quebec, water aerodrome certificate, along with the continuing efforts over many years of the regional county municipalities, the Communauté urbaine de Québec and many members of the federal legislature. Taken together these actions indicate that the non-quantifiable benefits from these Regulations are expected to outweigh their cost, after taking into account relevant socio-economic and environmental factors.

démontré que les effets du bruit sur la population touchée par les vols de tourisme se classaient dans deux catégories. Pour les riverains, l'impact du bruit était causé en grande partie par le caractère répétitif du bruit et par les hauts niveaux sonores des décollages d'aéronefs. Pour les résidents situés sous le parcours, ces effets étaient attribuables au caractère fréquent et répétitif de l'opération ainsi qu'au niveau sonore moyen mais de longue durée des vols à faible altitude (à moins de 3 300 pieds au-dessus du sol). Le tableau précédent indique que la suppression des vols en provenance de l'aérodrome du lac Saint-Augustin (Québec) réduira de façon importante la fréquence des décollages et des atterrissages sur le lac par rapport aux niveaux actuels, allégeant ainsi l'intrusion infligée aux riverains. Il n'y a aucune donnée pour estimer les effets de la réduction du bruit à l'intérieur de la zone de contrôle grâce au règlement proposé.

On pourrait se demander si les collectivités les plus proches de l'aérodrome du lac Saint-Augustin pourraient tirer un avantage économique des touristes attirés par les vols. Dans les faits, les collectivités locales reçoivent peu de retombées sur le plan touristique. La lettre du 26 juillet 1996, cosignée par 25 maires de la région de Québec (y compris des collectivités qui devraient profiter des touristes attirés par les excursions aériennes), qui demandaient le retrait du certificat de l'aérodrome du lac Saint-Augustin (Québec) dans une tentative de prévention des vols, reflète le jugement des résidents de la localité. Cela signifie que les résidents de la localité s'attendent à ce que les avantages découlant de l'élimination de la pollution par le bruit dépassent tous les coûts liés aux effets économiques négatifs éventuels d'une réduction des activités touristiques dans ces localités, à la suite de l'interdiction proposée.

Les coûts liés au présent règlement seront assumés par les propriétaires et les employés des deux transporteurs aériens qui exercent actuellement leurs activités à partir du lac Saint-Augustin. Comme le montre le tableau précédent, le Règlement diminuera beaucoup leur clientèle et donc leurs recettes. Tout retour sur ventes ultérieur prévu et provenant des investissements des compagnies en vue d'attirer les touristes européens ne sera plus accessible. Toutefois, les deux transporteurs auront toujours le droit de poursuivre leurs activités ailleurs et d'entreprendre d'autres activités commerciales.

Transports Canada interdira un seul type d'activité commerciale, soit les vols touristiques dans la zone de contrôle de l'aéroport international Jean-Lesage, y compris ceux en provenance de l'aérodrome du lac Saint-Augustin (Québec). Le règlement proposé ne touchera pas les vols touristiques commerciaux en provenance de l'aéroport international Jean-Lesage (Québec).

En conclusion, il est difficile d'attribuer une valeur financière aux avantages nets attendus de cette réglementation, que sont un bien-être général et une meilleure qualité de vie pour les résidents établis dans les environs de l'aérodrome du lac Saint-Augustin (Québec) et sous la trajectoire de vol des circuits touristiques. Une expertise locale quant à l'ampleur des avantages figure dans la lettre signée conjointement par 25 maires de la région de Québec, représentant plus de 600 000 électeurs, dans laquelle on proposait le retrait du certificat de l'aérodrome du lac Saint-Augustin; on y soulignait également les efforts soutenus déployés depuis des années par les municipalités régionales de comté, la Communauté urbaine de Québec et de nombreux députés fédéraux. Toutes ces mesures prévoient que les avantages non quantifiables du présent règlement surpassent son coût, compte tenu des facteurs environnementaux et socio-économiques pertinents.

Consultation

The making of these Regulations is the result of a monitoring and consultation process with operators and affected communities that has lasted five years.

On January 23, 1997, the Honourable Pierre Pettigrew, Minister of Human Resources Development, announced on behalf of the Honourable David Anderson, then Minister of Transport, the Government's proposal to introduce regulations to prohibit aerial sightseeing flights by commercial aircraft within the Québec/Jean-Lesage International Airport control zone, including from the Saint-Augustin Lake, Quebec, aerodrome. The proposed Regulations were tabled at the CARAC General Operating and Flight Rules Technical Committee meeting in June 1997. At a special meeting of the CARAC General Operating and Flight Rules Technical Committee in August 1997, a proposal for procedures to resolve this and similar aircraft noise control issues was recommended by the participants. The Ministerial commitment and the entrenched positions of the parties to the Saint-Augustin Lake, Quebec, aerodrome dispute preclude such handling in this instance.

Attendees at the August 1997 meeting included representatives from the Aero Club of Canada, the Air Transport Association of Canada, the American Owners and Pilots Association—Canada, the Association québécoise des transporteurs aériens, Aviation Portneuf Itée, Aviation Roger Forgues, Aviation Wheel Air, the Canadian Owners and Pilots Association, the Experimental Aircraft Association—Canadian Council, the Helicopter Association of Canada, and Nav Canada.

Following the publication in the *Canada Gazette*, Part I, and the required consultation period, any necessary adjustments will be made and the Regulations will be published in the *Canada Gazette*, Part II, in the fall of 1997. The Regulations will come into force on January 1, 1998.

The proposed Regulations will be added as a new subpart to Part I of the *Canadian Aviation Regulations* (CARs) entitled "Subpart 5—Aerial Sightseeing Flights".

Compliance and Enforcement

These Regulations will generally be enforced through the assessment of monetary penalties imposed under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act* or through suspension or cancellation of a Canadian aviation document.

Contact

The Chief, Regulatory Affairs, Civil Aviation (AARBH), Transport Canada Safety and Security, Place de Ville, Tower C, Ottawa, Ontario K1A 0N8, (613) 993-7284 or 1-800-305-2059 (Telephone—General inquiries), (613) 990-1198 (Facsimile), www.tc.gc.ca (Internet).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to subsection 4.9^a of the *Aeronautics Act*, proposes to make the

^a S.C., 1992, c. 4, s. 7

Consultations

La prise du présent règlement découle d'un processus de suivi et de consultation de cinq ans auprès des exploitants et des collectivités touchées.

Le 23 janvier 1997, l'honorable Pierre Pettigrew, ministre du Développement des ressources humaines, annonçait au nom de l'honorable David Anderson, alors ministre des Transports, la proposition du gouvernement d'adopter un règlement interdisant les vols touristiques par des aéronefs commerciaux dans la zone de contrôle de l'aéroport international Jean-Lesage, y compris ceux en provenance de l'aérodrome du lac Saint-Augustin (Québec). Le Règlement a été présenté au Comité technique sur les règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs du Comité consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) en juin 1997. Lors de l'assemblée extraordinaire du Comité technique sur les règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs du CCRAC en août 1997, une proposition, incluant des procédures, a été recommandée par les participants en vue de résoudre ce problème ainsi que d'autres problèmes similaires reliés à la lutte contre le bruit des avions. L'engagement ministériel et les positions arrêtées des parties quant au différend entourant le problème de l'aérodrome du lac Saint-Augustin ont permis d'éviter toute réticence pour régler cette question.

À l'assemblée du mois d'août 1997, il y avait des représentants du Club Aero du Canada, de l'Association du transport aérien du Canada, de l'Association des pilotes et des propriétaires américains-Canada, de l'Association québécoise des transporteurs aériens, de l'Aviation Portneuf Itée, de l'Aviation Roger Forgues, de l'Aviation Wheel Air, de l'Association des pilotes et des propriétaires canadiens, de l'Association d'aéronefs expérimentaux — conseil canadien, de l'Association d'hélicoptères du Canada et de Nav Canada.

Après la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada* et la période de consultation requise, des modifications pourront au besoin être apportées à la suite des commentaires reçus et le Règlement sera publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* à l'automne 1997. Le Règlement entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1998.

Le règlement proposé deviendra une nouvelle sous-partie de la section I du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), intitulée « Sous-partie 5 — Vols touristiques ».

Respect et exécution

Le présent règlement sera appliqué de manière générale par la cotisation d'amendes imposées en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique* ou par la suspension ou l'annulation d'un document d'aviation canadien.

Personne-ressource

Le Chef, Affaires réglementaires, Aviation civile (AARBH), Sécurité et sûreté, Transports Canada, Place de Ville, Tour C, Ottawa (Ontario) K1A 0N8, (613) 993-7284 ou 1-800-305-2059 (téléphone — renseignements généraux), (613) 990-1198 (télécopieur), www.tc.gc.ca (Internet).

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 4.9^a de la *Loi sur l'aéronautique*, que le Gouverneur en

^a L.C. (1992), ch. 4, art. 7

annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part I)*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulation to the Minister of Transport within 60 days after the date of publication of this notice. All such representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice. Each representations must be in writing and be sent to the Chief, Regulatory Affairs, Civil Aviation (AARBH), Transport Canada, Safety and Security, Place de Ville, Tower C, Ottawa, Ontario K1A 0N8.

October 9, 1997

MICHEL GARNEAU
Assistant Clerk of the Privy Council

conseil se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie I)*.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au ministre des Transports, par écrit, au sujet du projet de réglementation, dans les 60 jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis et d'envoyer le tout au Chef, Affaires réglementaires, Aviation civile (AARBH), Sécurité et sûreté, Transports Canada, Place de Ville, Tour C, Ottawa (Ontario) K1A 0N8.

Le 9 octobre 1997

Le greffier adjoint du Conseil privé
MICHEL GARNEAU

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PART I)

AMENDMENT

1. Part I of the *Canadian Aviation Regulations*¹ is amended by adding the following before Part II:

SUBPART 5—AERIAL SIGHTSEEING FLIGHTS

105.01 (1) In this section, “aerial sightseeing flight” means a flight carried out as part of a sightseeing operation or any other commercial flight in an aircraft conducted for the purpose of sightseeing from the air.

(2) No person shall conduct an aerial sightseeing flight, or any portion of an aerial sightseeing flight, in the control zone of the Québec/Jean Lesage International Airport unless the flight commences at that airport.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on January 1, 1998.

[42-1-o]

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (PARTIE I)

MODIFICATION

1. La partie I du *Règlement de l'aviation canadien*¹ est modifiée par adjonction, avant la partie II, de ce qui suit :

SOUS-PARTIE 5 — VOLS TOURISTIQUES

105.01 (1) Dans le présent article, « vol touristique » s'entend d'un vol effectué dans le cadre d'une excursion aérienne ou tout autre vol commercial effectué au moyen d'un aéronef aux fins d'observation touristique depuis les airs.

(2) Il est interdit d'effectuer des vols touristiques, ou toute partie de ceux-ci, dans la zone de contrôle de l'aéroport international Jean-Lesage de Québec, sauf si ces vols débutent à cet aéroport.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 1998.

[42-1-o]

¹ SOR/96-433

¹ DORS/96-433