

maison située à proximité de l'aéroport international Pearson. Croyez-moi, ce n'est pas agréable d'entendre, dans bien des localités situées à proximité de l'aéroport Pearson, les avions qui atterrissent et qui décollent, et c'est encore pire l'été. Certains font observer que même si les propriétaires ont acheté leur maison en toute connaissance de cause, il n'en reste pas moins que les problèmes se sont multipliés depuis cinq ou dix ans en raison de l'augmentation du trafic aérien à l'aéroport Pearson.

Comme solution à ces problèmes, nous avons recommandé dans ce rapport d'imposer des heures strictes d'interdiction, d'installer de l'équipement pour mesurer le bruit à l'aéroport, d'ériger des écrans antibruit, de limiter les modèles bruyants d'appareils et d'imposer de sévères amendes à ceux qui contreviendraient aux règlements antibruit. Ce projet de loi porte sur le dernier point, c'est-à-dire la hausse des amendes.

Le groupe de travail a entendu des représentants de l'entreprise Consult-Air qui lui a fait un certain nombre de propositions antibruit. Nous croyons que certaines d'entre elles sont très valables. Consult-Air proposait entre autres de confier à un ombudsman la tâche d'enquêter sur la question et de faire des recommandations sur les plaintes concernant le bruit ainsi que sur les autres doléances ayant trait aux opérations aéroportuaires.

Comme je l'ai dit, l'industrie aéronautique est d'avis que les avions de la troisième génération, comme la série des A-300, A-310 et A-320 ainsi que les Boeing 757 et 767 constitueront la solution au problème du bruit.

Les auteurs du rapport sont d'avis qu'il y a peu de doute que, du point de vue du bruit, de la consommation de carburant et de la protection de l'environnement, ces appareils de la nouvelle génération sont de loin supérieurs aux modèles précédents; ils sont moins bruyants que des avions comme le DC-9, les Boeing 727 et 737, le Lockheed L-1011 et les anciens modèles de Boeing 747.

Les transporteurs aériens vantent les mérites des nouveaux appareils de la troisième génération, mais si nous jetons un coup d'oeil à la flotte d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien par exemple, nous nous rendons compte que le nombre d'appareils de la troisième génération y est plutôt limité.

En 1989, la flotte d'Air Canada comptait 116 appareils, dont six McDonnell Douglas DC-873, l'avion cargo, 36 McDonnell Douglas DC-9, six Boeing 747, 14 Lockheed 1011, 33 Boeing 727 et 21 Boeing 767.

Initiatives ministérielles

Les seuls appareils que l'on peut qualifier de modèles de la troisième génération les plus silencieux sont les 21 Boeing 767 et les six DC-873 munis d'un nouveau moteur, c'est-à-dire 27 appareils ou 23 p. 100 de l'ensemble de la flotte d'Air Canada.

Même s'il s'agit d'un pourcentage important, il ne permet pas de conclure que ces appareils plus silencieux règlent à l'heure actuelle le problème. Il faudra attendre plusieurs années avant que ces nouveaux appareils constituent la majorité de la flotte d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien.

Je constate que mon temps de parole est presque expiré. Il y a plusieurs autres dispositions dans ce projet de loi que nous considérons comme valables. L'une des dispositions de l'article 4 a pour objet d'étendre l'application de la loi aux passagers à bord d'aéronefs qui ne se trouvent dans l'espace aérien canadien. Cette disposition permettrait de poursuivre les passagers qui refusent d'attacher leur ceinture quand un aéronef canadien atterrit dans un pays étranger.

Actuellement, le projet de loi ne s'applique pas à eux. Les passagers ne peuvent pas être poursuivis même s'ils présentent un grave problème de sécurité pour les autres passagers lorsqu'ils n'attachent pas leur ceinture ou ne respectent pas les dispositions du projet de loi C-5.

Pour conclure, je voudrais répéter que le Parti libéral appuie le projet de loi C-5. Nous ferons tout notre possible pour en accélérer l'étude au comité. Nous espérons participer pleinement en essayant d'améliorer ce projet de loi au comité.

M. Joe Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Monsieur le Président, j'apprécie la possibilité qui m'est offerte de parler de certaines questions concernant le projet de loi C-5 qui est une Loi modifiant la *Loi sur l'aéronautique*.

Je voudrais dire pour commencer que nous, de ce côté-ci de la Chambre, souscrivons au principe du projet de loi, mais il y a certains articles qui ont besoin d'être clarifiés ou améliorés.

Je voudrais exposer ces questions aujourd'hui à la Chambre, monsieur le Président, et assurément avant que le projet de loi ne soit envoyé au comité à l'étape de la troisième lecture.

Avant tout, nous nous inquiétons dans ce projet de loi des pouvoirs supplémentaires accordés au ministre des Transports qui peut adopter des arrêtés d'urgence afin de mettre en oeuvre les recommandations concernant la sécurité émanant d'organismes tel que le Bureau cana-