

Initiatives ministérielles

chées. En fait, le groupe de travail a entendu dire que plus de 300 000 habitants vivant près de l'aéroport souffrent des problèmes qui sévissent à l'aéroport international Pearson.

Ceux qui nous ont écrit, qui ont témoigné devant le comité ou qui ont téléphoné à nos bureaux de circonscription se sont toujours plaints du problème que constituent les fréquents décollages et atterrissages à l'aéroport international Pearson. D'ailleurs, les témoignages les plus animés et les plus passionnés étaient présentés par des groupes communautaires, qui tenaient à faire part des grandes préoccupations suscitées par le bruit à l'aéroport Pearson.

Le problème persiste. Les plaintes continuent d'affluer et, malheureusement, le gouvernement et ses représentants croient que la solution consiste simplement à aménager de nouvelles pistes. Selon nous, ce n'est pas l'ultime solution qui règlera tout.

Le rapport du groupe de travail signale qu'avant d'envisager l'aménagement de nouvelles pistes à l'aéroport Pearson, le gouvernement devrait étudier la possibilité d'accroître la fréquentation d'autres aéroports de Toronto et des environs qui sont sous-utilisés à l'heure actuelle. Prenons l'exemple de l'aéroport de Hamilton. Beaucoup de témoins nous ont parlé de la sous-utilisation de cet aéroport.

Les contribuables canadiens ont dépensé des millions de dollars pour rénover ces installations et, pour une raison ou une autre, le gouvernement a décidé de ne pas obliger divers transporteurs aériens à déplacer leurs activités vers l'aéroport de Hamilton. Beaucoup de vols commerciaux pourraient y être déplacés. Hamilton n'est pas si éloignée de l'agglomération torontoise; en fait, pour certaines personnes, il est ou serait parfois plus pratique de se rendre à Hamilton plutôt qu'à l'aéroport international Pearson.

Nous avons aussi recommandé au gouvernement d'accroître la fréquentation des aéroports de Buttonville, de Toronto Island, de London et d'Oshawa, par exemple, et de prendre des mesures pour obliger les transporteurs et autres à utiliser ces aéroports, afin d'absorber une partie du trafic très intense à l'aéroport international Pearson.

En ce qui concerne le problème du bruit, notamment le bruit tôt le matin ou en soirée, le groupe de travail a recommandé de ne pas assouplir les restrictions touchant les vols tard en soirée à l'aéroport international Pearson.

• (1610)

Nous avons aussi recommandé qu'un ombudsman indépendant soit chargé d'enquêter et de faire rapport sur les plaintes de bruit à l'aéroport international Pearson. Malheureusement, le gouvernement n'a pas encore adopté cette recommandation et peut-être que les membres du comité ne le feront pas davantage. Le problème ne va pas se résorber de lui-même, quoique les exploitants de diverses lignes aériennes laissent entendre qu'avec l'apparition d'appareils moins bruyants, il devrait diminuer pour finir par disparaître complètement. Cela ne s'est pas encore produit, et le groupe de travail a entendu dire que ces appareils moins bruyants ne constituent qu'un très faible pourcentage de la flotte d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien international, par exemple.

Je ne dispose que de peu de temps. Je recommande qu'à l'étape de l'étude en comité, on porte—et les membres libéraux du comité le feront sans doute—à l'attention du comité la partie du rapport du groupe de travail traitant de la réduction du bruit et des heures d'exploitation à l'aéroport international Pearson. Les problèmes sont bien connus. Le rapport est approfondi, les recommandations sont bonnes et le comité peut, à mon avis, faire un excellent usage du résumé de tous les témoignages que nous avons entendus il y a deux ans. Ces témoignages sont toujours pertinents. On y fait état de l'énorme augmentation du nombre de plaintes à l'aéroport international Pearson au cours des cinq dernières années.

On nous a dit au groupe de travail que, de 1985 à 1988, soit en l'espace de quatre ans, le nombre annuel de plaintes était passé de 500 à plus de 3 500, ce qui représente une augmentation de plus de 700 p. 100. Pendant la même période, le nombre des décollages et atterrissages est passé d'à peine plus de 250 000 à un peu moins de 350 000, soit une augmentation de 30 p. 100 environ.

On peut voir que le bruit pose un problème important à l'aéroport international Pearson. Un groupe communautaire appelé les *Citizens against Airport Noise* a comparu devant le comité, et le comité permanent qui examinera ce projet de loi ferait bien d'entendre ce groupe de citoyens, entre autres.

Divers groupes de citoyens et divers groupes communautaires ont demandé au gouvernement de lancer un programme efficace de réduction du bruit. On peut encore faire beaucoup de choses. On a déjà accompli quelque chose ces dernières années, mais nous croyons qu'il reste encore beaucoup à faire pour apporter tranquillité d'esprit et calme à tous les Canadiens qui ont investi dans une