

*Ajournement*

Cette disposition a été adoptée en 1976. Les mesures votées à l'époque établissaient que les personnes reconnues coupables de meurtre au premier degré ou de haute trahison devaient attendre 25 ans avant de pouvoir demander une libération conditionnelle, et que les personnes condamnées pour meurtre au deuxième degré se verraient imposer par un jury un délai d'inadmissibilité à la libération conditionnelle variant entre 10 et 25 ans.

Le Parlement a toutefois eu la sagesse de prévoir que, dans un cas comme dans l'autre, un jury pourrait être constitué pour réexaminer, et modifier s'il y a lieu, la période d'inadmissibilité à la libération conditionnelle, une fois que le détenu aurait purgé 15 ans.

La disposition en question était fondée sur les principes de la justice et de la réadaptation des délinquants, principes qui demeurent valables et même très valables aujourd'hui. Le Parlement a institué cette mesure parce qu'il reconnaissait la capacité des individus de s'amender.

Il estimait alors, et cet argument tient toujours, que la possibilité de faire réviser la période d'inadmissibilité à la libération conditionnelle pouvait motiver les détenus à faire des efforts de réadaptation.

Il convient de rappeler que cette disposition était de fait liée à l'abolition de la peine capitale, une abolition qui s'est faite dans plusieurs pays, puisqu'on avait alors créé les peines d'emprisonnement de longue durée sans possibilité de libération conditionnelle en guise de compromis entre les tenants et les adversaires de la peine de mort.

*[Traduction]*

Il ne fait aucun doute que l'article 745 est unique dans l'histoire du droit pénal de notre pays. Cet article a été inclus à l'étape de la première lecture du projet de loi initial, en 1976, et a été étudié et examiné avec soin par le comité de la justice et des questions juridiques de l'époque avant d'être finalement débattu et adopté par le Parlement.

En fait, au lieu de la proposition initiale de faire entendre le cas par trois juges, le Parlement a modifié le projet de loi de sorte que ce serait un jury qui déciderait, ceci pour accroître la participation du public au processus.

Certes, il y a eu débat public et communication. Des efforts ont été faits pour faire en sorte que lors de la révision judiciaire les audiences soient aussi publiques que possible.

Voyons un peu comment cette disposition fonctionne. Je crois que le Parti réformiste. . .

*[Français]*

**Le vice-président:** L'étude des affaires émanant des députés est maintenant expirée.

*[Traduction]*

Conformément à l'article 93 du Règlement, l'article retombe au bas de la liste de priorité du *Feuilleton*.

**MOTION D'AJOURNEMENT***[Traduction]*

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office en conformité de l'article 38 du Règlement.

## L'AÉROPORT INTERNATIONAL PEARSON

**Mme Carolyn Parrish (Mississauga-Ouest, Lib.):** Monsieur le Président, l'aéroport international Pearson est un élément d'actif essentiel de l'économie canadienne.

• (1920)

Dernièrement, à Toronto, j'ai présidé un groupe de travail du caucus libéral qui a fait enquête sur la nécessité de construire immédiatement une piste à l'aéroport Pearson. Le groupe de travail a examiné les documents mis à la disposition et a tenu deux audiences publiques. Plusieurs enjeux ont été examinés: la réalisation immédiate d'une deuxième piste nord-sud, la construction de deux pistes est-ouest et l'incidence de ces nouvelles pistes sur les voyageurs, l'économie et les localités de la région.

Actuellement, à l'aéroport Pearson, la circulation aérienne se fait surtout sur deux pistes est-ouest. Environ 70 fois par année, soit dans 5 p. 100 des cas, de forts vents de travers forcent les avions à utiliser plutôt l'unique piste nord-sud disponible, pour des périodes pouvant durer jusqu'à cinq heures. L'aéroport fonctionne ainsi 350 heures par année. La capacité de l'aéroport est alors réduite de moitié, ce qui exige la modification des horaires, entraîne des retards et des changements d'itinéraire et amène les autorités à autoriser des atterrissages risqués sur les pistes est-ouest, avec des vents de travers dont la vitesse excède la limite permise aux États-Unis.

L'aéroport Pearson a-t-il besoin dès maintenant d'une deuxième piste nord-sud? Le ministre des Transports a annoncé récemment le lancement d'un appel d'offres pour la construction de cette deuxième piste, qui n'augmentera pas la capacité totale de l'aéroport, mais seulement son efficacité et son degré de sécurité.

Un rapport d'évaluation environnementale terminé en 1992 reconnaissait qu'une deuxième piste nord-sud était nécessaire pour redresser le déséquilibre de l'aéroport causé par l'existence de deux pistes est-ouest contre une seule nord-sud. Le rapport réclamait une enquête sur la possibilité de construire une courte piste nord-sud de 4 500 pieds, sûre et opérationnelle. Ce genre de piste courte aurait moins de conséquences pour les habitants des environs, en matière de bruit.

Transports Canada et l'Association canadienne des pilotes de ligne ont réalisé deux études, en 1992 et 1993. Ces études ont constaté que 85 p. 100 des avions utilisant l'aéroport Pearson ne pouvaient atterrir sur une piste de 4 500 pieds. Il faudrait que les avions qui arrivent se maintiennent à l'altitude élevée de 10 000 pieds pour faciliter le tri et l'ordre d'atterrissage. Ces restrictions auraient pour effet d'accroître les risques de collision en plein ciel. Les séparations opérationnelles imposées pour des raisons de sécurité pourraient même avoir pour résultat que la capacité serait moins grande que maintenant.