

Comme l'ont dit les deux députés qui m'ont précédé, le projet de loi C-5 est généralement considéré comme un projet de loi administratif. Il est intitulé *Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique* et la *Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique*. Comme vous le savez, le Parlement a adopté la loi que nous modifions il y a quelques années à peine.

• (1600)

Au cours des dernières années, on a jugé utile d'apporter des modifications à la loi originale pour rectifier quelques problèmes mineurs. Le projet de loi met aussi à jour certaines dispositions de la loi C-76.

Toutefois, on propose des changements importants à la loi. L'une des plus importantes modifications que l'on trouve dans le projet de loi C-5 prévoit l'augmentation des amendes pour des contraventions désignées dans le projet de loi. Les amendes sont portées de 1 000 \$ à 5 000 \$ pour les particuliers, et de 1 000 \$ à 10 000 \$ pour les sociétés.

Cela comprend les compagnies aériennes canadiennes et les autres qui utilisent les aéroports du pays. En particulier, le projet de loi comprend des dispositions sur l'atténuation des bruits et les contraventions à ces dispositions.

J'ai eu le privilège de présider le groupe de travail du caucus libéral fédéral chargé d'étudier le fonctionnement de l'aéroport international Lester B. Pearson, il y a quelques années. En fait, le groupe de travail a présenté son rapport le 12 juin 1989, soit il y a deux ans.

Depuis ce temps-là, le rapport a été largement diffusé. Nous avons reçu de nombreuses demandes pour des exemplaires de ce rapport. Il s'agit d'un rapport détaillé sur le fonctionnement de l'aéroport international Lester B. Pearson et les problèmes connexes. Il comprenait des recommandations très pertinentes.

Le groupe de travail était composé de certains de mes collègues, députés de l'opposition libérale. Le groupe a passé quelques jours à Pearson pour y visiter les installations. Puis, il a entendu un nombre considérable de témoins venus dire ce qu'ils n'aimaient pas de l'aéroport international Pearson.

Nous avons notamment entendu des représentants de l'association des pilotes, des grandes compagnies aériennes, des petits transporteurs aériens et des groupes de citoyens ainsi que des politiques d'autres paliers des pouvoirs publics. Tous avaient des préoccupations importantes et valables à exposer.

Le rapport déposé le 12 juin 1989 comporte un chapitre sur la réduction du bruit et les heures d'exploitation.

Initiatives ministérielles

Comme nous examinons le projet de loi C-5, dont l'une des principales dispositions augmente les peines, cette partie du rapport est pleine de pertinence.

Il y a deux ans, nous avons recommandé dans le rapport d'augmenter les amendes afin de dissuader les compagnies aériennes de contrevenir aux règlements sur le bruit. Nous croyons que si les amendes prévues sont plus lourdes, les transporteurs y penseront à deux fois avant de contrevenir aux dispositions sur les heures d'exploitation à l'aéroport international Pearson et à tous les aéroports du pays.

Nous sommes tout à fait favorables à l'augmentation de l'amende maximale prévue pour contravention aux règlements sur le bruit. Comme je l'ai dit, elles devraient passer de 1 000 à 5 000 \$ pour les particuliers et à 10 000 \$ pour les sociétés.

Je demanderais au comité non seulement d'examiner les amendes maximales pour contravention aux règlements sur le bruit, mais aussi de songer à prévoir des amendes minimales au même titre. Nous savons que les amendes maximales constituent une limite. Lorsqu'il n'est pas prévu d'amende minimale—par exemple, lorsque la sentence est reportée—, la peine pourrait être jugée suffisante même si aucune amende n'est infligée.

Si le Parlement veut envoyer un message très clair à ceux qui contreviennent, parfois effrontément, aux règlements sur le bruit, le comité devrait songer à prévoir des peines minimales dans le projet de loi.

Donc, une amende minimum serait imposée à une société ou à une personne en particulier, s'il était prouvé qu'elle a violé un certain article de la loi—je parle encore une fois des dispositions sur la réduction du bruit.

Certains députés de la région de Toronto ont un grand nombre d'électeurs directement touchés par la situation à l'aéroport international Pearson. Le groupe de travail a bien sûr entendu parler de difficultés à d'autres aéroports du Canada, surtout à l'aéroport de Vancouver, en Colombie-Britannique. Je suis sûr que les autres aéroports importants du Canada connaissent aussi ce problème. Cependant, le mandat du groupe de travail que je présidais se limitait à l'exécution d'une enquête sur les problèmes existant à l'aéroport international Pearson.

Je représente une circonscription située à l'est de l'aéroport, York-Sud-Ouest, et je sais que l'ancien ministre des Finances, maintenant ministre du Commerce extérieur, représente la circonscription d'Etobicoke-Centre, et que ses électeurs sont très inquiets de voir ce qui se passe à l'aéroport Pearson. Un certain nombre de mes collègues, les députés d'Etobicoke-Nord et de York-Ouest ainsi que d'autres de Mississauga, comptent aussi parmi leurs électeurs des personnes directement tou-