

[Text]

The correlation and flight track monitoring capabilities of the new monitoring system will greatly increase the efficiency of the noise management office in identifying aircraft which fail to comply with noise abatement procedures. In addition, Pearson Airport has now established an on-site airport noise abatement enforcement unit which will hasten to follow up noise abatement restrictions and slot reservation violations.

Since 1988, Pearson Airport has restricted maintenance engine runups between midnight and 7 a.m. unless authorized by the airport general manager. When an aircraft operator requests permission to complete a night time runup, permission is only granted for aircraft scheduled for early morning departures and must be performed at designated locations and only if wind and weather conditions are appropriate.

Noise complaints related to engine runups for 1991 are down one-third of the 1990 levels. The RCMP airport detachment is assisting the airport management in monitoring the occurrence of unauthorized runups.

In March, 1990, take-off climb procedures were introduced at Pearson in accordance with the International Civil Aviation Organization's recommended noise abatement procedures. These procedures require a combination of power settings and flap settings to ensure that the aircraft attain greater altitude close to the airport, thereby concentrating high noise levels near the airport before the aircraft pass over the residential areas.

Just last week, Mr. Chairman, we announced that we are pursuing regulations that are now in the early draft stages which will gradually reduce the number of noisy aircraft allowed to land at Pearson. This phase-out will begin by December 31, 1995, and will be completed by the year 2002. We expect to begin industry and public consultations this summer.

Mr. Chairman, I would like now to address the issue of aviation security. When most people think of aviation security often the first thing they picture are the line-ups and the delays at screening points. More recently, the threats stemming from events such as the Persian Gulf crisis have produced more obvious measures such as additional questioning by ticket agents and restrictions on the carriage of electronic items on some flights.

On those tragic occasions when hijacking or sabotage incidents occur, the sombre images of sudden death and destruction cause people to reflect more closely on the ever present threat of terrorism, and to be more mindful and understanding of the needs for aviation security. At such times, Canadians and others quite rightly ask the question, "How good is Canadian aviation security?"

This government firmly believes that Canadian aviation security is very good by any international yardstick. A measure of this is the fact that many nations have sought out our training programs and copied our regulations.

[Traduction]

Les capacités de corrélation et de contrôle des trajectoires de vol du nouveau système vont accroître considérablement l'efficacité du bureau de gestion du bruit dans l'identification des aéronefs qui ne respectent pas les procédures anti-bruit. De plus, l'aéroport Pearson s'est doté d'une unité d'application des règlements anti-bruit qui permettra d'accélérer le suivi des restrictions relatives à l'atténuation du bruit la nuit, ainsi que le traitement des infractions aux réservations de créneaux.

Depuis 1988, l'aéroport Pearson restreint le point fixe moteur pour l'entretien entre minuit et 7 h, sauf autorisation du directeur général de l'aéroport. La permission d'effectuer un point fixe moteur la nuit ne peut être accordée que si l'aéronef doit partir tôt le matin; le point fixe moteur doit alors être exécuté aux endroits désignés, et seulement si le vent et les conditions météorologiques le permettent.

En 1991, les plaintes sur le bruit lié au point fixe moteur avaient diminué du tiers par rapport à 1990. Le détachement de la GRC à l'aéroport seconde l'administration dans le contrôle des points fixes non autorisés.

En mars 1990, des procédures pour la montée après le décollage ont été introduites à l'aéroport Pearson, conformément aux procédures anti-bruit recommandées par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Ces procédures prescrivent certains réglages de puissance combinés à certains réglages de volets pour assurer que l'aéronef parvienne à une altitude plus élevée près de l'aéroport, de façon à concentrer le bruit près de l'aéroport, avant que l'aéronef ne survole les zones résidentielles.

Monsieur le président, la semaine dernière, nous avons annoncé que nous entendons compléter la réglementation en préparation actuellement, afin de réduire graduellement le nombre d'aéronefs bruyants autorisés à atterrir à Pearson. Cette élimination progressive commencera le 31 décembre 1995 et sera complétée en 2002. Nous prévoyons de commencer cet été les consultations avec l'industrie et le public.

Monsieur le président, je voudrais maintenant aborder le sujet de la sécurité aérienne. Pour la plupart des gens, ces mots évoquent des files d'attente et des retards aux points de vérification. Plus récemment, les menaces découlant d'événements comme la crise du Golfe, ont donné lieu à des mesures plus évidentes, telles que des questions supplémentaires posées par les agents de la billetterie et des restrictions sur le transport d'articles électroniques sur certains vols.

En ces occasions tragiques où un détournement ou un acte de sabotage se produit, les sombres images de mort subite et de destruction font songer de façon plus immédiate à la menace omniprésente du terrorisme, et rendent les gens plus ouverts et réceptifs à la nécessité des mesures de sécurité aérienne. C'est dans ces moments-là que les Canadiens et les autres posent cette question fort pertinente «Comment se classe la sécurité aérienne au Canada?»

Ce gouvernement est convaincu que comparée à celle de n'importe quel autre pays, la sécurité aérienne au Canada est excellente, et la preuve en est que de nombreux États se sont inspirés de nos programmes de formation et ont copié notre réglementation.