

[Text]

noise measurements at different locations around the airport.

There are two separate systems in place now, a system that monitors the aircraft, and a system that monitors the noise. Then those have to be correlated in order to determine violators or offenders of the noise management program.

The capability is there now. It is not the ultimate system that, as I mentioned, is delayed because of the difficulty of the interface with the new radar system.

Mr. Chadwick: In regard to noise at Pearson, for some time planes coming from the United States that are rather noisy and that are not allowed into a number of American airports, have been allowed into Pearson. Why are the restrictions so lax at Pearson in respect to noisy aircraft?

Mr. Barbeau: Mr. Chairman, I do not think the regulations are very lax at Pearson. We have indeed, again lately, put into place some other noise mitigation measures, and I can detail some of them here. We are being rather strict at Pearson and becoming more and more strict as time goes by.

• 0955

We now have a restriction on night flights for jet aircraft of over 34,000 kilos, with further restrictions placed on the noisier aircraft than on the newer chapter 3 aircraft; restrictions on runway usage between 0.30 hours to 6.30 a.m., with emphasis placed on those runways that are least noise-sensitive, i.e., preferential runways; specific aircraft departure procedure for runway 33 to minimize noise impact on residents of Malton and Bramalea; prohibition of engine run-ups between midnight and 7 a.m. by planes sitting on the tarmac; prohibition of training flights; specific air traffic control procedures for noise abatement, and so on.

So we are making every effort to ensure that noise is controlled to the greatest extent possible. Some aircraft of the older type are still coming in, but we have now restricted those to certain hours of the day and further restrictions will be put on them as time goes by.

As Mr. Berigan pointed out, we already have a midway system of monitoring in place. We have also introduced much heavier fines for offenders and will be introducing more. So we are doing quite a bit to mitigate noise and are hopefully being successful at it.

Mr. Keyes (Hamilton West): Thank you, witnesses, for joining us this morning. Some of us have very parochial interests and mine is Hamilton Airport, of course. When did Transport Canada last conduct a complete and thorough study of the southern Ontario airspace,

[Translation]

électroniquement la trajectoire d'appareils donnés pendant qu'on mesure le bruit qu'ils font à différents endroits autour de l'aéroport.

Il y a actuellement deux types d'équipement distincts, un qui permet de surveiller l'aéronef tandis que l'autre permet de surveiller le bruit. Il faut alors établir une corrélation entre les deux afin de déterminer qui enfreint les règlements établis dans le cadre du programme de réduction du bruit.

Nous possédons un système fonctionnel actuellement, mais ce n'est pas encore le système idéal, car, je le répète, il est difficile de le connecter avec les nouveaux radars.

M. Chadwick: À propos du bruit à Pearson, depuis un certain temps, des avions en provenance des États-Unis ont pu atterrir à Pearson alors qu'ils font tellement de bruit qu'on leur interdit d'atterrir à certains aéroports américains. Pourquoi les restrictions sont-elles si peu sévères à Pearson en ce qui concerne les appareils bruyants?

M. Barbeau: Monsieur le président, je ne pense pas que les règlements soient trop larges à Pearson. Dernièrement, nous avons institué des mesures d'atténuation du bruit, et je peux vous en donner des détails. Nous sommes plutôt stricts à Pearson et nous le devenons davantage avec le temps.

On impose actuellement une restriction quant aux vols de nuit des appareils à réaction de plus de 34,000 kilos, d'autres restrictions s'appliquant aux appareils plus bruyants que les nouveaux avions du chapitre 3; on restreint également l'utilisation de certaines pistes entre 0h30 et 6h30 et on donne la priorité aux pistes où le bruit s'entendra le moins; on impose une procédure de départ spécifique aux appareils qui décolent sur la piste 33 afin de réduire les effets du bruit sur les résidents de Malton et de Bramalea; il est interdit de faire le point fixe sur l'aire de trafic entre minuit et 7 heures du matin; les vols de formation sont interdits; on applique des mesures spécifiques de contrôle de la circulation aérienne en vue de réduire le bruit et ainsi de suite.

Nous prenons donc toutes sortes de mesures en vue de réduire le bruit le plus possible. Nous autorisons encore certains appareils de modèles anciens à atterrir, mais seulement à certaines heures du jour et nous allons ajouter graduellement d'autres restrictions.

Comme l'a fait remarquer M. Berigan, nous avons déjà un système moyen de surveillance du bruit. Nous avons également fixé des amendes plus sévères pour ceux qui enfreignent les règlements et nous allons en ajouter d'autres. Nous faisons donc déjà beaucoup pour atténuer le bruit et nous pensons y réussir.

M. Keyes (député de Hamilton-Ouest): Je remercie les témoins d'être venus ce matin. Certains d'entre nous ont un intérêt tout spécial et, dans mon cas, c'est évidemment l'aéroport de Hamilton. De quand date la dernière étude effectuée par Transports Canada au sujet de l'espace