

[Texte]

B. Pearson would continue to be the major airport in the area and developed to its optimum capacity in terms of social, economic, environmental and transportation terms.

Second, he said the other airports in the area would also be developed in the long term according to a system-wide plan. The work plan we have adopted has three thrusts to it.

The first part is to solve the immediate congestion problem at Pearson in what we call the medium term, which is from two to five years. That generally involves additional air site capacity. At this point in time we are studying what, if any, runways could be built at Pearson in terms of the economics of it, and the environmental and the technical problems.

The second and third parts of the strategy involve the master plan for Pearson, which is an overall plan that will hopefully tell us once and for all what is the optimum capacity at Pearson.

When we know what the optimum capacity is, by comparing it to the forecasts of traffic we will know how long Pearson is good for, which in turn tells us when we must find other facilities to take care of the traffic that will no longer be able to get into Pearson. That part is the area plan.

We are beginning to study the other airports in southern Ontario such as Hamilton, Buttonville, Toronto Island, and Oshawa, and we are seeing what facilities they have in terms of their current natural demand and what additional capacity there may be there, or could be developed there to take care of the traffic that will eventually have to leave Pearson.

In short, we are only just getting under way on the studies of the other airports. We have started. We are looking at the inventories.

Mr. Chadwick: For four years it has been my understanding there was to be some radar detection for the noise violators at Pearson. That has been promised each year for four years. Do you have any idea if that is still on stream?

Mr. Gerry Berigan (Director General, Commercial Development, Transport Canada): Mr. Chairman, there is in fact a noise monitoring system in place at Pearson now. It is not the ultimate system.

There has been some technical difficulty interfacing the new radar equipment, the RAMP system, with the air traffic control monitors so that there can be an electronic tracking of specific aircraft and their paths related to

[Traduction]

annoncé que l'aéroport Lester B. Pearson continuerait d'être le principal aéroport de la région et serait aménagé de manière à utiliser sa capacité optimale du point de vue social, économique et environnemental, aussi bien que du point de vue transport.

Deuxièmement, il a dit que les autres aéroports de la région seraient également exploités davantage à long terme suivant un plan destiné à l'ensemble du réseau. Le plan de travail que nous avons adopté comporte trois éléments principaux.

Le premier vise à régler le problème immédiat de congestion à Pearson à moyen terme, c'est-à-dire d'ici deux à cinq ans. Cette partie consiste à accroître la capacité de la l'aéroport. Actuellement, nous tentons de déterminer s'il est possible, du point de vue économique, environnemental et technique, de construire d'autres pistes à Pearson.

La deuxième et la troisième parties de la stratégie incluent le plan directeur de Pearson, c'est-à-dire un plan général qui nous permettra de connaître une fois pour toute, nous l'espérons, la capacité optimale de cet aéroport.

Lorsque nous connaîtrons la capacité optimale, nous pourrons la comparer aux prévisions relatives à la circulation, ce qui nous permettra de savoir pendant combien de temps l'aéroport Pearson suffira, et nous saurons alors quand nous devons trouver d'autres installations pouvant recevoir la circulation excédentaire. Cette partie constitue le plan régional.

Nous commençons à étudier les autres aéroports du sud de l'Ontario, notamment Hamilton, Buttonville, l'île de Toronto et Oshawa, afin de voir quelles installations ces villes ont pour faire face à la demande actuelle et quel volume supplémentaire elles pourraient recevoir, ou encore les aménagements possibles qui permettraient d'y envoyer les appareils que Pearson ne pourra plus accepter.

En somme, nous commençons à peine à effectuer des études sur les autres aéroports. Nous avons cependant commencé à examiner les installations dont nous disposons.

M. Chadwick: Pendant quatre ans, on a dit qu'on repèrerait au radar ceux qui enfreignent les règles relatives au bruit à Pearson. On nous l'a promis chaque année pendant quatre ans. Savez-vous si ce projet existe toujours?

M. Gerry Berigan (directeur général, Développement commercial, Transports Canada): Monsieur le président, il existe en fait un système de surveillance du bruit à Pearson à l'heure actuelle. Ce n'est pas le système idéal.

On a éprouvé des difficultés techniques à connecter le nouvel équipement radar résultant du projet de modernisation des radars avec les appareils de contrôle de la circulation aérienne afin de pouvoir suivre