

[Text]

will be reminded that he should be. If such an individual ignores such reminders, then eventually, we would take him to court. I do not believe we have ever done this, because most people realize it is in their benefit to carry an ELT.

The Chairman: Mr. Mazankowski, can I get an inclination of how much longer you are going to go?

Mr. Mazankowski: That is it.

The Chairman: Thank you. I am not trying to cut you off, but I would go to Mr. Bockstael and then come back to you. Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman. I want to address three questions: Winnipeg airport Toronto and Ottawa.

In Winnipeg we have adopted the WAASS study in principle. I think is the mapping ahead of what is going to happen in Winnipeg. Along those lines, depending on the location of runways and how soon the second runway is required, we have the possibility of bringing it closer toward the terminal; or there may be a necessity, as the WAASS study showed, of it extending beyond the limits of the airport. In my mind, if it has to extend beyond the limits of the airport, we have to do some land acquisition.

Also, at the time of talking of railway relocation, there was a branch line that skirts the edge of the airport on the north-west corner. The general feeling in Winnipeg was that we do not have to worry about that railway location, because it is going to be part and parcel of a general rail relocation which is not coming to pass.

So I was wondering if Transport Canada has a caveat or some restriction zoning-wise and so on to make sure it will not be precluded or prevented in the future from having access to that land, if the future development of the airport requires it.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, Mr. St. John has been involved in this matter, and I would ask that he respond to Mr. Bockstael's question.

The Chairman: Mr. St. John.

Mr. St. John: Mr. Chairman, the initial noise footprints, which were developed during the Winnipeg area system study or the Winnipeg master plan, indicated the probable necessity of having to move the airport towards the northwest. This in turn resulted in the possibility of having to relocate the railroad line, which runs east and west—or almost east and west—across the north edge of the airport, and the branch line that runs down the western edge of the airport.

In updating our noise footprint studies, and particularly excluding those types of aircraft which will not be permitted to use Winnipeg airport post-1986 because of the ICAO-16 noise regulations which will be applied in Winnipeg, it turns out that the noise footprints are considerably smaller than we had thought them to be; and there appears to be very little

[Translation]

l'ordre. Si aucune suite n'est donnée à ce rappel, il est prévu que nous puissions intenter des poursuites, mais on n'en est jamais venu jusque-là, car la plupart des gens se rendent compte qu'il est à leur avantage de porter une radio-balise de détresse.

Le président: Monsieur Mazankowski, pourriez-vous me donner une idée approximative du temps qu'il vous faut encore?

M. Mazankowski: J'ai terminé.

Le président: Je vous remercie. Je n'essayais pas de vous interrompre, mais je voudrais donner la parole à M. Bockstael, et je vous la rendrai ensuite. Monsieur Bockstael, vous avez la parole.

M. Bockstael: Je vous remercie, monsieur le président. J'ai trois questions à poser concernant l'aéroport de Winnipeg, de Toronto et d'Ottawa.

A Winnipeg, nous avons adopté, en principe, l'étude du réseau aéroportuaire de la région de Winnipeg, qui est une projection des travaux à effectuer dans cette région. D'après cette étude, nous avons la possibilité, selon l'emplacement des pistes et le délai qui nous est donné pour construire une seconde piste, de rapprocher celle-ci de l'aérogare. Il pourrait également s'avérer nécessaire, comme l'a montré l'étude susmentionnée, de l'étendre au-delà du périmètre de l'aéroport, auquel cas, à mon avis, nous serons obligés d'acquérir des terrains.

On parle également à l'heure actuelle de réaménagement du réseau ferroviaire; or, un embranchement ferroviaire longe le terrain de l'aéroport dans son angle nord-ouest. On pensait généralement, à Winnipeg, qu'on n'avait pas à s'en préoccuper, parce que le réaménagement du réseau ferroviaire n'aurait pas lieu, et que cet embranchement en faisait partie.

Je me demande donc si Transport Canada avait une opposition, ou si la réglementation d'urbanisme prévoyait des restrictions, afin de ne pas rencontrer d'obstacle à l'acquisition de ce terrain si cette dernière était rendue nécessaire pour l'extension de l'aéroport.

M. Sinclair: Monsieur le président, M. St. John s'est occupé de cette question, et je voudrais lui demander de répondre à M. Bockstael.

Le président: Monsieur St. John.

M. St. John: Les premières empreintes sonores qui ont été dressées pour l'étude du réseau aéroportuaire de la région de Winnipeg ou pour le plan directeur de Winnipeg, ont montré qu'il serait sans doute nécessaire de déplacer l'aéroport en direction du nord-ouest. Il pourrait s'avérer nécessaire, en ce cas, de déplacer la ligne ferroviaire, qui va d'est en ouest, ou presque, pour la reporter plus au nord de l'aéroport, ainsi que l'embranchement qui longe la limite ouest de l'aéroport.

Nous avons mis à jour notre étude des empreintes sonores, en excluant, en particulier, les catégories d'aéronefs qui, en raison du règlement sur le bruit OACI-16, n'auront plus droit d'atterrissage à Winnipeg après 1986, et il en ressort que les empreintes sonores seront beaucoup moins considérables que