

LE «LIVRE ROUGE» DE L'ASSOCIATION DES
INDIENS DE L'ALBERTA

Question n° 260—**M. Howard (Skeena):**

1. Le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien a-t-il pris des dispositions pour faire imprimer ou reproduire la transcription des délibérations relatives à un mémoire, communément appelé «Livre rouge», présenté conjointement en mai 1970 par l'Association des Indiens et, dans l'affirmative, combien de copies ont été imprimées ou reproduites, et combien en a-t-il coûté?

2. En quelle quantité, à qui et comment ces copies ont-elles été distribuées?

3. Le ministère détient-il des copies et, dans l'affirmative, combien et où les conserve-t-il?

M. Judd Buchanan (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): 1. Oui, 25,000 exemplaires au prix de \$3,881.02.

2. Nous n'en avons distribué aucun. Le ministère a accédé à la demande de l'Association des Indiens de l'Alberta nous priant de ne rien diffuser.

3. Le ministère ne possède que les exemplaires destinés à ses archives.

LES CONSEILLERS EN TRANSPORT R. DIXON SPEAS
ASSOCIATES OF CANADA LIMITED

Question n° 385—**M. Robinson:**

1. Quel est le travail des conseillers spéciaux R. Dixon Speas Associates of Canada Limited?

2. Combien de temps cette firme travaillera-t-elle à l'aéroport international de Montréal?

3. Quels projets et études la firme effectue-t-elle actuellement pour le compte du ministère des Transports et quel en est le coût estimatif de chacun?

M. Gérard Duquet (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): 1. R. Dixon Speas Associates of Canada Limited est une société de conseillers en transport, spécialisés en aviation. En ce qui concerne l'aéroport international de Montréal, il s'agit de la société-mère R. Dixon Speas Associates, Incorporated, Manhasset (New York), qui effectue un travail de planification pour le futur aéroport international de Montréal situé à Sainte-Scholastique. C'est une des rares sociétés de conseillers en aviation au monde qui se spécialise dans l'étude de la capacité des pistes d'atterrissage et des voies de circulation.

2. La R. Dixon Speas Associates, Incorporated (New York), a effectué deux études à la demande de l'équipe de planification chargée du développement du nouvel aéroport international de Montréal à Sainte-Scholastique. En vertu du premier contrat, la société a analysé et évalué les plans proposés pour les pistes. Le contrat courait du début du printemps à août 1969, et en vertu d'un deuxième contrat qui commençait en août 1969 et qui se terminait en janvier 1970, la société a étudié le réseau des voies de circulation du nouvel aéroport.

3. Présentement, ni la R. Dixon Speas Associates, Incorporated (New York), ni la R. Dixon Speas Associates of Canada Limited n'effectuent de travaux pour le compte du ministère des Transports.

[M. Duquet.]

LES CONVENTIONS CONCERNANT LA CAUTION
«JUDICATUM SOLVI»

Question n° 422—**M. Fortin:**

1. Le Canada a-t-il signé des conventions concernant la caution *judicatum solvi*?

2. Le Canada a-t-il l'intention d'adhérer à la convention du 1^{er} mars 1964 de la Conférence de La Haye concernant la caution *judicatum solvi*?

L'hon. Mitchell Sharp (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): 1. On ne trouve nulle part dans les archives que le Canada ait signé des conventions concernant la caution *judicatum solvi*.

2. Le Canada n'est devenu membre de la Conférence de La Haye sur le droit international privé que le 7 octobre 1968. Par conséquent, notre participation aux activités de cette organisation n'est pas très importante. L'une des tâches du Canada en tant que membre de la Conférence de La Haye sera précisément d'examiner les conventions rédigées dans le passé par cette organisation dont les aspects juridiques concernent notre pays. Parmi ces conventions se trouve celle qui se rapporte à la procédure civile, adoptée le 1^{er} mars 1954, dont les articles 17 à 19, troisième partie, ont trait à la caution *judicatum solvi*.

LES ÉMISSIONS D'AGENTS VICIATEURS DES MOTEURS
DE LOCKHEED 1011

Question n° 500—**M. Anderson:**

1. Est-ce que le ministère des Transports a fait ou fera des essais sur les émissions d'agents viciateurs provenant des moteurs du Lockheed 1011 qu'Air Canada compte mettre en service prochainement?

2. Quel critère de pollution Air Canada a-t-elle appliqué pour évaluer cet aéronef?

3. Quel critère de pollution le ministère des Transports appliquera-t-il pour évaluer l'utilisation commerciale de cet aéronef au Canada?

M. Gérard Duquet (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): 1. Le ministère des Transports n'a fait effectuer aucun essai sur les agents viciateurs de l'air qui pourraient être émis par ces moteurs. Il pourrait cependant réclamer des essais satisfaisants du fabricant ou de l'exploitant si les normes émises par la FAA des États-Unis n'étaient pas acceptées par le ministère.

2. Lors de la première évaluation, par Air Canada, du moteur RB 211-22, son fabricant, la maison Rolls-Royce, garantissait un indice de visibilité de fumée (à l'époque un indice Von Brand n° 27) qui correspondait à une fumée d'échappement invisible à l'œil nu. Par la suite l'indice Von Brand a été remplacé par l'indice Ringelmann et la maison Rolls-Royce a déclaré que l'appareil qui entrera en service aura un indice au moins égal au Ringelmann n° 1, ou peut-être meilleur. Il s'agit encore de fumée d'échappement invisible à l'œil nu.

3. Le ministère a de bonnes raisons de penser qu'il assignera aux exploitants de cet appareil au Canada les normes d'échappement de fumées établies par la FAA Américaine. En attendant la mise au point de ces normes, le ministère s'en tient à la norme garantie par la maison Rolls-Royce pour ses moteurs homologués. Cette norme semble devoir être plus sévère que les normes existantes,