

[Traduction]

LES PISTES D'ATTERRISSAGE DES AVIONS
SUPERSONIQUES

Question n° 89—**M. McCleave:**

1. Quelle est la longueur des plus grandes pistes d'atterrissage aux aéroports de Gander, Halifax, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary, Edmonton et Vancouver?

2. Le ministère des Transports a-t-il fait une étude en vue de déterminer lesquels de ces aéroports, s'il en est, pourraient être utilisés par les avions supersoniques?

3. Dans le cas de l'affirmative, quels ont été les résultats de ces études, pour ce qui est de a) la longueur des pistes d'atterrissage, b) la capacité portante de chacun de ces aéroports?

4. Qui est chargé des études sur les avions supersoniques faites pour le ministère et combien d'argent environ y affecte-t-on?

5. Ces études tiennent-elles compte du niveau de bruit créé par les avions supersoniques et des méthodes utilisées pour réduire le bruit?

6. Si le niveau de bruit est considéré excessif pour les êtres humains et les animaux domestiques et sauvages, a) le ministère songe-t-il à situer les aéroports supersoniques là où le bruit aurait un effet minimum, ou b) songe-t-il à interdire ces envolées par une loi, étant donné ces circonstances?

7. Quand prévoit-on que les avions supersoniques seront prêts pour des envolées commerciales régulières?

8. En moyenne combien de temps faut-il au Canada pour aménager de nouveaux aéroports ou pour modifier sensiblement les aéroports existants? Citer des exemples.

L'hon. James Richardson (ministre suppléant des Transports): 1. Gander (8,900 pieds), Halifax (8,800 pieds), Montréal (11,000 pieds), Toronto (11,050 pieds), Winnipeg (11,000 pieds), Calgary (12,675 pieds), Edmonton (11,000 pieds) et Vancouver (10,600 pieds).

2. Oui.

3. a) Les spécifications préliminaires de performance du fabricant indiquent qu'au niveau de la mer, des pistes d'une longueur de 10,500 pieds (Concorde) et de 7,650 pieds (Boeing 2707) sont nécessaires à ces avions lorsqu'ils sont utilisés avec leur charge brute maximale de décollage.

b) En ce qui concerne les charges qu'elles peuvent supporter, certaines des pistes et des voies de circulation des aéroports mentionnés ne pourraient pas recevoir les avions supersoniques; cependant, chacun des huit aéroports possède au moins une piste et des voies de circulation de raccordement suffisantes pour permettre l'utilisation des avions supersoniques.

4. Aux Services de l'Air du ministère des Transports, un groupe d'étude des avions supersoniques surveille, de concert avec le groupe de planification des systèmes d'aviation des Services de l'Air, tous les faits nouveaux des programmes de construction d'avions supersoniques et adapte les techniques et les principes de planification du ministère des

[L'hon. M. Kierans.]

Transports de façon qu'ils répondent aux exigences qui se présentent. Des consultations ont lieu régulièrement avec les principaux transporteurs aériens et constructeurs relativement à l'échange et à la coordination de tous les renseignements pertinents. En outre, le Canada est officiellement représenté au Comité technique d'étude des opérations de transport supersonique de l'Organisation de l'aviation civile internationale par un fonctionnaire du ministère des Transports.

Ces études n'entraînent aucune dépense directe. Les membres des équipes d'étude sont des employés réguliers des Services de l'Air.

5. Oui. Il s'agit d'un problème international qui fait l'objet d'une étude intense par tous les intéressés. Le groupe d'étude des avions supersoniques du ministère des Transports a formé un Sous-comité de la détonation sonique et du bruit qui poursuit des études relatives à une évaluation d'ensemble de ces problèmes.

6. Des recherches considérables se font aux États-Unis et au Royaume-Uni sur les effets physiologiques des surpressions produites par le bruit et les détonations soniques sur les êtres humains et sur les animaux. Ces études et bien d'autres sont étroitement surveillées par le Sous-comité de la détonation sonique et du bruit du Groupe d'étude des avions supersoniques.

a) La construction, dans des régions éloignées, d'aéroports pour avions supersoniques serait certainement considérée si les résultats des études en cours le justifiaient, mais nous avons confiance que les progrès technologiques permettront d'éviter de recourir à ce moyen.

b) Le ministère des Transports a bien l'intention de protéger les citoyens, les animaux domestiques et sauvages et les biens contre tout danger inhérent au bruit et aux phénomènes de détonation sonique produits par les avions supersoniques. En vertu de la loi sur l'aéronautique (Partie D), il y a déjà un règlement qui porte ceci: «Aucun aéronef ne sera conduit de façon à créer une onde de choc susceptible de créer un danger pour les autres aéronefs ou pour les personnes ou les biens au sol.» (Règlement de l'Air, Partie V, al. c) de l'art. 515).

7. Pour autant qu'on puisse donner une date, le Concorde serait mis en service commercial au début de 1972 et le Boeing 2707, vers la fin de 1976.

8. Les aéroports varient quant aux dimensions et à la complexité allant de la simple piste à l'aéroport international doté d'un réseau de pistes et d'installations complexes et compliqués. Dans le premier cas, cela peut prendre jusqu'à deux ans, à compter de l'acquisition du terrain jusqu'à l'achèvement, tandis que l'aménagement d'un grand aéroport