

Questions au Feuilleton

sin d'air conçu spécialement comme brise-glace. Il y a encore des problèmes techniques à résoudre avant de pouvoir doter les aéroglisseurs de moyens efficaces de propulsion et les recherches se poursuivent dans ce domaine. Le phénomène qui fait que la glace se brise au passage n'est pas encore tout à fait compris et nous envisageons de faire effectuer des études afin de mieux comprendre les facteurs qui entrent en jeu, ce qui nous permettrait de perfectionner les modèles futurs. Cette étude comprendra une analyse théorique et des essais sur modèles réduits. Parallèlement, le gouvernement projette de posséder à d'autres expériences pendant l'hiver de 1973-1974 en utilisant 5 véhicules différents, notamment des aéroglisseurs automoteurs, pour étendre le champ de nos connaissances sur ce sujet. Grâce aux données réunies au cours des essais de 1973-1974, le gouvernement sera en mesure, au printemps de 1974, d'étudier toutes les implications de cette nouvelle méthode de déglacement, qui s'annonce déjà comme très importante. Nous envisagerons en outre à ce moment l'éventail de mesures qu'il faudrait prendre pour exploiter le plus vite possible toutes les possibilités offertes par cette application imprévue de la technologie des véhicules à coussin d'air. Ces mesures pourraient comprendre une étude indépendante portant sur la conception d'un brise-glace aéroglisseur, la construction d'un prototype et l'identification des régions géographiques où il pourrait être utilisé.

DÉFENSE NATIONALE—LES ÉTUDES CONCERNANT L'UTILISATION D'AÉROGLISSEURS

Question n° 2528—M. Forrestall:

Le gouvernement a-t-il examiné les études des États-Unis dans le domaine de la défense et des transports concernant l'utilisation d'aéroglisseurs pour remplacer les unités d'escadre jusqu'au niveau de croiseur léger et, dans l'affirmative, fera-t-il faire à l'extérieur une étude indépendante du potentiel de ce genre de véhicules en mettant l'accent sur a) ses capacités de navigation sur tous les types de mers, ainsi que sur ses forces et ses faiblesses, en indiquant des solutions possibles à ses lacunes, b) la possibilité d'être muni de diverses armes et de systèmes de détection, c) la capacité pour contenir l'attaque, d) une analyse coût-bénéfice en rapport avec les opérations actuelles et prévues, e) la capacité de fonctionner dans diverses zones géographiques, telles que les régions polaires et les tropiques, f) la possibilité de construire un prototype au Canada conçu de façon spécifique pour répondre aux exigences de la défense canadienne et pouvant peut-être devenir un produit d'exportation?

L'hon. James Richardson (ministre de la Défense nationale): Oui, le MDN a pour politique de toujours se tenir au courant des études d'autres pays concernant toutes les formes d'équipements et de véhicules susceptibles de servir aux Forces armées. Le Canada compte plusieurs représentants auprès de l'OTAN et d'autres groupes d'échange d'information qui lui transmettent les renseignements de cette nature. Les officiers d'état-major du QGDN étudient présentement le nombre et les sortes de navires qui répondraient le mieux aux exigences du Commandement Maritime, dans le cadre des responsabilités dudit commandement. Quant à faire mener à l'extérieur une étude séparée, le ministre estime posséder des experts capables de se charger d'un travail de ce genre.

LA SUPER-CHEMINÉE DE L'INCO À COPPER CLIFF

Question n° 2539—M. Rodriguez:

1. a) Le gouvernement, par l'entremise du ministère de l'Environnement, participe-t-il aux expériences sur les effets de la «super-cheminée» de l'INCO, à Copper Cliff (Ontario) et, dans l'affirmative, avec qui le Ministère participe-t-il à ces expériences, b) quel est le rôle de l'INCO dans ces expériences en ce qui concerne les installations, la main-d'œuvre, etc.?

2. a) Si le Ministère participe à ces expériences avec un autre ou d'autres organismes, comment la compétence de cet ou de ces organismes participants a-t-elle été établie, b) le Ministère acceptera-t-il de présenter ses conclusions afin qu'une vérification analytique soit pratiquée sur le troisième échantillon, c) le Ministère permettra-t-il que des rapports provisoires sur ces conclusions soient publiés à l'intention du public?

L'hon. Jack Davis (ministre de l'Environnement): 1. a) Oui, avec la Direction de la gestion atmosphérique de l'Ontario. b) Aucun rôle sauf de fournir des terrains de stationnement pour l'équipement mobile.

2. a) La compétence de la Direction de la gestion atmosphérique de l'Ontario est considérée comme étant la mieux établie parmi les organismes provinciaux de ce genre au Canada. b) Oui. c) Oui, sous réserve d'une entente entre les organismes antipollution fédéraux et provinciaux.

LE COÛT DES BRISE-GLACE

Question n° 2544—M. McCain:

Quel a été le coût du déglacement pour chaque exercice financier 1970-1971, 1971-1972 et 1972-1973, dans chacune des régions suivantes a) les Maritimes, b) le réseau fluvial du Saint-Laurent, c) l'Artique, d) la côte du Pacifique, e) les Grands Lacs?

L'hon. Jean Marchand (ministre des Transports):

	1970-1971	1971-1972	1972-1973
			\$
a) Maritimes	non disponible	non disponible	6,725,609
b) Voie maritime du Saint-Laurent	non disponible	non disponible	2,757,111
c) Arctique (Opérations de brise-glace et escorte)	non disponible	non disponible	3,887,000
d) Pacifique	non disponible	non disponible	0
e) Grands lacs	non disponible	non disponible	550,002

Les coûts pour 1970-1971 et 1971-1972 ne sont pas disponibles actuellement. Pour établir les chiffres exacts, il faudrait consulter tous les journaux de bord des navires correspondant à cette période, et cela pourrait durer des mois.