

SERVICE FERROVIAIRE DANS RESTIGOUCHE-
MADAWASKA (N.-B.)

Question n° 216—M. Dubé:

Depuis 1957, le National-Canadien a-t-il fermé des gares ou a-t-il suspendu des services de transport de voyageurs ou de marchandises, à titre provisoire ou d'une façon permanente, dans Restigouche-Madawaska? Dans le cas de l'affirmative, à quels endroits, quand et pour combien de temps?

Réponse de M. McBain:

Voici les renseignements que je tiens de la Commission des transports du Canada:

Après une audition publique effectuée par un membre de la Commission le 25 juin 1958, la Commission a autorisé le retrait du chef de gare et la nomination d'un concierge à Upsalquitch. Le 22 février 1962, la Commission a autorisé le retrait du concierge. Dans ce cas, les représentants de la localité ont été interrogés par un fonctionnaire de la Commission.

A cause de la diminution du trafic-voyageurs, le service de voyageurs dans les trains mixtes entre Rivière-du-Loup et Edmundston a été supprimé en 1959.

A la suite d'une audition qui s'est tenue à Edmundston les 9 et 10 février 1960, la Commission a accédé à la demande des chemins de fer Nationaux en vue d'abandonner l'exploitation de la subdivision Connors, entre Clairs et Connors, à compter du 1^{er} septembre 1960 ou du 30^e jour après l'apposition d'un avis à cet effet dans les gares du parcours, pour l'information du public.

La suppression des chefs de gare à Dalhousie et au Lac-Baker a été autorisée par la Commission à la suite de réunions organisées par un représentant de la Commission dans ces deux localités, les 26 et 29 mars 1962. Dans le cas du Lac-Baker, les chemins de fer Nationaux sont tenus de laisser sur les lieux un concierge au lieu d'un chef de gare.

PISTE D'ATERRISSAGE DE PITT MEADOWS (C.-B.)

Question n° 239—M. Laing:

Relativement à la piste d'atterrissage pour avions légers à Pitt Meadows (C.-B.), a) quel est le prix forfaitaire de cette entreprise, b) quelle somme y a-t-on déjà dépensée, c) les travaux sont-ils ou ont-ils été interrompus sous quelque rapport et, dans le cas de l'affirmative, pour quelle raison, d) avant le choix de cet emplacement, le ministère des Transports a-t-il reçu des observations de l'*Air Industries Council* de la Colombie-Britannique et, dans le cas de l'affirmative, celui-ci s'est-il opposé à l'emplacement de Pitt Meadows, e) avant de choisir l'emplacement de Pitt Meadows, a-t-on étudié les conditions climatiques et aériennes de la région?

Réponse de M. McBain:

a) \$259,647.

b) \$80,722.51 au 29 septembre 1962.

c) Les travaux de dragage ont été arrêtés pendant quatre semaines environ parce que la drague a sombré pendant l'orage du 12

octobre 1962. Les autres travaux se poursuivent.

d) L'*Air Industries Council* de la Colombie-Britannique s'est opposé au choix de Pitt Meadows à cause de l'éloignement de la ville et des conditions météorologiques. Toutefois, il était impossible de trouver un emplacement plus près de Vancouver qui ne soulève pas d'objections véhémentes de la part des municipalités. L'examen des conditions atmosphériques durant douze mois a permis de constater que celles de Pitt Meadows étaient légèrement meilleures que celles de l'aéroport international de Vancouver durant les heures de clarté.

e) Oui.

AIR-CANADA—LAISSEZ-PASSER AUX DÉPUTÉS

Question n° 256—M. Caouette:

1. Le gouvernement a-t-il songé à accorder aux députés des laissez-passer sur le réseau d'Air-Canada, de même qu'ils jouissent de la circulation gratuite sur les chemins de fer canadiens?

2. Dans le cas de l'affirmative, a) quelle décision a-t-on prise à cet égard, b) quels ont été les motifs de cette décision?

Réponse de M. McBain:

1 et 2. La question a déjà été étudiée plusieurs fois, mais nous avons conclu qu'il en résulterait des charges financières trop onéreuses pour Air-Canada.

*DOSSIERS DE SÉCURITÉ À L'ÉGARD DES DÉPUTÉS

Question n° 276—M. Matheson:

La Gendarmerie royale du Canada a-t-elle établi des dossiers de sécurité ou entrepris des enquêtes de sécurité à l'égard de députés, durant les années 1958, 1959, 1960, 1961 et 1962?

M. Bell (Saint-Jean-Albert): Monsieur l'Orateur, les députés n'auront pas de peine à comprendre que tous les dossiers personnels de la Gendarmerie royale du Canada sont confidentiels et que beaucoup d'entre eux sont secrets. Par conséquent, il est superflu de dire au député qu'il serait contraire à l'intérêt public de répondre à sa question.

*L'AÉROGARE DE DORVAL—CONTRÔLE DE LA CIRCULATION, LA NUIT

Question n° 287—M. Rouleau:

1. Des instructions ont-elles été données aux autorités de l'aéroport au sujet de la réglementation du trafic des avions la nuit à l'aéroport de Dorval? Dans le cas de l'affirmative, quelles sont-elles?

2. Apportera-t-on d'autres améliorations en vue de la réglementation de ce trafic dans le but de soulager la population des environs de l'aéroport de Dorval?

M. McBain:

1. a) On a adopté des méthodes spéciales de régulation du trafic à l'arrivée et au départ des avions, lesquelles précisent l'altitude minimum et l'orientation des vols afin que les