

[Français]

QUESTIONS AU FEUILLETON

(Les questions auxquelles une réponse verbale est donnée sont marquées d'un astérisque.)

M. Yvon Pinard (secrétaire parlementaire du président du Conseil privé): Monsieur l'Orateur, on répondra aujourd'hui aux questions suivantes: 935, 1082, 1112, 1118, 1166, 1200, 1244, 1301, 1344, 1345, 1346, 1347, 1348, 1349 et 1350.

Je demande, monsieur l'Orateur, que toutes les autres questions soient réservées.

[Texte]

LA REMISE EN SERVICE DE L'AÉROPORT DE BOUNDARY BAY

Question n° 935—M. Friesen:

1. Le ministère des Transports prévoit-il rouvrir l'aéroport Old Boundary Bay de Vancouver et, dans l'affirmative, quels types d'aéronefs pourraient l'utiliser?

2. a) Combien en coûtera-t-il approximativement pour moderniser les installations et les rendre conformes aux normes, b) quand débiteront les travaux et environ combien de temps faudra-t-il pour les compléter?

3. Au cours des dix dernières années, combien a) M.D.N., b) M.T., c) M.T.P., d) M.A.S. ont-ils consacré à cet aéroport?

4. Par mois, environ combien d'aéronefs légers pourraient être acheminés vers cet endroit à partir de l'aéroport international de Vancouver?

5. Quelle est la nature des négociations avec la municipalité concernant l'utilisation accrue des installations municipales, comme les routes et autres, par suite des travaux de modernisation de cet aéroport?

6. La municipalité devra-t-elle assumer le fardeau financier de l'entretien des voies d'accès à ces installations et de mesures de sécurité sur la plage?

M. Yvon Pinard (secrétaire parlementaire du président du Conseil privé): Transports Canada et les ministères de la Défense nationale, des Travaux publics et des Approvisionnement et Services m'informent comme suit: 1. Transports Canada étudie présentement la possibilité de remettre en service une partie de l'aérodrome de Boundary Bay qui accueillerait les aéronefs à moteurs à pistons et à turbopropulseurs dont le poids brut, au décollage, est inférieur à 12,500 livres.

2. a) Les prévisions préliminaires des coûts, qui sont actuellement à l'étude, varient de 1 à 6 millions de dollars selon les normes adoptées pour la remise en service de l'aéroport. b) On doit attendre de connaître les résultats d'une étude des répercussions sur l'environnement dont la date limite n'a pas encore été fixée, ainsi que ceux d'une étude de l'incidence financière sur les utilisateurs d'aviation générale à l'aéroport international de Vancouver avant de remettre l'aéroport de Boundary Bay en service. Par conséquent, la proposition concernant la remise en service de l'aéroport n'a pas encore été acceptée. Pour toutes ces raisons, il est peu probable qu'un important programme de construction commence avant le 1^{er} avril 1979. Par la suite, il faudra probablement jusqu'à 2½ ans avant que les travaux soient terminés.

3. a) L'aéroport Old Boundary Bay a été abandonné par le MDN en 1971. Aucun dossier financier n'a été conservé sauf en ce qui concerne les frais d'entretien et de sécurité, qui se sont montés à \$33,000 au cours de l'année financière se terminant en mars 1972. b) Transports Canada n'a pas engagé de fonds dans l'emplacement depuis qu'il s'est chargé de l'administration de l'aérodrome en juin 1972. La seule dépense reconnaissable au titre de l'exploitation et de l'entretien est

Questions au Feuilleton

une taxe d'eau de \$30,000 perçue en 1973. c) Travaux publics—néant. d) Approvisionnements et Services—néant.

4. On estime à 50,000 par année le nombre de mouvements d'aéronefs (c'est-à-dire les atterrissages et décollages) qui pourraient être détournés de l'aéroport international de Vancouver vers l'aéroport de Boundary Bay. Ces mouvements seraient le fait d'environ 150 aéronefs qui pourraient être basés à Boundary Bay plutôt qu'à l'aéroport international de Vancouver.

5. Transports Canada a eu des discussions préliminaires avec les autorités municipales, la Corporation de Delta sur des questions ayant trait aux aqueducs, aux égouts et aux routes qui pourraient être soulevées si l'aérodrome était remis en service. De plus, nous avons eu des discussions préliminaires avec les autorités municipales quant à l'exploitation par celles-ci de l'aéroport proposé.

6. Le coût d'entretien de la route d'accès à l'aéroport, à partir de la route municipale qui longe l'emplacement, sera imputable à l'exploitant de l'aéroport (c'est-à-dire Transports Canada ou la Corporation de Delta). Toutes les normes de sécurité de l'aviation seront appliquées.

ONF—M^{me} JOCELYNE PELCHAT-JOHNSON

Question n° 1082—M. Cossitt:

1. M^{me} Jocelyne Pelchat-Johnson est-elle à l'emploi de l'Office national du film et, dans l'affirmative, a) à quel poste, b) quelles aptitudes possède-t-elle pour exercer ses fonctions actuelles, c) a-t-elle été nommée à son poste actuel à la suite d'un concours, et (i) dans l'affirmative, quels sont tous les détails du concours, notamment la date et autres (ii) sinon, pourquoi, d) le gouvernement sait-il si M^{me} Johnson a des opinions séparatistes ou non?

2. Le gouvernement est-il au courant qu'elle est la bru de l'ancien premier ministre du Québec, M. Daniel Johnson?

3. Le gouvernement a-t-il pour politique de permettre à ses organismes, comme l'Office, d'engager des personnes ayant des vues séparatistes?

L'hon. John Roberts (secrétaire d'État): L'Office national du film me transmet les renseignements suivants: 1. a) Oui, son titre est chef de l'information et de la publicité. b) Madame Pelchat-Johnson en plus d'une formation universitaire en droit avait à son curriculum vitae une expérience pertinente dans le domaine du cinéma puisqu'elle a été, jusqu'à son entrée à l'Office, adjointe au président de Faroun Film, une des entreprises de cinéma des plus importantes au Québec. Elle avait été aussi responsable technique du Festival du Film de Montréal. Il faut dire que Madame Pelchat-Johnson a débuté à l'Office le 3 septembre 1975 comme agent de distribution au service commercial, section télévision. Elle fut choisie lors d'un concours ouvert aux gens de l'extérieur. Il y avait à ce moment 2 postes d'ouverts et Madame Pelchat-Johnson a été choisie pour l'un de ces postes. c) Non. Parce que les postes d'un certain niveau font l'objet de nomination à la discrétion du directeur de la division. Par contre, plusieurs personnes de l'intérieur ont été pressenties pour le poste et c'est Madame Pelchat-Johnson qui a été finalement nommée. d) Les idées politiques de nos employés ne sont pas des critères considérés lors de l'embauche.

2. Oui, lors des entrevues, les gens qui faisaient partie du comité de sélection ont su que Madame Pelchat-Johnson était mariée à Daniel Johnson junior, fils de l'ancien premier ministre du Québec.