

LES ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU

Question n° 1227—**M. Lewis:**

1. Combien d'accidents sont survenus aux passages à niveau de voies ferrées au cours de chaque année depuis 1960 à 1968?

2. Quelles sont les recherches présentement en cours pour des systèmes d'alarme destinés à prévenir ces accidents?

L'hon. Paul T. Hellyer (ministre des Transports): La Commission canadienne des transports a fourni les renseignements suivants:

1.

Année	Accidents	Morts	Blessés
1960	473	172	628
1961	444	145	542
1962	428	154	542
1963	476	160	618
1964	433	154	570
1965	452	150	540
1966	478	186	621
1967	447	177	521
1968	428	120	568

2. La Commission canadienne des transports entreprend continuellement des études et des recherches au sujet de l'amélioration des systèmes d'avertisseurs existants et de la mise au point de tout nouveau dispositif venant à sa connaissance. Les membres du personnel technique de la Commission sont des membres actifs de l'Association canadienne des standards, de l'Association of American Railways et de l'American Railway Engineering Association lesquelles effectuent sans cesse des études et des recherches sur les méthodes d'amélioration de la sécurité des chemins de fer et des passages à niveau. Des études et des expériences en collaboration avec le Conseil national de recherches sont en cours au sujet d'un genre de feu tournant à utiliser sur les locomotives et destiné à donner aux automobilistes un avertissement supplémentaire qu'un train s'approche des passages à niveau.

LES PLAFONDS ET LA VISIBILITÉ AUX AÉROPORTS

Question n° 1231—**M. McGrath:**

1. Pendant combien d'heures le plafond a-t-il été de moins de 200 pieds et/ou la visibilité inférieure à un demi-mille aux aéroports suivants en 1967: Saint-Jean, Gander et Stephenville (T.-N.), Moncton (N.-B.), Sydney (N.-É.), ainsi que les aéroports internationaux de Halifax, Montréal et Toronto?

2. Pendant combien d'heures le plafond a-t-il varié entre 200 et 400 pieds et/ou la visibilité s'est échelonnée entre un demi et trois quarts de mille aux aéroports suivants en 1967: Saint-Jean, Gander et Stephenville (T.-N.), Moncton (N.-B.), Sydney (N.-É.), ainsi que les aéroports internationaux de Halifax, Montréal et Toronto?

[M. Gray.]

3. Toujours en 1967, pendant combien d'heures le plafond a-t-il varié entre 500 et 900 pieds et/ou la visibilité s'est échelonnée entre un mille et deux milles et demi aux aéroports suivants: Saint-Jean, Gander et Stephenville (T.-N.), Moncton (N.-B.), Sydney (N.-É.), ainsi que les aéroports internationaux de Halifax, Montréal et Toronto?

L'hon. Paul T. Hellyer (ministre des Transports): 1. A Saint-Jean (T.-N.), 608 heures; à Gander (T.-N.), 254; à Stephenville (T.-N.), 220; à Moncton (N.-B.), 202; à Sydney (N.-É.), 323; à l'aéroport international d'Halifax, 787; à l'aéroport international de Montréal, 51; et à l'aéroport international de Toronto, 135.

2. S'il s'agit des périodes de temps où le plafond a varié entre 200 et 400 pieds et (ou) la visibilité entre $\frac{1}{2}$ et $\frac{3}{4}$ de mille, la réponse est la suivante: à Saint-Jean (T.-N.), 1,275 heures; à Gander (T.-N.), 675; à Stephenville (T.-N.), 374; à Moncton (N.-B.), 620; à Sydney (N.-É.) 1,059; à l'aéroport international d'Halifax, 1,098; à l'aéroport international de Montréal, 174; et à l'aéroport international de Toronto, 204.

3. S'il s'agit des périodes de temps où le plafond a varié entre 500 et 900 pieds et (ou) la visibilité entre 1 et $2\frac{1}{2}$ milles, la réponse est la suivante: à Saint-Jean (T.-N.), 1,712 heures; à Gander (T.-N.), 1,430; à Stephenville (T.-N.), 848; à Moncton (N.-B.), 1,114; à Sydney (N.-É.), 1,365; à l'aéroport international d'Halifax, 1,570; à l'aéroport international de Montréal, 807; et à l'aéroport international de Toronto, 809.

L'EXPLOITATION DU PORT DE MONTRÉAL

Question n° 1245—**M. Fortin:**

1. Le gouvernement prend-il des mesures pour que le port de Montréal soit ouvert 12 mois par année et, dans l'affirmative, quelles sont-elles et, dans la négative, pourquoi ne le fait-il pas?

2. Le gouvernement a-t-il l'intention d'intensifier l'usage de containers dans le port de Montréal et, dans la négative, pourquoi?

3. Le gouvernement a-t-il l'intention d'imposer des droits de péage dans le Saint-Laurent et, dans l'affirmative, pourquoi?

L'hon. Paul T. Hellyer (ministre des Transports): 1. Le gouvernement n'est pas en mesure de faire en sorte que le port de Montréal soit exploité pendant toute l'année parce que le fleuve peut être bloqué par des embâcles de glaces qui sont l'effet de conditions météorologiques et d'autres causes naturelles et dont la formation ne peut pas toujours être empêchée dans l'état actuel de la technologie.

Dans les limites possibles, nous avons depuis longtemps tenu un chenal ouvert pour l'évacuation des glaces afin de réduire la fréquence des inondations, et nous étudions et perfectionnons constamment les mesures et les dispositifs voulus. Les navires désirant se rendre