

3. Le réseau par satellite envisagé est-il plus ou moins coûteux que le réseau hertzien actuel, et sur quelles distances?

L'hon. Eric W. Kierans (ministre des Postes): En ce qui concerne les communications:

1. Deux réseaux nationaux principaux de télécommunication de terre par relais hertziens sont actuellement en exploitation, soit le réseau téléphonique transcanadien et le réseau de télécommunications du National-Canadien et du Pacifique-Canadien.

La capacité varie; toutefois, un minimum pratique de cinq voies bilatérales à large bande (chacune équivalant à un canal de télévision) sont utilisées actuellement dans la plus grande partie de ces réseaux d'un océan à l'autre, y compris leurs nombreuses ramifications.

Les réseaux susmentionnés sont situés au sud du 55° parallèle. De plus, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ont mis en exploitation une artère à hyperfréquences à large bande de l'Alberta à l'Alaska, en passant par le nord de la Colombie-Britannique et le Yukon. Ce réseau comporte actuellement une voie bilatérale en exploitation (300 circuits).

2. Il est très difficile de prévoir l'utilisation supplémentaire des réseaux hertziens au cours d'un grand nombre d'années à venir parce que d'autres formes technologiques de communication pourraient devenir plus attirantes et parce que la demande totale de service est difficile à prédire. Au taux de croissance actuel, l'utilisation totale de tous les réseaux pourrait doubler à tous les cinq ans, mais il ne s'ensuit pas nécessairement que ce rythme de croissance se maintiendra à l'avenir.

La capacité possible additionnelle de ces réseaux nationaux s'ils sont augmentés, d'un océan à l'autre, pourrait aller jusqu'à 23 voies bilatérales à large bande, dont 11 couvriraient environ les deux tiers de la route. Chacune de ces voies aurait une capacité dans les deux directions d'un signal de télévision ou une capacité variable de 600 à 1,200 circuits à données à fréquence vocale. Le réseau Alberta-Yukon du National-Canadien et du Pacifique-Canadien pourrait être amené à porter quatre voies supplémentaires.

3. Une comparaison directe entre les frais d'un réseau à satellites et ceux d'un réseau de terre à relais hertziens est très difficile à effectuer parce que ces deux réseaux ne sont pas directement comparables. Règle générale, le coût d'un réseau de terre est proportionnel à la distance, tandis que le coût d'un réseau à satellites n'a rien à voir avec la distance entre les stations terriennes.

LES AVIONS D'AIR CANADA

Question n° 1006—M. Paproski:

1. a) Combien d'avions de chaque type Air Canada possède-t-il, b) combien de chaque type sont utilisés en services réguliers, c) certains de ces avions sont-ils inutilisés et, dans le cas de l'affirmative, pourquoi?

2. Air Canada a-t-il vendu des avions jusqu'à ce jour en 1968 et, dans l'affirmative, quels avions ont été vendus, à qui et à quel prix?

3. Parmi les avions appartenant à Air Canada, combien de chaque type ont été mis en vente?

4. a) Quels avions, par types, Air Canada a-t-il commandés et à quelles dates prévoit-on qu'ils seront livrés, b) des avions actuellement commandés par Air Canada, quelles parties de chaque type sont fabriquées au Canada, c) quelle est la valeur des commandes, par type d'avion et par fabricant, mentionnées à la question b)?

M. Yves Forest (secrétaire parlementaire du président du Conseil privé): Le ministère des Transports et le ministère de l'Industrie et du Commerce m'informent comme suit: La direction d'Air Canada communique les renseignements suivants: 1. a) 39 Viscount; 23 Vanguard; 29 DC-9; 28 DC-8. b) 33 Viscount; 18 Vanguard; 29 DC-9; 29 DC-8; c) Six Viscount et cinq Vanguard ont été désaffectés.

2. Au cours de 1968, six DC-9-14 ont été revendus à la MacDonnell Douglas Company, à un prix fixé au cours de négociations confidentielles pour l'achat d'avions de remplacement.

3. Six Viscount et cinq Vanguard.

4. a) Neuf DC-9 dont un vers la fin de 1968, cinq en 1969 et 3 en 1970. Treize DC-8, dont six en 1969 et sept en 1970. Trois 747 en 1971; b) On prévoit que des éléments de charpentes, de l'équipement électronique et des moteurs auxiliaires pour l'avion du type L-1011 seront fabriqués au Canada; c) Étant donné que les contrats sont présentement en négociation, il est impossible de déterminer la valeur des commandes qui seront passées dans le cadre du programme du L-1011. On s'attend toutefois que les principaux participants seront les sociétés canadiennes ci-après: Northwest Industries Limited, United Aircraft of Canada Limited, Fleet Manufacturing Limited, Bristol Aerospace Limited, Canadair Limited, Canadian Aviation Electronics.

[Français]

*QUÉBEC—QUESTION RELATIVE À L'AMÉNAGEMENT D'UN PARC NATIONAL À POINTE-FORILLON

Question n° 1020—M. Cyr:

Est-ce que le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien projette l'aménagement d'un parc national à Pointe-Forillon en Gaspésie et,