

nos intentions d'accroître ce groupe à l'avenir, mais plutôt de recourir à l'aide extérieure dans les cas de travaux spéciaux. En conséquence, des laboratoires commerciaux ont été chargés de certaines études hydrauliques. Nous avons aussi demandé au Conseil national de recherche d'entreprendre certaines études de ce genre pour le compte du Ministère. De fait, le Conseil a entrepris l'étude d'une maquette hydraulique sur une grande échelle, qui avait été mise en train par le ministère des Transports.

La Division des études hydrauliques a également été chargée des diverses tâches se rattachant aux études sur l'aménagement des eaux entreprises par la Commission conjointe internationale dans les Grands lacs et le bassin du Saint-Laurent. Elle étudie aussi les phénomènes du mouvement des glaces qui peuvent nuire à la navigation en hiver. Les dépenses annuelles de cette Division s'élèvent en moyenne à environ \$500,000.

Je passe maintenant aux activités de la Section d'études appliquées de Montréal, qui est la source principale des données sur lesquelles repose la planification des projets et qui sont à la base des programmes de recherche et de développement, par exemple des études sur maquette.

Les dépenses annuelles de ce groupe d'études appliquées sont de l'ordre de \$600,000. Il a un personnel de 70 employés, dont sept sont des ingénieurs professionnels.

On remarquera que la compilation des données est associée aux études hydrographiques, aux analyses des sols et à l'observation des mouvements des glaces.

Pour les études locales de la Division du chenal maritime, nous employons des consultants spécialisés pour les programmes à court terme qui exigent une expertise particulière.

Pour résumer les activités de la Direction de l'hydraulique maritime qui font particulièrement l'objet de votre enquête, on peut dire qu'elles sont du domaine de la recherche appliquée, du développement et de la compilation de données de base. Ces activités se rattachent à la planification, à la détermination de la praticabilité des projets et à la coordination des efforts du Ministère et des organismes intéressés en vue du développement des chenaux navigables.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Ripley. M. Hewson a maintenant la parole.

M. E. L. Hewson (directeur de la Direction des méthodes et des recherches (transport), ministère des Transports): Monsieur le président, honorables sénateurs, c'est un honneur pour moi que d'être appelé à comparaître aujourd'hui devant le Comité de la politique scientifique.

Notre Direction fonctionne principalement comme service de conseils techniques à la disposition du sous-ministre et du ministre et chargé de l'évaluation économique et des études de divers genres, en ce qui a trait à l'application des programmes, à la coordination des activités du Ministère dans les divers comités interministériels. La Direction recueille et compile une foule de renseignements de toutes sortes en vue des décisions politiques et de la planification.

En outre, la Direction a des fonctions de liaison dans l'élaboration des plans d'exploitation et de financement à court et à long terme des Chemins de fer nationaux du Canada et d'Air Canada. Elle joue aussi un rôle semblable, mais comportant moins de responsabilité, en ce qui a trait aux autres organismes et sociétés de la Couronne qui font leurs rapports au ministre.

Le ministère des Transports a de vastes et complexes fonctions. Vu que j'occupe mon poste actuel depuis moins d'un an, mes commentaires se rattachent principalement aux activités en cours.

Nous avons quatre divisions, auxquelles s'ajoutera prochainement une cinquième, qui s'occupent de la recherche appliquée et du développement selon les priorités reconnues et les ressources financières disponibles.

La Division de l'économie de l'air est lourdement chargée par la planification et le dessin des nouveaux aéroports de Montréal et de Toronto. Notre contribution à cette tâche consiste à centraliser et à participer à la surveillance de l'exécution des contrats de recherche et de développement confiés à des experts-conseils, à fournir des estimations indépendantes du volume de trafic-voyageurs et de trafic-marchandises, à examiner les méthodes employées, à vérifier les prévisions et les options, ainsi qu'à établir des méthodes appropriées de répartition des frais d'exploitation futurs des aéroports entre les usagers.

Par ordre d'importance, vient ensuite l'évaluation économique des besoins croissants d'Air Canada en matière de nouveaux avions et d'aménagements. Nous avons consacré une grande partie de notre temps à la recherche d'une solution au problème de la base d'entretien d'Air Canada à Winnipeg. Nous terminerons bientôt l'étude et les prévisions des activités générales de l'aviation et des aéroports particuliers.