

MONTRÉAL—LES SERVICES D'ENTRETIEN ET
DE RÉVISION D'AVIONS

Question n° 1134—**M. Schreyer**:

1. Quels travaux de construction projette-t-on pour agrandir, a) l'aéroport de Montréal, b) les services d'entretien et de révision d'Air Canada dans la métropole?

2. Quel est le coût estimatif de ces travaux et quand doivent-ils commencer?

3. Projette-t-on d'agrandir, a) l'aéroport de Vancouver, b) les services d'entretien de l'État ou de compagnies aériennes privées dans cette ville?

4. Dans le cas de l'affirmative, quel est le coût estimatif de ces travaux et quand doivent-ils être entrepris et terminés?

L'hon. Paul T. Hellyer (ministre des Transports): 1 et 2. a) En ce qui concerne le ministère des Transports: Un minimum d'installations provisoires supplémentaires est prévu à l'aéroport international de Montréal pour faire face à l'accroissement du trafic et recevoir les aéronefs géants qui seront mis en service au cours de la période de 1969-1972. Le coût estimatif de ces installations provisoires à construire en 1969, 1970 et 1971 est de \$9,200,000; b) En ce qui concerne Air Canada, la Direction communique les renseignements suivants: Bien que la construction n'en soit pas encore commencée, les installations d'entretien et de révision ci-après figurent au budget d'immobilisations d'Air Canada de 1968:

Projet	Année Coût d'achèvement	
Agrandissement des ateliers des blocs moteurs, des ateliers des appareils et des ateliers de soutien	\$ 2,800,000	1969
Hangar d'entretien aux aéroports de ligne	\$21,200,000	1971

D'autres exigences sont actuellement à l'étude. Il se peut qu'on y donne suite à Dorval et à Malton et à d'autres points du réseau, mais aucune décision finale n'a été prise.

3 et 4. a) En ce qui concerne le ministère des Transports, on prévoit que certaines modifications seront apportées aux salles d'attente et à l'aire de trafic de l'aérogare à Vancouver pour recevoir le premier aéronef géant, au coût estimatif de \$600,000, les travaux devant être terminés avant 1971. b) Les lignes aériennes du Pacifique-Canadien construisent, au coût estimatif de 20 millions de dollars à l'aéroport de Vancouver, une grande base d'entretien qui doit être terminée en avril 1969.

En ce qui concerne Air Canada, la Direction nous informe qu'on se propose de construire à Vancouver un nouveau hangar d'en-

[L'hon. M. Benson.]

retien et des installations connexes; ces ouvrages, au coût estimatif de \$9,200,000, devraient être terminés en 1971.

L'ESSAI DU «GRAVILLON ARTIFICIEL»

Question n° 1137—**M. Mather**:

Le Bureau de la sécurité automobile et routière envisage-t-il de mettre à l'essai le «gravillon artificiel», matériau dont on se sert pour niveler les routes aux tournants dangereux et accroître ainsi la sécurité sur ces routes?

L'hon. Paul T. Hellyer (ministre des Transports): Comme je l'ai indiqué dans mon communiqué du 17 octobre 1967, dans lequel j'ai exposé la responsabilité du ministère des Transports dans le domaine de la sécurité automobile et routière, le nouveau bureau sera chargé de la coordination des programmes et de l'établissement de normes de sécurité. Par conséquent, le Bureau de la sécurité automobile et routière n'entreprendra pas lui-même de mettre à l'essai du «gravillon artificiel» ou autres matériaux similaires employés pour la construction des routes.

Le Bureau de la sécurité automobile et routière observe de très près les résultats des essais entrepris par un certain nombre d'organismes y compris certains ministères des gouvernements provinciaux et, en particulier, les résultats des essais sur le rapport qui existe entre la résistance au dérapage des revêtements en dur et les accidents de la circulation. Les rapports qui existent entre la texture des agrégats, le lissage et la résistance au dérapage n'ont pas encore été complètement établis.

LES RENSEIGNEMENTS SUR LE RENDEMENT
DES AUTOMOBILES

Question n° 1138—**M. Mather**:

Se propose-t-on d'exiger des fabricants de véhicules automobiles qu'ils renseignent les propriétaires de ces voitures, dès le moment de leur acquisition, sur les qualités de rendement telles que a) la distance probable de parcours jusqu'à l'arrêt du véhicule, b) le champ de vision du conducteur, c) l'accélération et l'aptitude de dépassement, d) le taux proportionnel de la manœuvre de direction et e) l'inflammabilité du revêtement intérieur?

L'hon. Paul T. Hellyer (ministre des Transports): Le ministère des Transports ne prend pas, actuellement, en considération le besoin de fournir à l'acheteur d'une automobile des renseignements sur les qualités de rendement de celle-ci. Le nouveau Bureau de sécurité automobile et routière s'intéresse, cependant, à l'application des normes de sécurité aux véhicules neufs au point de fabrication.

Les fonctionnaires de mon ministère suivent de près les entretiens qui se poursuivent aux États-Unis sur des propositions qui exigeraient que ces renseignements soient