

mais pourrait être appliquée rétroactivement à tout appareil actuellement en service sans que l'industrie aéronautique s'en trouve lourdement pénalisée.

#### LA MOYENNE DE LONGÉVITÉ

Question n° 510 (supplémentaire)—**M. Mather:**

Par province et par territoire, quelle est en moyenne la longévité a) des femmes, b) des hommes?

**M. Bruce Howard (secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie et du Commerce):** Le Bureau fédéral de la statistique nous communique les renseignements suivants: Au sujet de la réponse du 16 décembre 1970 (page 2102 du *hansard*), il existe peut-être certaines ambiguïtés pour ce qui est de l'interprétation des mots «durée moyenne de vie». Les chiffres communiqués par le BFS visaient l'«âge moyen au décès» des personnes décédées en 1969, ce qui constitue effectivement leur durée moyenne de vie. Le BFS calcule en outre de façon régulière diverses fonctions de longévité pour la population du Canada et ses diverses sous-populations, comme celles des provinces et des territoires. Il produit couramment deux genres de tables de mortalité: les premières, qui sont des tables complètes fondées sur les recensements quinquennaux, sont les tables officielles; les autres, appelées tables abrégées, sont fondées sur des estimations de population et servent à des fins d'analyse et de recherche. Les chiffres ci-après relatifs à l'espérance de vie à la naissance (qu'on appelle parfois la «durée moyenne de vie») sont les derniers disponibles; ils sont donc tirés des tables de mortalité abrégées. L'espérance de vie est une valeur théorique ou prévue qui prend pour hypothèse que la structure de la population ne changera pas et que les conditions de mortalité sur lesquelles est fondée la table de mortalité demeureront constantes pendant toute la vie de la génération. L'«âge moyen au décès» et l'«espérance de vie à la naissance» (durée moyenne de vie) seront égaux pour une population dans laquelle les naissances sont égales aux décès pour une période donnée et dans laquelle les taux de mortalité par âge demeurent constants. La structure de la population du Canada et les régimes de mortalité changent; c'est pourquoi l'«âge moyen au décès» et l'«espérance de vie à la naissance» sont différents. Si l'on pose que les mots «durée moyenne de vie» désignent l'espérance de vie à la naissance, les deux tables ci-après représentent ces chiffres pour les provinces et les territoires, par sexe.

Espérance de vie à la naissance par province et par sexe, 1968

Province	Hommes	Femmes
Terre-Neuve	69.46	74.85
Île-du-Prince-Édouard	68.25*	77.20*
Nouvelle-Écosse	68.55	74.93
Nouveau-Brunswick	68.36	75.38
Québec	68.12	74.54
Ontario	69.08	75.96
Manitoba	69.86	76.58
Saskatchewan	70.55	76.89
Alberta	70.51	76.25
Colombie-Britannique	69.38	76.07

Espérance de vie à la naissance par territoire et par sexe, 1964-1968

Territoire	Hommes	Femmes
Yukon	66.32*	74.38*
Territoires du Nord-Ouest	64.45*	66.52*

\*Les tables de mortalité construites pour les régions de moins de 100,000 habitants sont sujettes à de grandes fluctuations et à des erreurs considérables en raison du nombre relativement faible de décès dans chaque groupe d'âge pour chaque sexe; il faudra donc tenir compte de cette réserve dans l'interprétation des chiffres ci-dessus relatifs à l'espérance de vie pour l'Île-du-Prince-Édouard, le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Les chiffres relatifs à l'espérance de vie pour les provinces sont fondés sur les conditions de mortalité de 1968 et sur les estimations postcensitaires de population au 1<sup>er</sup> juin 1968. Les chiffres relatifs à l'espérance de vie pour les territoires sont fondés sur les conditions de mortalité de 1964-1968 et sur les résultats du recensement de la population du 1<sup>er</sup> juin 1966.

#### L'INFLAMMABILITÉ DES GARNITURES DES SIÈGES D'AVIONS

Question n° 517—**M. Anderson:**

1. Quels sont les règlements qui régissent l'inflammabilité des tissus et autres matériaux servant à revêtir les sièges des avions canadiens immatriculés?

2. Exige-t-on que les matières plastiques utilisées à l'intérieur des avions canadiens immatriculés soient inflammables ou résistantes au feu?

**M. Gérard Duquet (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** 1. Le règlement canadien applicable pour les revêtements de sièges dans les compartiments d'avions occupés par l'équipage ou par les passagers est spécifié au paragraphe 3.4.1 du chapitre III de la partie II du *Department of Transport Engineering and Inspection Manual*. Pour les compartiments où il est permis de fumer, le revêtement des garnitures doit au moins être incombustible (c'est-à-dire non susceptible de combustion au point de permettre la propagation des flammes après suppression de la source d'inflammation). Tous les autres compartiments doivent porter des écriteaux interdisant de fumer. Outre ce qui est susmentionné, les prescriptions suivantes sont applicables lors de l'étude des sièges. A) Le paragraphe 853 du Règlement 23 de l'Aviation fédérale des États-Unis, applicable aux avions de moins de 12,500 livres précise que tous les revêtements de garnitures dans les compartiments d'avions doivent être au moins «incombustibles» s'il est permis de fumer et «résistant à l'inflammabilité» (c'est-à-dire non susceptibles de brûler violemment s'ils sont enflammés) s'il y a des écriteaux interdisant de fumer. B) Le paragraphe 853 du Règlement 25 de l'Aviation fédérale des États-Unis, applicable aux avions de plus de 12,500 livres précise que tous les matériaux de compartiments doivent être «incombustibles» c'est-à-dire que s'il sont enflammés ils doivent pouvoir s'éteindre d'eux-mêmes après suppression ou enlèvement de la source d'inflammation. C) Le paragraphe 6.1.2 de l'article K4-3 des Règlements de l'aviation civile du Royaume-Uni, pour les avions de moins de 12,500 livres, et le paragraphe 9.2.2 de l'article D4-3 pour les avions de plus de 12,500 livres exigent que tous les matériaux des compartiments soient