

2. Quelle mesure le ministère des Transports a-t-il prise pour veiller à ce que tous les aéronefs de ce type subissent les modifications nécessaires pour empêcher la séparation des aubes de turbine et, par conséquent, la panne de moteur?

L'hon. Jean Marchand (ministre des Transports): 1. Les transporteurs aériens du Canada qui utilisent des Boeing 727 et 737 ainsi que des DC9, munis de moteurs JT-8D «Pratt et Whitney», sont les suivants: CP Air, Boeing 727 et 737; Pacific Western, Boeing 727 et 737; Transair, Boeing 737; Air Canada, Boeing 727 et Douglas DC9; Québecair, Boeing 727; Nordair, Boeing 737; Eastern Provincial, Boeing 737.

2. Le ministère des Transports contrôle minutieusement les travaux d'inspection, de remplacement ou de réusinage de l'arbre de la turbine basse pression, effectués par les transporteurs aériens du Canada. La défaillance de cet arbre a donné lieu à la séparation du noyau de la turbine. Des 7,000 moteurs composant la flotte aérienne mondiale et après 13 millions d'heures de fonctionnement de ceux-ci, 10 cas de défaillance de l'arbre d'appareils en service ont été enregistrés. Aucune de ces défaillances ne se rapportait à des moteurs d'aéronefs exploités par des transporteurs aériens du Canada. Tous les transporteurs aériens du Canada ont pris les mesures appropriées, comme le prescrit le constructeur de moteurs d'aéronefs, la société Pratt and Whitney Aircraft. L'administration fédérale de l'aviation des États-Unis publie actuellement une consigne de navigabilité à ce sujet, en vertu de laquelle les inspections de l'arbre seront obligatoires puisque la conformité avec une consigne de navigabilité, publiée par les autorités aéronautiques du pays de construction des aéronefs, est une condition de délivrance du certificat canadien de navigabilité, le ministère n'est pas obligé de reproduire ces consignes.

LE DÉDOUANEMENT DU COURRIER AMÉRICAIN À DESTINATION DE RAINY RIVER

Question n° 1119—M. Reid:

1. Le ministère du Revenu national (Douanes et accise) a-t-il envisagé le transfert du dédouanement du courrier en provenance des États-Unis et destiné à la ville de Rainy River et de ses environs, de Rainy River à Fort Frances (Ontario)?

2. a) Une telle proposition a-t-elle déjà été mise en exécution et, dans l'affirmative, depuis combien de temps, b) pour quelle raison a-t-on envisagé une telle proposition?

3. a) Quels étaient tous les avantages prévus pour le Ministère, b) ces avantages tenaient-ils compte (i) d'une réduction du personnel des Douanes à Rainy River (ii) d'une augmentation du personnel à Fort Frances (iii) d'une amélioration des conditions de travail des employés?

4. En projetant ce transfert, quels avantages prévoyait-on pour le public desservi par le système en vigueur?

5. A-t-on songé à la possibilité que le service assuré aux citoyens de Rainy River pourrait sérieusement se détériorer par la mise en application du nouveau système et, dans l'affirmative, cette possibilité a-t-elle fait poids dans l'approbation du transfert du dédouanement du courrier provenant des États-Unis au Canada, de Rainy River à Fort Frances?

6. A la suite de cette expérience, le Ministère envisage-t-il de transférer le dédouanement du courrier américain de l'une ou l'autre des villes de Rainy River, Fort Frances ou Thunder Bay à Winnipeg ou de Rainy River et Fort Frances à Thunder Bay?

7. En calculant les avantages de tels transferts dans l'avenir, le Ministère a-t-il élaboré une formule pour évaluer les inconvénients qui en résulteraient pour ces villes et, dans la négative, pourquoi?

L'hon. Ron Basford (ministre du Revenu national): 1. Oui.

2. a) Oui—La nouvelle procédure a été en vigueur du 23 octobre 1974 au 16 décembre 1974. b) La procédure a été étudiée et mise en œuvre parce qu'une procédure identi-

Questions au Feuilleton

que existe dans la plupart des autres secteurs du bureau régional de Winnipeg depuis quelques années, sans effets néfastes sur le service offert au grand public.

3. a) En mettant cette procédure en œuvre, les Douanes espéraient bénéficier du niveau supérieur de compétence du personnel de Fort Frances dans les domaines de la classification tarifaire et de l'exécution. b) (i) Aucune réduction du personnel de Rainy River n'a été prévue. (ii) Aucune augmentation du personnel de Fort Frances n'a été prévue. (iii) Le seul changement aux conditions de travail était le fait que le personnel de Rainy River n'aurait plus à effectuer au bureau de poste même les examens postaux aux fins des douanes.

4. Le public aurait bénéficié du niveau supérieur de compétence dans le domaine de la classification tarifaire.

5. On n'avait pas envisagé de diminution sérieuse de la qualité du service offert aux résidents de Rainy River.

6. Non.

7. A l'avenir, tout transfert de service sera évalué en se basant sur les renseignements disponibles au moment où le changement sera envisagé.

AIR CANADA—LE RETARD DE FACTURATION

Question n° 1122—M. MacKay:

Combien d'argent doivent actuellement certaines compagnies aériennes à Air Canada, suite à un retard de facturation, dû à la grève de 81 jours des employés de la Direction financière d'Air Canada à Winnipeg, au cours de l'été 1973?

L'hon. Jean Marchand (ministre des Transports): Voici la réponse d'Air Canada: Aucun compte n'est en souffrance en raison de la «grève» de 81 jours.

LA CRÉATION D'UN OFFICE CANADIEN DE L'ÉDUCATION

Question n° 1143—M. Jones:

1. A-t-on envisagé la création d'un Office canadien de l'éducation conjointement subventionné par le gouvernement fédéral et les gouvernements des provinces et des territoires?

2. Quelles demandes ont été présentées en vue de la création d'un tel Office?

3. Des projets de création de cet Office sont-ils en cours et, si tel est le cas, quand sera-t-il créé exactement?

L'hon. James Hugh Faulkner (secrétaire d'État): 1. Aucun.

2. Aucun.

3. Non.

AIR CANADA—LE VOL 807 FRANKFURT-TORONTO

Question n° 1175—M. Cossitt:

1. En ce qui concerne la réponse à la question n° 843, pourquoi n'a-t-on pas répondu complètement à la partie 3 b) comme il était demandé?

2. a) Depuis combien de temps les membres de l'équipage du vol 807 de Frankfurt, en Allemagne, à Toronto via Shannon et Montréal étaient en service à leur arrivée à Montréal, b) quel est le temps maximum pendant lequel l'équipage d'aéronefs est autorisé à demeurer en service?

L'hon. Jean Marchand (ministre des Transports): Voici la réponse d'Air Canada: 1. La réponse à la partie 3 b) de la question n° 843 n'était pas complète car, selon la réponse à la partie 3 a), l'annulation du vol 807 Montréal-Toronto n'était pas due au temps de service de l'équipage en devoir. La partie 1 de cette question avait expliqué que