

3. Ne s'applique pas.
 4. Oui.
 5. Non.
 6. A la réunion tenue à Ottawa en janvier-février 1967, les membres du Conseil du Yukon ont été saisis de l'étude qu'entreprendrait éventuellement le ministère; ils en ont discuté l'opportunité, se demandant même quelle forme elle devrait prendre. On n'a pas consulté le Conseil au sujet de l'engagement de MM. Touche, Ross, Bailey et Smart.
 7. Non.

LA VALEUR TOTALE DES IMPORTATIONS CANADIENNES

Question n° 552—M. Howe (Wellington-Huron):

Quelle était la valeur totale des marchandises importées au Canada en 1965, en 1966, et au cours des six premiers mois de 1967 en provenance a) des Îles britanniques, b) des pays du Marché commun, c) du Japon, d) de Hong-kong?

M. Jean-Charles Cantin (secrétaire parlementaire du ministre du Commerce): Voici la valeur totale, en milliers de dollars, de l'ensemble des importations du Canada en provenance de certains pays en 1965, en 1966 et au premier semestre de 1967:

	1965	1966	1967
	(en milliers de dollars)		
a) Royaume-Uni	619,058	644,741	343,637
b) Pays du Marché commun:			
Allemagne occidentale	209,517	235,207	116,771
Belgique-Luxembourg	72,027	61,555	31,115
France	96,103	106,651	56,389
Italie	80,279	86,718	51,593
Pays-Bas	56,274	60,489	29,472
Total	514,200	550,620	285,340
c) Japon	230,144	253,051	140,610
d) Hong-kong	31,043	38,911	23,384

QUASI-ACCIDENT À L'AÉROPORT DE MALTON

Question n° 553—M. Sherman:

Le ministère des Transports a-t-il établi qui était le responsable de l'accident d'avion survenu le 2 octobre 1967 à l'aéroport de Malton, Toronto, dans lequel un aéronef DC-8 d'Air Canada et un petit avion particulier étaient en cause, et, dans le cas de l'affirmative, a) à qui le ministère a-t-il imputé la responsabilité de cet incident, b) quelles mesures disciplinaires, s'il en est, ont été prises contre le responsable, c) quelles mesures le ministère prend-il pour assurer que la vie des passagers des lignes commerciales n'est pas mise en danger aux aéroports, d) quelle reconnaissance a été accordée au capitaine du DC-8 pour la part qu'il a prise dans cet incident et, dans l'affirmative, quelle est-elle?

M. J. A. Byrne (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): La question de la responsabilité de l'incident d'avion en question n'a pas encore été tranchée, étant donné que l'enquête n'est pas terminée. Celle-ci a démontré jusqu'ici que, vraisemblablement pour des raisons qui ne sont pas encore parfaitement établies, le pilote de l'avion léger ne s'est pas conformé aux autorisations qui lui ont été données par la tour de contrôle de la circulation aérienne.

Sans vouloir minimiser la gravité d'un incident de ce genre, il ressort jusqu'ici de l'enquête qu'il n'y a eu en aucun moment risque d'une collision imminente et que le fait que le pilote d'Air Canada ait modifié son approche constituait une précaution normale de la part d'un commandant de bord sur le qui-vive et réalisant que la situation pouvait être dangereuse.

LES LICENCES D'EXPORTATION À LA CHINE

Question n° 566—L'hon. M. Hamilton:

1. Combien de sociétés canadiennes ont demandé des licences pour l'exportation à destination de la République populaire de Chine pendant la période allant du 1^{er} janvier 1963 au 30 juin 1967?

2. Quelles sociétés ont vu leurs demandes de licences rejetées ou modifiées, et pour quelles raisons?

3. a) Quelles sociétés ont retiré leur demande, et b) quelle raison ont-elles invoquée?

M. Jean-Charles Cantin (secrétaire parlementaire du ministre du Commerce): 1. Du 1^{er} janvier 1963 au 30 juin 1967, on a reçu 133 demandes de licences d'exportation à destination de la République populaire de Chine.