

LA CHASSE AU PHOQUE

Question n° 1038—**M. Tucker:**

1. Pour combien d'aéronefs a-t-on délivré des permis de chasse au phoque dans le golfe Saint-Laurent en 1964, 1965, 1966 et 1967?

2. Combien de phoques a-t-on pris à l'aide de ces aéronefs en 1964, 1965, 1966 et 1967?

3. A l'aide de combien de navires canadiens ou de bateaux auxiliaires s'est-on adonné à la chasse au phoque dans le golfe Saint-Laurent au cours de ces mêmes années?

4. Combien de phoques a-t-on pris à l'aide de ces navires au cours des années susmentionnées?

5. A l'aide de combien de navires ou de bateaux auxiliaires s'est-on adonné à la chasse au phoque au large des côtes de Terre-Neuve au cours de ces années, et de quel pays chacun de ces bateaux venaient-ils?

6. Combien de phoques ont été pris à l'aide de chacun de ces navires au cours de ces mêmes années, et combien chaque année?

L'hon. H.-J. Robichaud (ministre des Pêcheries): 1. 1964, sans objet; 1965, 50; 1966, 46; 1967, 62.

2. 1964, 30,198*; 1965, 18,675*; 1966, 21,832*; 1967, 16,986*.

3. 1964, sans objet; 1965, sans objet; 1966, 8 jaugeant 75 tonneaux bruts et plus; 1967, 7 jaugeant 75 tonneaux bruts et plus.

4. 1964, sans objet; 1965, sans objet; 1966, 45,219; 1967, 70,616.

5. Canada: 1964, sans objet; 1965, sans objet; 1966, 10†; 1967, 5†. Norvège: 1964, 15†; 1965, 14†; 1966, 13†; 1967, 15†.

6. Canada: 1964, sans objet; 1965, sans objet; 1966, 76,566‡; 1967, 37,461‡. Norvège: 1964, 169,424‡; 1965, 69,274‡; 1966, 170,447‡; 1967, 193,200‡.

* Y compris un petit nombre capturé par des gens vivant à terre dans les provinces Maritimes.

† Sur le Front.

‡ On ne dispose pas des chiffres concernant les prises pour chacun des navires.

***L'AMÉLIORATION DU TERRE-PLEIN DE LA VOIE FERRÉE MONTRÉAL-HALIFAX DU NATIONAL-CANADIEN**

Question n° 1050—**M. McCleave:**

Le Canadien-National projette-t-il la remise en état de la plate-forme de la voie ferrée reliant Montréal à Halifax, et qu'empruntent l'*Océan Limitée* et le *Scotian* et, dans le cas de l'affirmative, quels sont ces projets?

M. J. A. Byrne (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, la direction des Chemins de fer Nationaux du Canada nous communique les renseignements suivants: On fera l'entretien courant ordinaire qu'exigera le trafic qui utilisera ces lignes.

LE POSTE DE COMMUNICATION PAR SATELLITE DE MILL VILLAGE (N.-É.)

Question n° 1098—**M. Aiken:**

1. A combien estimait-on à l'origine le coût de la construction d'une station au sol de communications

[M. Byrne.]

avec satellites à Mill Village (Nouvelle-Écosse), lorsque le ministère des Transports a donné son approbation de principe à ce programme de 1963?

2. Est-ce que le ministère des Transports a réclamé des fonds additionnels en février 1965, et, dans le cas de l'affirmative, quel était le montant de l'augmentation, et quelle était la raison de cette augmentation?

3. Est-ce que le ministère des Transports a réclamé des fonds additionnels en janvier 1966, et, dans le cas de l'affirmative, quel était le montant de l'augmentation et quel en était l'objet?

4. Quel ministre a demandé ces augmentations de fonds?

5. Quel est le nom de la compagnie à laquelle on a adjugé en juin 1963 le contrat d'une étude technique, et quel était le montant de ce contrat?

6. Quel est le nom de la compagnie à laquelle on a adjugé en octobre 1963 un contrat en vertu duquel elle s'engageait à diriger la réalisation du projet, la technique des systèmes, et à fournir le matériel et les services de génie appliqué nécessaire à la station, et quel était le montant de ce contrat?

7. Ces contrats ont-ils été adjugés au rabais et, dans le cas de l'affirmative, quels sont les noms des compagnies qui ont soumis des offres, et quel était le montant de leurs soumissions?

8. Les contrats finals ont-ils été accordés à prix fixe ou en régie intéressée?

9. Le gouvernement a-t-il nommé un administrateur des projets quand le travail a débuté et, dans le cas de l'affirmative, quel est le nom de cet administrateur?

10. Quels sont ceux qui siégeaient au Conseil du Trésor quand ce projet a été approuvé?

11. Est-ce que le Conseil du Trésor a affecté un membre de son secrétariat au ministère des Transports au cours de l'étape de construction de ce projet, et, dans le cas de l'affirmative, quel était le nom de cette personne, et en quoi consistait sa tâche?

12. A-t-on lancé un appel d'offres pour la construction des édifices nécessaires et de leurs dépendances à la station, en juillet 1964, et, dans le cas de l'affirmative, a) combien de compagnies ont fait parvenir des soumissions, b) quels sont les noms de ces compagnies et le montant de leurs soumissions, et c) à quelle compagnie le contrat a-t-il finalement été adjugé?

13. Le ministère des Transports a-t-il lancé un appel d'offres en 1965 quand il s'est agi d'obtenir les services de conseillers pour examiner, évaluer et déterminer la convenance de certains systèmes nécessaires à la station?

14. Dans le cas de l'affirmative, combien de compagnies ont fait parvenir des soumissions, quels sont leurs noms et le montant de leurs soumissions, et quel est le nom de la compagnie à qui le contrat a finalement été octroyé, et le montant de ce contrat?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Le ministère des Transports et le Conseil du Trésor m'informent comme suit: 1. L'approbation de principe portait sur un coût estimatif variant entre \$3,600,000 et \$5,500,000 et a été donnée par la décision C.T. 604661 datée du 15 janvier 1963 pour la construction d'une station expérimentale de base.

2. Oui. Des fonds additionnels portant le coût à \$9,100,000 ont été approuvés par la décision C.T. 636168 datée du 17 février 1965