

**M. Gérard Duquet (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** Renseignements reçus de la direction des Chemins de fer nationaux: Oui: a) 22; b) 1; c) 6; d) Dommages causés aux biens du Canadien National; \$2,381, \$39,958, \$1,549, \$110,800, \$2,704, \$14,680, \$219,016, \$201,000, \$40,000, \$12,325, \$12,050, \$3,208, \$4,231, \$6,114, \$16,938, \$162,000, \$91,835, \$88,941, \$505,064, \$121,674, \$2,608, \$4,497.

#### LES TERRAINS INUTILISÉS DU CANADIEN NATIONAL

##### Question n° 505—**M. Noble:**

1. Le gouvernement a-t-il étudié la possibilité de remettre aux municipalités les terrains abandonnés par les Chemins de fer Nationaux du Canada?

2. Le gouvernement prendra-t-il des mesures pour que l'on ôte les mauvaises herbes et les broussailles de ces terrains ferroviaires inutilisés?

**M. Gérard Duquet (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** 1. Ce cas n'a pas été envisagé de manière spécifique. En règle générale, dans le cas de terrains désaffectés, les chemins de fer essaient d'en disposer par blocs aussi importants que possible en les proposant d'abord au ministère provincial de la voirie pour usage routier. Si ces deux services ne sont pas intéressés, on s'adresse alors aux municipalités. Ce n'est cependant qu'en dernier ressort qu'on a recours à l'attribution par petits lots aux propriétaires contigus.

2. Étant donné que les terrains ferroviaires désaffectés font l'objet d'arrêtés en matière de désherbage, le gouvernement fédéral n'envisage pas de prendre des mesures directes visant au désherbage et au débroussaillage desdits terrains.

#### LE REMBOURSEMENT D'UN PRÊT POUR L'ENQUÊTE SUR LES TRANSPORTS À LA JAMAÏQUE

##### Question n° 538—**M. Robinson:**

Le gouvernement fera-t-il connaître les conditions de remboursement du prêt consenti à la Jamaïque aux fins d'une enquête sur les transports dans ce pays?

**L'hon. Mitchell Sharp (secrétaire d'État aux Affaires extérieures):** L'Étude sur les transports en Jamaïque comporte deux étapes: I—étude globale sur les transports terminés en 1970 II—études de faisabilité technique et économique de projets hautement prioritaires, déterminés en fonction de la première partie de l'étude. Deux séries d'études ont été entreprises: l'Étude relative aux aéroports et les Études de construction routière, commencées en 1971.

La première partie de l'Étude sur les transports et l'Étude relative aux aéroports font partie des études exécutées en vertu de l'accord de prêt signé le 2 août 1967, lequel prévoit des études de pré-faisabilité, de faisabilité et de préinvestissement en Jamaïque.

Les conditions du prêt sont les suivantes: a) Paiement d'un intérêt de 3 p. 100 sur le montant du prêt touché par la Jamaïque et non réglé. b) Remboursement du principal en versements semestriels dus et payables le dernier jour de mars et de septembre de chaque année, à compter du 30 septembre 1974 jusqu'au 31 mars 1997 inclusivement.

Les Études de construction routière qui s'insèrent dans la deuxième partie de l'étude sur les transports font l'objet d'un accord de prêt distinct signé le 20 octobre 1971.

Les conditions de ce prêt sont les suivantes: a) Paiement d'un intérêt de 3 p. 100 sur le montant du prêt touché par

la Jamaïque et non réglé. b) Remboursement du principal en versements semestriels dus et payables le dernier jour de mars et de septembre de chaque année, à compter du 30 septembre 1978 jusqu'au 31 mars 2001 inclusivement.

#### LE PRIX DE REVIENT DE «PERSPECTIVES INTERNATIONALES»

##### Question n° 540—**M. Robinson:**

Le gouvernement fera-t-il connaître le prix de revient du premier numéro de la publication «Perspectives internationales» (*International Perspectives*) et quel sera le coût estimatif de chaque numéro subséquent?

**L'hon. Mitchell Sharp (secrétaire d'État aux Affaires extérieures):** Le prix de revient du premier numéro de la publication *Perspectives internationales* a été de \$5,525.98. 5,460 exemplaires en anglais et 1,635 exemplaires en français ont été publiés et distribués.

Le coût estimatif de l'impression de chaque édition suivante, qui aura un plus fort tirage, est de \$5,900.

#### L'AIDE FINANCIÈRE AU BANGLADESH ET AU PAKISTAN

##### Question n° 549—**M. Macquarrie:**

1. L'aide qu'accorde le Canada au Bangladesh s'inscrit-elle dans le cadre de la participation du Canada au plan de Colombo?

2. Quels sont les principaux programmes d'aide à long terme du Canada qui sont actuellement en voie de réalisation a) au Pakistan, b) au Bangladesh?

3. Quels programmes majeurs d'aide le Canada met-il au point actuellement à l'intention a) du Pakistan, b) du Bangladesh?

4. Le gouvernement canadien envisage-t-il de participer à d'autres programmes temporaires de secours au Bangladesh?

**L'hon. Mitchell Sharp (secrétaire d'État aux Affaires extérieures):** 1. L'assistance du Canada au Bangladesh n'est pas comprise dans la participation canadienne au Plan de Colombo, le Bangladesh n'ayant pas encore adhéré au Plan.

2. *Pakistan*—Le Canada a, par le passé, accordé une assistance au Pakistan surtout au titre de la production et de la distribution de l'énergie électrique. Deux des projets actuellement mis en œuvre dans ce secteur sont le Projet de barrage et d'irrigation Tarbela (5 millions de dollars) et l'Interconnexion Hyderabad-Karachi (4.4 millions de dollars). En outre, le Canada a presque terminé l'installation d'une station de satellite au sol.

*Bangladesh*—L'assistance canadienne au titre du développement qui est actuellement accordée est d'abord axée sur les besoins immédiats de réintégration et de reconstruction du Bangladesh, particulièrement dans les secteurs des transports, de l'agriculture et de l'énergie. Les projets que le ministre a approuvés à ce jour touchent le matériel ferroviaire (7 millions de dollars), les services (5 millions de dollars), l'équipement d'énergie électrique (1 million de dollars) et des bâtiments à faible tirant d'eau (2.5 millions de dollars). Le ministre a également approuvé le maintien d'un projet de développement prioritaire en cours dans le domaine de l'agriculture, projet comprenant la fourniture de cuvelages (5 millions de dollars).

3. Les besoins immédiats du Pakistan proviennent de la perte des devises étrangères et des matières premières qui lui parvenaient auparavant de la partie orientale maintenant séparée. Les projets actuellement à l'étude ont donc pour objet de fournir les articles et les pièces dont les industries pakistanaises ont un pressant besoin pour continuer à fonctionner.