

LES TRAVAUX SUR LA ROUTE DE L'ALASKA

Question n° 340—**M. Nielsen:**

1. Le gouvernement a-t-il fait un appel d'offres pour le nettoyage, le nivellement et la sous-fondation des environs du mille 900 aux environs du mille 930 de la route de l'Alaska avant le revêtement et, dans l'affirmative, quels sont les noms des soumissionnaires et le montant de chaque soumission?
2. A-t-on adjugé le contrat au moins disant?
3. Par la suite, a-t-on renégocié le contrat avec l'entrepreneur et, dans l'affirmative, a) a-t-on fait un appel d'offres public avant de renégocier, b) quelle était la différence entre la première soumission de l'entrepreneur et le prix renégocié?
4. Quel montant définitif le gouvernement a-t-il versé à l'entrepreneur pour ses travaux?

L'hon. Arthur Laing (ministre des Travaux publics):

1. Oui, un appel d'offres a été fait le 1^{er} mai 1969 relativement au tronçon de la route allant du point milliaire 909.2 au point milliaire 928.5.

Entrepreneur	Montant
Nanaimo Bulldozing Co. Ltd.	\$ 961,584.00
Poole Engineering Co. Ltd.	1,023,822.00
Hirtz Bros. Construction Ltd.	1,153,361.00
General Enterprises Ltd.	1,241,351.24
Dawson Construction (Northern) Ltd.	1,257,299.00
Cattermole-Trethewey Contractors Ltd.	1,319,020.00
Peter Kiewit Sons Co. of Canada	1,407,536.00

2. Oui.

3. Le marché original visait le tronçon de la route allant du point milliaire 909.2 au point milliaire 928.5. En vertu de la décision numéro 691059 du Conseil du Trésor, en date du 30 juillet 1969, une modification fut apportée aux dispositions du marché en vue d'inclure le parcours du point milliaire 904.5 au point milliaire 909.2, aux mêmes prix unitaires, soit un montant supplémentaire estimatif de \$375,000.

4. Le montant définitif s'est élevé à \$1,522,586.54, y compris la somme de \$186,002.54 versée à l'égard d'un surplus des quantités estimatives et payée selon les prix unitaires du marché, ainsi que de frais divers secondaires payés aux termes du marché.

L'ORDINATION AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS—LES MISES À PIED ET LES ENGAGEMENTS

Question n° 341—**M. Robinson:**

Combien d'employés ont été a) mis à pied, b) engagés depuis que le ministère des Transports utilise des ordinateurs?

M. Gérard Duquet (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Par suite de l'utilisation des ordinateurs au ministère des Transports, aucun employé n'a été mis à pied et 31 personnes ont été engagées.

L'ORDINATION AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Question n° 342—**M. Robinson:**

Combien d'heures-hommes ont été économisées chaque année grâce à l'utilisation d'ordinateurs par le ministère des Transports depuis que l'on a commencé à se servir d'ordinateurs?

M. Gérard Duquet (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Aucune évaluation n'est possible du nombre total d'heures-hommes économisées depuis

[M. Duquet.]

que le ministère des Transports utilise les ordinateurs. Cette situation est attribuable au fait que la majeure partie des analyses globales par ordinateur, tant dans le domaine de la statistique que dans celui de la recherche opérationnelle, n'aurait pu être faite à la main ou par des machines ordinaires de bureau.

LES PENSIONS D'INVALIDITÉ DES ANCIENS COMBATTANTS

Question n° 357—**M. MacRae:**

1. Au 31 octobre 1970, combien d'anciens combattants recevaient des pensions d'invalidité?
2. Exception faite des allocations de soins, combien d'anciens combattants reçoivent \$5,496 par année ou plus?
3. A-t-on augmenté les allocations aux anciens combattants en 1965, tel que mentionné à la page 624 du *hansard* du 27 octobre 1970?
4. Quel montant annuel verse-t-on en moyenne aux invalides de guerre (exception faite des allocations de soins)?

L'hon. Jean-Eudes Dubé (ministre des Affaires des anciens combattants): 1. 131,636.

2. 97.

3. Ces majorations ont été annoncées le 10 novembre 1964 et intégrées à la loi sur les allocations aux anciens combattants le 30 juin 1965. Leur date d'entrée en vigueur est le 1^{er} septembre 1964.

4. Les pensions se répartissent en vingt catégories fondées sur le degré d'invalidité. Actuellement, la charge annuelle est de \$151,667,982. Si l'on répartit ce montant sur l'ensemble des pensionnés de toutes catégories, et exclusion faite des allocations de soins, cela donne une moyenne globale de \$1,110 par année.

LE NAUFRAGE DU PÉTROLIER «ARROW»—LE COÛT DU NETTOYAGE

Question n° 376—**M. Robinson:**

1. Le gouvernement envisagera-t-il l'opportunité de poursuivre les propriétaires du pétrolier libérien *Arrow*, la Sunstone Marine S.A. du Panama, Aristote Onassis, la société Imperial Oil et d'autres sociétés ou individus pour se faire indemniser des frais du nettoyage de la pollution?

2. L'Imperial Oil a-t-elle officiellement communiqué avec le gouvernement au sujet d'une contribution au paiement des dépenses subies par la société pour les travaux de nettoyage à la suite du naufrage du pétrolier *Arrow*?

3. Le gouvernement sera-t-il remboursé de ces frais par l'entremise de «TEVELOP»?

M. Gérard Duquet (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): 1. Les juristes de la Couronne et des conseillers spéciaux étudient actuellement toutes les voies dont dispose la Couronne dans l'affaire du pétrolier libérien *Arrow*, y compris les poursuites éventuelles contre toute personne légalement responsable, en remboursement des frais de nettoyage des zones polluées.

2. Non.

3. En partie seulement, car le remboursement par l'entremise de TEVELOP est limité au taux de 100 dollars américains par tonne brute et il est partagé au prorata entre le propriétaire et le gouvernement. Le TEVELOP est une base de règlement amiable et si le gouvernement acceptait d'être payé dans le cadre de ce plan, cela constituerait un obstacle à toute autre action de sa part.