

2. a) Ports de la côte ouest, \$13,488,056.79; b) Ports de l'Est, \$746,801.68. Les ports de l'Est comprennent ceux du Saint-Laurent et des Maritimes. Les ports des Grands Lacs ne peuvent réclamer de frais de surestaries.

TRANSPORTS CANADA—LE FINANCEMENT DE TRAVAUX DANS LA CIRCONSCRIPTION DE CHAMPLAIN

Question n° 3948—M. Matte:

1. Depuis sa création, le ministère des Transports a-t-il financé certains projets dans la circonscription électorale de Champlain et, dans l'affirmative, combien?

2. Quels sont a) le nom, b) le montant accordé, c) l'année du début des travaux, d) l'année de la fin des travaux pour chaque projet?

M. Ralph E. Goodale (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): 1. Les dossiers des projets financés par Transports Canada depuis ses débuts ne sont pas complets. Pour fournir une réponse valable pour les années que les records sont disponibles, il faudrait procéder à une étude longue et coûteuse des comptes de chaque administration. Toutefois, d'après les dossiers disponibles, le ministère n'a financé aucun projet dépassant \$50,000 dans la circonscription électorale de Champlain depuis l'année financière 1966-1967.

2. Sans objet.

LES INSTALLATIONS DE L'AÉROPORT HARMON (TERRE-NEUVE)

Question n° 3973—M. Marshall:

1. Le ministère des Transports a-t-il effectué ou demandé que soit effectué un relevé des installations de l'aéroport Harmon de Stephenville (T.-N.), particulièrement en ce qui concerne les pistes et les installations souterraines d'entreposage du carburant, ou à sa position stratégique en regard des exigences internationales relatives à l'atterrissage et, dans l'affirmative, quels en ont été les résultats, b) dans la négative, a-t-on songé à évaluer les installations existantes susceptibles d'être utilisées à peu de frais par le Canada?

2. Dans son projet de détermination des possibilités d'atterrissage pour les vols internationaux, le Ministère est-il conscient de la position stratégique de cet aéroport et des installations existantes?

3. Comment l'aéroport de Stephenville se situe-t-il en regard de la politique du ministère des Transports relativement aux vols internationaux pour le Canada?

4. Eu égard aux efforts du gouvernement pour réduire les dépenses du ministère des Transports, a-t-on songé à utiliser les installations existantes en voie de détérioration à l'aéroport Harmon de Stephenville et, dans la négative, pourquoi?

5. Quelle est la position du gouvernement quant à la possibilité d'accorder aux lignes aériennes internationales des droits d'atterrissage à l'aéroport Harmon?

M. Ralph E. Goodale (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): 1. Le ministère des Transports tient à jour un relevé complet des installations de l'aéroport de Stephenville. Au cours de sa période active, il y avait deux pistes en service à cette base. Cependant, comme une piste unique de 10,000 pieds suffit aux besoins actuels, l'autre piste n'est pas entretenue. Transports Canada possède à Stephenville des réservoirs souterrains d'entreposage de carburant pouvant contenir un million de gallons et qui sont présentement inutilisés. Des sociétés pétrolières privées possèdent également à l'aéroport des réservoirs de carburant d'une contenance de 29,700 gallons et elles les utilisent.

2, 3 et 5. L'aéroport de Stephenville occupe une position stratégique en regard de certaines routes aériennes transatlantiques et il est actuellement utilisé comme aéroport de

Questions au Feuilleton

dégagement de l'aéroport de Gander par les aéronefs en vol selon le Programme d'escalade pour avions transocéaniques (TOPS). En dehors de ce programme, les transporteurs aériens effectuant des vols internationaux ne voient pas l'utilité de Stephenville comme aéroport international régulier ou de dégagement.

4. Au moment où la United States Air Force a décidé la fermeture de cette base, le ministère des Transports a identifié les installations dont il avait besoin pour les opérations civiles. Tous les autres bâtiments et installations de ce secteur qui appartenaient auparavant à la U.S.A.F. sont passés sous l'administration de la Harmon Corporation. Le ministère ne voit pas d'autres besoins d'utilisation des installations et des bâtiments actuellement inutilisés.

LE DÉGRÈVEMENT FISCAL SUR L'ACHAT DE PETITS OUTILS

Question n° 4033—M. Hnatyshyn:

Le gouvernement étudiera-t-il la possibilité d'augmenter jusqu'à un maximum de \$500 le dégrèvement fiscal de \$100 sur l'achat de petits outils, comme on l'a proposé à la Conférence de l'Ouest sur l'agriculture, tenue à Regina en janvier 1976?

M. Jacques-L. Trudel (secrétaire parlementaire du ministre des Finances): Actuellement, les outils de moins de \$100 peuvent être inclus dans la Catégorie 12 du Règlement sur la déduction pour amortissement de la loi de l'impôt sur le revenu, qui prévoit un dégrèvement annuel de 100 p. cent. De plus, aux termes de la Partie XVII du règlement, portant sur la déduction pour amortissement accordée aux contribuables qui tirent un revenu de l'agriculture et de la pêche, la même déduction de 100 p. 100 est accordée pour les outils achetés avant 1972 et coûtant moins de \$100. Ces dispositions ont pour effet de permettre une déduction entière aux fins de l'impôt du coût en capital de ces outils au cours de l'année de l'achat. La limite de \$100 visée ci-dessus est en vigueur depuis qu'elle est passée de \$50 à \$100 en 1961. Des propositions visant à faire augmenter cette limite à nouveau font actuellement l'objet d'une étude.

LE RÔLE DU CANOT DE SAUVETAGE GC 108 DANS LA RECHERCHE DE PÊCHEURS DISPARUS

Question n° 4071—M. Marshall:

Qu'ont fait les autorités de la base de canots de sauvetage CG 108 de Terre-Neuve pour tenter de retrouver deux chasseurs de phoques portés disparus au large du port de Moreton (T.-N.), MM. Ronald Boyd et Eric Stride?

M. Ralph E. Goodale (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): 1. Le canot de sauvetage 108 de la Garde côtière canadienne, basé à Twillingate, Terre-Neuve, est un bâtiment de 44 pieds de longueur et il n'est pas exploitable dans une épaisseur de glace supérieure à quelques pouces. Le canot a été remis le 21 janvier 1976 à cause de la présence de glace très épaisse dans son secteur d'opérations; un avis aux navigateurs ayant été diffusé pour en informer les intéressés. Se trouvant remis, le Garde-côtes 108 n'a pas été convoqué pour rechercher les deux chasseurs de phoques au large du port de Moreton. Le brise-glaces de la Garde côtière canadienne *Sir Humphrey Gilbert* et un avion des Forces armées canadiennes ont effectué les recherches aidés, pendant les éclaircies, d'un petit bâtiment local.