

## Questions au Feuilleton

Année 1969-1970	Montant	Service rendu
Southstar Publishers Ltd., The Simpson Tower, 401 Bay St., Toronto, Ontario.	4,280.00	Publicité
Année 1970-1971		
Townley Publishing Co. Ltd., 1129 Leslie St., Don Mills 403, Ontario.	4,581.62	Publicité
Année 1971-1972		
Keys Advertising Associate, 25 Hamilton North, Ottawa, Ontario.	9,592.50	Publicité
University and College Placement Assn., 254A Main Street North, Markham, Ontario.	3,200.00	Publicité
Carousel Productions Ltd., 376 Churchill Ave., Suite 306 Ottawa 3, Ontario.	8,762.00	Production de séquences filmées
Année 1972-1973		
Stewart Green Co. Ltd., 486 Bank Street, Ottawa, Ontario.	700.00	Publicité
Donald Keyes Ltd., 25 Hamilton Ave. North, Ottawa 3, Ontario.	5,381.00	Publicité
Break, Pain & Watt Ltd., Box 88, Toronto Dominion Bank Tower, Suite 3502, Toronto, Ontario.	1,953.00	Publicité

## VICTORIA (C.-B.)—LE PERSONNEL DU MEER

Question n° 138—**M. McKinnon:**

1. Combien d'employés du ministère de l'Expansion économique régionale travaillent dans le ou les bureaux situés au 1175, rue Douglas, à Victoria (C.-B.)?

2. Quel est le loyer annuel ou mensuel des locaux a) au total, b) par pied carré?

3. Combien de projets MEER ont été approuvés par ce bureau ou par son entremise au cours de la période allant du 1<sup>er</sup> janvier au 1<sup>er</sup> novembre 1972?

4. A combien s'élève la rémunération annuelle du personnel qui y est employé?

**M. Marcel Prud'homme (secrétaire parlementaire du ministre de l'Expansion économique régionale):** 1. Six.

2. a) Loyer annuel pour 2,368 pieds carrés: \$14,752.64; b) \$6.23 le pied carré.

3. La principale fonction du bureau pour la période en question consistait à analyser les propositions du gouvernement provincial dans le cadre du programme ARDA et de formuler les recommandations nécessaires à ce sujet. Dix-neuf projets nécessitant une aide fédérale globale d'environ 2.4 millions de dollars ont ainsi été étudiés. Toutefois, au cours de cette période, le personnel local du MEER a également participé, avec les représentants provinciaux, à des discussions approfondies qui ont débouché sur la signature d'une entente en vue de la mise en œuvre du programme spécial de l'ARDA en Colombie-Britannique. Le bureau de Victoria est chargé de l'administration de ce programme et quoiqu'aucun projet n'ait été accepté au 1<sup>er</sup> novembre 1972, 17 demandes d'aide fédérale d'une valeur approximative de 5.4 millions avaient été reçues et faisaient l'objet d'une étude. De plus,

[M. Marceau.]

même si le bureau de Victoria ne s'occupe pas directement des demandes faites aux termes de la loi sur les subventions au développement régional, il reçoit et traite de nombreuses demandes de renseignements à ce sujet; cette activité représente une part appréciable du travail du bureau.

4. \$67,734 pour l'année financière 1972-1973.

## LES WAGONS-TRÉMIES

Question n° 197—**M. Gleave:**

1. Combien de wagons-trémies de l'État ont été alloués aux chemins de fer a) du CP et b) du CN?

2. Combien de wagons couverts autrefois utilisés pour le transport du grain ont été mis hors de service depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1972 par a) le CP et b) le CN?

3. Y a-t-il des restrictions imposées à l'utilisation des wagons-trémies pour le transport de certaines marchandises?

4. a) Quel est le système de freinage des wagons-trémies de l'État, b) qui a conçu le système de freinage et est-il le même pour tous les wagons et, sinon, quel chemin de fer utilise respectivement chacun de ces systèmes, c) a-t-il eu dans le passé des wagons-trémies pourvus du système de freinage utilisé maintenant sur ceux de l'État et, dans l'affirmative, a-t-on rapporté des défauts de fonctionnement?

5. L'usage des wagons-trémies par les chemins de fer a) du CP, b) du CN a-t-il soulevé des difficultés et, dans l'affirmative, de quelle nature?

**L'hon. Otto E. Lang (ministre responsable de la Commission canadienne du blé):** 1. a) Chemin de fer CP: 1074; b) CN: 926.

2. a) CP: 46; b) CN: 344. Les wagons couverts utilisés pour le transport du grain sont exclusivement des wagons à portes de six pieds. Dans ces chiffres figurent les wagons affectés exclusivement au transport du grain et les wagons à usages multiples.

3. Leur utilisation est limitée au transport des grains fournis aux chemins de fer par la Division occidentale, selon les termes de la loi sur la Commission canadienne du blé.

4. a) Le système de freinage utilisé sur ces wagons est le frein pour wagon AB, muni d'une valve à action rapide B-1. En plus de cette valve à action rapide, parmi les principaux éléments figurent le distributeur ABD et l'unité de freinage Wabcopac montée sur bogie et munie de cylindres de frein de 9 pouces de diamètre. b) Le dispositif de freinage de tous les wagons est conçu par le fabricant, Westinghouse Air Brake Company et New York Air Brake Co., conformément aux spécifications de l'Association des chemins de fer américains. c) Tous les wagons-trémies couverts de 100 tonnes construits par CP Rail depuis 1964 possèdent des équipements de freinage pour wagons AB et des unités de freinage Wabcopac, mais ne possèdent pas de valve à action rapide B-1. Cette valve est d'invention relativement récente; conçue à l'origine pour fournir un freinage plus efficace sur les wagons de longueur supérieure à la moyenne, elle a été récemment adaptée aux wagons de toutes dimensions, pour obtenir le freinage le plus efficace et le plus uniforme possible. Son usage s'impose, par exemple, sur les longs wagons comme les wagons de transport d'automobiles à plusieurs niveaux, et les plus longs des wagons plats rail-route; à cause de la longueur de la conduite générale des wagons de la Commission canadienne du blé, on considère qu'un freinage d'une efficacité maximale requiert une valve à action rapide. On n'a observé aucune déficience du freinage sur les nombreux types de wagons longs de CP,