

2. Ces fonds particuliers ont-ils été transférés au budget normal de PIL pour aider à couvrir le coût de projets PIL approuvés pour des raisons politiques par le ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration ou en son nom?

3. a) Quel est le montant exact de chaque transfert effectué, b) à quelle date ces montants ont-ils été transférés, c) de quel fonds à quel fonds ont-ils été transférés, d) quelles sont les raisons de chaque transfert, e) qui, en particulier, a autorisé chaque transfert?

L'hon. Robert K. Andras (ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration): 1. Le ministère de la Main-d'œuvre et de l'Immigration n'a aucun relevé dans ses dossiers d'une note de service écrite au ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration le 30 janvier 1973 par M. J. M. DesRoches, à ce sujet.

2. Sans objet.

3. Sans objet.

DÉFENSE NATIONALE—L'ACCIDENT DE BRIDGETOWN (N.-É.)

Question n° 1120—M. MacKay:

1. Quelle est la cause de l'accident survenu le 30 novembre dernier près de Bridgetown (N.-É.), au cours duquel un véhicule de la milice a été démolé et sept soldats ont dû être hospitalisés?

2. Quel est l'état actuel de ces derniers?

3. De quel genre de pneus le véhicule était-il doté et quel était leur état?

4. Depuis combien d'années ce véhicule était-il en service et avait-on vérifié son bon fonctionnement avant l'accident?

5. Combien de pneus a-t-on achetés annuellement pour les véhicules militaires de 1966 à 1974 jusqu'à ce jour?

6. Quel est le coût des pneus de rechange achetés au cours de chacune de ces années?

L'hon. James Richardson (ministre de la Défense nationale): 1. D'après l'enquête préliminaire, et sous réserve des résultats de l'enquête définitive conjointe de la GRC et du MDN, l'accident est attribuable au mauvais état de la route. Au moment de l'accident, il tombait de la neige ordinaire et fondante.

2. Cinq des sept soldats en cause sont sortis de l'hôpital après y avoir été soignés pour des coupures, contusions et éraflures. Les deux autres soldats ont été hospitalisés pour fracture du bassin. L'un d'eux est sorti et l'autre sortira probablement sous peu.

3. Il s'agissait de pneus de neige et de boue de «modèle militaire régulier» pour véhicules de 2½ tonnes, et l'enquête préliminaire de la police a révélé que les pneus n'avaient rien à voir avec l'accident.

4. Il s'agissait d'un véhicule 1956 de 2½ tonnes de «modèle militaire régulier», qui avait été soumis à une inspection de sécurité le 10 octobre 1974 et qui n'avait aucune réparation à subir.

5. La quantité de pneus achetés pour les années en question est la suivante:

Année financière	Quantité
1965/66	8,083
1966/67	Néant
1967/68	4,464
1968/69	6,973
1969/70	4,424
1970/71	4,696

Questions au Feuilleton

1971/72	7,385
1972/73	3,843
1973/74	3,858
1974/75	3,350

6. Le coût des pneus de rechange est le suivant:

Année financière	Quantité
1965/66	\$357,822
1966/67	Néant
1967/68	266,345
1968/69	302,877
1969/70	158,124
1970/71	225,235
1971/72	1,063,654
1972/73	168,591
1973/74	226,727
1974/75	262,260

LES BESOINS EN NAVIRES POUR LE TRAFIC DES PORTS CANADIENS

Question n° 1131—M. Forrestall:

Quel serait le nombre de navires nécessaires pour assurer le transport entre a) des ports canadiens et des destinations étrangères, b) des ports étrangers et des ports canadiens, de 40 p. 100 des cargaisons actuelles au taux fixé par la conférence des lignes maritimes de transport?

L'hon. Jean Marchand (ministre des Transports): En vertu de l'article 12 de la loi dérogatoire sur les conférences maritimes, le ministre des Transports doit soumettre un rapport annuel au Parlement sur les opérations de la conférence des lignes maritimes. Le dernier rapport, portant sur l'année civile 1973, a été déposé le 28 mars 1974. (Document parlementaire n° 292-1/367). Les statistiques recueillies dans le rapport ont démontré la nécessité d'un contrôle plus sévère du système de compte rendu et d'une meilleure interprétation. On est en train de mettre au point, en collaboration avec Statistique Canada, des moyens efficaces de répondre à ces exigences. D'ici là, il n'y a pas de statistiques précises au sujet des cargaisons au taux fixé par la conférence des lignes maritimes à bord de navires relevant de celle-ci.

L'EFFECTIF TOTAL DES ÉQUIPAGES POUR LE TRAFIC DES PORTS CANADIENS

Question n° 1132—M. Forrestall:

Combien de matelots de la marine marchande du Canada faudrait-il pour l'équipage des navires nécessaires au transport a) des ports canadiens vers l'étranger, b) de l'étranger vers les ports canadiens, de 40 p. 100 des cargaisons actuelles au taux fixé par la conférence des lignes maritimes de transport?

L'hon. Jean Marchand (ministre des Transports): Il n'y a pas de statistiques précises au sujet des cargaisons au taux fixé par la conférence des lignes maritimes, à bord de navires relevant de celle-ci. (Voir la réponse à la question 1131.)