

### Questions au Feuilleton

#### LES PENSIONS D'AIR CANADA

##### Question n° 1814—M. McKenzie:

Quelles pension et gratifications et quels avantages pécuniaires supplémentaires Air Canada a-t-elle accordés à son ancien a) président, M. Yves Pratte, b) vice-président, M. P.-J. Chartrand?

**L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports):** Pour ce qui est de la direction d'Air Canada, la réponse est la suivante: Air Canada ne divulgue aucun renseignement concernant les pensions et les autres avantages sociaux dont bénéficient ses cadres.

#### LES SERVICES DE BRISE-GLACE

##### Question n° 1894—M. Forrestall:

1. D'après les prévisions du gouvernement, quelle serait la meilleure période d'amortissement des coûts relatifs aux brise-glace fédéraux?

2. Au sujet de la réponse à la question n° 1145, le gouvernement percevra-t-il immédiatement un droit de \$2.00 sur chaque tonne de marchandises en transit dans les ports du Saint-Laurent pendant les mois d'hiver, afin de récupérer partiellement le coût des services de brise-glace fournis exclusivement à ces ports et, dans la négative, pourquoi?

3. En revanche, le gouvernement paiera-t-il aux navires faisant escale à Saint-Jean et Halifax \$2.00 par tonne pendant les mois d'hiver, afin de contrebalancer partiellement la subvention accordée aux navires reliant les ports du Saint-Laurent et, dans la négative, pourquoi?

**L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports):** 1. Le gouvernement fédéral exploite certains brise-glace depuis une quarantaine d'années, alors que, sur le plan économique, la durée de vie d'un brise-glace est de 20 à 25 ans, ce qui signifie que les travaux de radoub, de réparation et de modernisation exécutés après cette période entraînent des dépenses importantes.

2. Non, car les brise-glace effectuent sur le Saint-Laurent diverses opérations, comme le contrôle du débit, de sorte que même si les navires commerciaux ne profitaient pas de ce service pendant les mois d'hiver, les coûts seraient à peu près les mêmes. Toute évaluation doit donc tenir compte de ces fonctions. A noter aussi que les navires commerciaux à coque renforcée ont rarement besoin de l'aide des brise-glace.

3. Non. La question de la répartition équitable des dépenses de transports entre les régions doit être évaluée dans un cadre plus large et déborde amplement celle de l'aide accordée par les brise-glace.

#### TERMINUS JACQUES-CARTIER—LES GRUES À PORTIQUE

##### Question n° 1895—M. Forrestall:

1. Le gouvernement a-t-il pris une décision concernant l'achat de grues à portique pour le terminus Jacques-Cartier et, dans l'affirmative, laquelle et quand?

2. Parmi les sociétés de navigation appelées à se servir du terminus, certaines seraient-elles dans l'impossibilité d'utiliser les grues mobiles au lieu des grues à portique et, a) dans l'affirmative, lesquelles, b) dans la négative, pourquoi envisage-t-on l'achat de grues à portique?

**L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports):** La réponse du Conseil des ports nationaux est la suivante: 1. Aucune décision n'a encore été prise à ce sujet.

2. Puisque le terminus sera exploité à titre d'installation publique, on étudie actuellement la possibilité d'utiliser des grues mobiles au lieu de grues à portique. a) La question des sociétés de navigation qui ne pourraient utiliser les grues à portique n'a pas encore été étudiée. b) Les grues à portique sont envisagées parce qu'elles peuvent manutentionner des conteneurs sur des navires cellulaires et charger et décharger des navires plus rapidement; elles sont aussi plus coûteuses.

[M. Whelan.]

#### LE DRAGAGE DU CHENAL DU SAINT-LAURENT

##### Question n° 1896—M. Forrestall:

1. Au sujet du dragage du chenal du Saint-Laurent entre la ville de Québec et l'île d'Orléans, a) quel était (i) le coût initial prévu pour le projet (ii) le montant de la soumission la plus basse (iii) le montant versé par le gouvernement, b) quelle était la profondeur minimale prévue, c) quelle est la profondeur minimale actuelle du chenal?

2. Prévoit-on la nécessité de draguer le chenal chaque année et, dans l'affirmative, à combien le gouvernement évalue-t-il le coût de ces travaux?

3. Quels ports de mer ou installations portuaires bénéficieront directement de ces travaux de dragage?

**L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports):** 1. a) Coût initial prévu du projet—\$18,928,000; (ii) Montant de la soumission la plus basse—\$20,860,000; (iii) Montant versé à l'entrepreneur—\$19,330,000; b) Profondeur minimale prévue—41 pieds; c) La profondeur actuelle du chenal, selon des sondages effectués à l'automne de 1976, est de 38' pieds et sa largeur limite est de 650 pieds.

2. Oui. Il est difficile d'estimer le coût du dragage d'entretien annuel, mais il est probablement de l'ordre de \$750,000, compte tenu des tendances inflationnistes.

3. Le port de Québec, et particulièrement la raffinerie de la société Aigle d'Or de St-Romuald.

#### LE TRAFIC DES NAVIRES-CITERNES DE LA CÔTE OUEST DU CANADA

##### Question n° 1900—M. Leggatt:

Quels a) installations, b) services, (i) utilise-t-on (ii) projette-t-on d'utiliser, pour assurer le contrôle du trafic des pétroliers le long de la côte ouest du Canada?

**L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports):** a) (i) Installations existantes. L'installation principale de surveillance du trafic des navires-citernes de la côte ouest du Canada est le centre de gestion du trafic maritime situé dans l'immeuble Capilano 100, à Vancouver-Ouest. Ce centre est muni de radars, d'un réseau de télévision en circuit fermé et d'installations complexes de télécommunication, y compris un service d'échange de renseignements avec le centre de la Garde côtière américaine de Seattle. b) (i) Services existants. Le centre susmentionné gère la zone de trafic de Vancouver, c'est-à-dire les eaux canadiennes des détroits de Juan de Fuca et de Haro ainsi que les eaux entre l'île de Vancouver et la terre ferme du Canada. La participation est actuellement volontaire et les procédures d'utilisation du service sont entièrement décrites, dans l'édition annuelle des Avis aux navigateurs. La zone est divisée en quatre secteurs: Secteur 1 (détroit de Juan de Fuca). Des installations permettent aux navires participants de communiquer au Centre de gestion du trafic de Vancouver leur position et les mouvements qu'ils ont l'intention de faire ainsi que de recevoir des renseignements concernant le trafic des environs, le temps et les dangers de navigation. La Garde côtière des États-Unis assure aussi un service volontaire de télécommunication dans ce secteur. Secteur 2 (détroit de Haro et les eaux à l'est de l'île de Vancouver). Dans ce secteur, le service est identique à celui du secteur 1, à l'exception du réseau de télécommunication américain. Secteur 3 (port de Vancouver et ses approches). L'équipement radar, complété par un réseau de télévision en circuit fermé, permet au centre de surveiller le trafic dans la baie English, les approches du port de Vancouver et le port même. Des installations assurent également les télécommunications navire-terre, comme dans les secteurs 1 et 2. Secteur 4 (fleuve Fraser—Bras sud). A