

2. Est-ce que chacun de ces officiers et de ces ingénieurs, que l'on voudra bien nommer, était en possession d'une fiche de compétence, et dans le cas de l'affirmative, pour quels grade et rang dans chaque cas, et à quelle date avaient été émises lesdites fiches de compétence?

3. Au 15 décembre 1966, le *Cabot* était-il exempté de l'une ou l'autre des dispositions de la Loi sur la marine marchande, et, dans le cas de l'affirmative, quelle était la nature de ces exemptions, quelles étaient ces dispositions de ladite loi dont le navire était exempté, et la date de chacune de ces exemptions?

4. Au 15 décembre 1966, est-ce que l'on avait décidé de ne pas appliquer l'une ou l'autre des dispositions, sauf celles dont on a fait mention en 3, de la Loi sur la marine marchande, autant que le *Cabot* ou l'un ou l'autre de ses officiers ou ingénieurs étaient concernés, et, dans le cas de l'affirmative, quels étaient la nature de cette dispense, les dispositions de la loi dont le *Cabot* était dispensé, la date de l'émission de toute dispense et le nom et l'occupation de toute personne reliée à l'émission de quelque dispense?

**M. J. A. Byrne (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** Monsieur l'Orateur, voici la réponse aux deux premières parties de la question: M. J.-A. Bégin, capitaine; certificat de capacité de capitaine d'eaux côtières n° 13577 délivré le 24 février 1934; M. J.-L. Vigneault, 1<sup>er</sup> lieutenant; certificat de capacité de capitaine de cabotage n° 22538 délivré le 18 août 1960; M. G. Leblond, 2<sup>e</sup> lieutenant; certificat de capacité de capitaine de cabotage n° 22081 délivré le 27 avril 1959; M. Marcel Côté, 3<sup>e</sup> lieutenant; certificat de capacité de 1<sup>er</sup> lieutenant de cabotage n° 24302 délivré le 25 juillet 1966; M. Paul Bouchard, chef mécanicien; certificat de capacité de 2<sup>e</sup> classe (vapeur et moteur) n° C.809 délivré le 11 janvier 1965. M. J. P. Collin, 2<sup>e</sup> mécanicien; certificat de capacité de 3<sup>e</sup> classe (vapeur et moteur) n° C.885 délivré le 21 janvier 1966 (n'était pas de service au moment de l'accident). M. L. Dubé, 3<sup>e</sup> mécanicien; certificat de capacité de 3<sup>e</sup> classe (moteur) n° 3074 délivré le 5 mars 1959. M. J. Girard, 4<sup>e</sup> mécanicien; certificat de capacité de 3<sup>e</sup> classe (moteur) et de 4<sup>e</sup> classe (vapeur et moteur) n° 4685 délivré le 1<sup>er</sup> novembre 1966. M. J.-H. Lavoie, 5<sup>e</sup> mécanicien; certificat de capacité de 2<sup>e</sup> classe (vapeur et moteur) n° C.902 délivré le 10 mars 1966.

**L'hon. M. Starr:** J'invoque le Règlement, monsieur l'Orateur. Vu la longueur de la réponse du secrétaire parlementaire du ministre des Transports, je demande qu'elle soit considérée comme ayant été lue et consignée au hansard.

**M. l'Orateur:** La Chambre est-elle d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**M. Howard:** Un moment. Je ne vois pas pourquoi le député d'Ontario devrait léser les droits des autres députés. Il accapare bien assez du temps de la Chambre.

[M. Howard.]

[Français]

**M. Gilles Grégoire (Lapointe):** Monsieur l'Orateur, la question n° 2168 est inscrite au *Feuilleton* depuis le 10 novembre dernier, soit plus de deux mois. Alors, je me demande quand l'honorable secrétaire d'État (M<sup>lle</sup> LaMarsh) a l'intention d'y répondre.

[Traduction]

**M. l'Orateur:** Réserverons-nous le reste des questions?

**M. Howard:** Je n'ai pas compris que le secrétaire parlementaire avait fini de répondre à la question avant d'être interrompu si impoliment.

**M. l'Orateur:** Si l'on ne s'entend pas sur la proposition de l'honorable député d'Ontario, je pourrais peut-être permettre au secrétaire parlementaire de compléter sa réponse.

**M. Byrne:** Merci, monsieur l'Orateur. Je poursuis: M. A. Roussel, mécanicien d'entretien; aucun certificat de capacité. (N'était pas de service au moment de l'accident.)

Ces officiers et mécaniciens étaient employés par la Gulfport Steamship Company Limited, 1155, rue Dorchester-Ouest, Montréal.

3. En vertu de l'alinéa a) du paragraphe (3) de l'article 55 du Règlement sur le matériel de détection et d'extinction d'incendie, le navire était dispensé de l'obligation d'avoir des appareils d'extinction d'incendie par gaz inerte dans les cales à marchandises parce que ses cales étaient pourvues de panneaux d'écouille en acier et de moyens efficaces de fermeture de toutes les manches à air et autres ouvertures conduisant aux cales. L'exemption a été accordée durant la construction du navire le 9 avril 1965.

4. Non.

#### LES TARIFS FERROVIAIRES POUR LE BOIS DE CONSTRUCTION ET LE CONTRE-PLAQUÉ

Question n° 2374—**M. Reid:**

1. Quel est le tarif ferroviaire pour le bois de construction et le contre-plaqué transportés de la tête des Grands lacs canadiens à Toronto?

2. Quel est le tarif ferroviaire pour le bois de construction et le contre-plaqué transportés de la Colombie-Britannique à Toronto?

3. Quelle est l'augmentation proposée pour le tarif ferroviaire s'appliquant au bois de construction et au contre-plaqué dans chacun des deux cas mentionnés ci-dessus?

4. Quelles protestations, s'il en est, le ministre des Transports ou le gouverneur général en conseil ont-ils reçues, à propos de cette augmentation, de personnes ou d'organismes du Nord-Ouest de l'Ontario?

**M. J. A. Byrne (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** La Commission des transports du Canada communique les renseignements suivants: