

tique, d) quelle a été la cause de la perte de chacun, e) que transportait-il, f) quels étaient les propriétaires?

2. a) Quel est le ministère qui a enquêté sur le naufrage de ces bateaux d'approvisionnement ou de ces péniches, b) quand les enquêtes ont-elles été faites, c) par qui, d) a-t-on pu retrouver l'un ou l'autre de ces bateaux, e) peut-on se procurer des rapports des enquêtes?

3. a) S'il y avait dans le fret perdu du pétrole ou d'autres polluants, quelles quantités respectives a-t-on estimé qu'il y avait dans chacun des navires qui a coulé, b) qu'a-t-on fait pour récupérer le fret perdu de polluants éventuels, c) y a-t-il eu pollution des eaux de l'Arctique en raison de la perte (i) de produits pétroliers (ii) d'autres produits, d) que ait-on pour éviter de nouvelles pertes des cargos dans l'Arctique?

M. Gérard Loiselle (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): 1. a) Deux, les péniches remorquées *L. A. Learmonth* et *Johnny Norberg*. b) 22 et 24 août 1969, respectivement. c) Dans l'anse Viscount Melville, au sud-est de l'île Byam. d) Les deux bâtiments ont été endommagés par les glaces. e) Le *L. A. Learmonth* transportait du matériel minier et des tuyaux en acier. Le *Johnny Norberg* était chargé d'huile Diesel légère et de carburant pour avion (J.P.4). f) Les deux péniches appartenaient à la société Panarctic Oils Limited de Calgary.

2. a) Le ministère des Transports. b) Les 10, 11 et 29 septembre 1969. c) L'enquête était menée par des fonctionnaires de la Direction des règlements de la Marine du ministère des Transports. d) Non. e) Un rapport sommaire sur l'enquête est disponible.

3. a) 2,000 tonnes courtes d'huile Diesel légère et de carburant pour avion dans le *Johnny Norberg*. b) Rien. c) (i) et (ii) Pas à la connaissance du ministère des Transports. d) Le ministère a entrepris l'établissement de nouvelles normes de sécurité applicables à ces eaux et qui seront rendues obligatoires en vertu de la nouvelle Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques.

LA POLITIQUE DE CONTRÔLE DU PASSAGE DU NORD-OUEST

Question n° 1236—M. Robinson:

1. Le gouvernement fédéral pratique-t-il une politique de contrôle du passage du Nord-Ouest et, dans l'affirmative, cette politique requiert-elle la collaboration d'autres gouvernements?

2. Dans quelle mesure le gouvernement fédéral a-t-il l'intention d'exercer son contrôle sur le passage du Nord-Ouest?

3. Les forces canadiennes seront-elles chargées d'assurer la sécurité du nord du Canada et de réaffirmer la souveraineté du Canada dans le nord et, dans l'affirmative, dans quelle mesure?

L'hon. Mitchell Sharp (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): 1. Sous réserve des conditions requises pour assurer la conservation de l'environnement arctique, le gouvernement a l'intention d'ouvrir le passage du Nord-Ouest à la navigation pour les navires de tous les États. Cette politique se

[M. Harding.]

traduit par le projet de loi concernant la prévention de la pollution dans les eaux arctiques et par le projet de loi modifiant la loi sur la mer territoriale et sur les zones de pêche. Le projet de loi concernant la prévention de la pollution dans les eaux arctiques pourvoit à la coopération d'autres pays en autorisant le gouvernement à soustraire à l'application des Règlements anti-pollution du Canada les navires du service public et du service naval d'autres États qui se conforment dans l'ensemble aux normes canadiennes. Le gouvernement a également manifesté l'intention de consulter d'autres pays au sujet des règlements à adopter en matière de sécurité en vertu du projet de loi concernant la prévention de la pollution dans les eaux arctiques.

2. Le gouvernement a l'intention d'assurer la patrouille des eaux côtières du Canada, y compris celles du passage du Nord-Ouest et, cela, de manière à réaliser les objets des lois existantes et prévues à l'égard de ces eaux.

3. Les Forces armées du Canada seront chargées, ainsi que d'autres organismes du gouvernement canadien, de veiller à la sécurité du Nord canadien et à la sauvegarde des intérêts souverains du Canada dans cette région.

L'APPARTENANCE ÉTRANGÈRE D'UNE PARTIE DE L'INDUSTRIE CANADIENNE

Question n° 1304—M. Broadbent:

1. Pour les années 1967, 1968 et 1969, quels chiffres le Bureau fédéral de la statistique possède-t-il sur la propriété et la mainmise étrangères de l'industrie canadienne a) manufacturière, b) pétrolière et gazière, c) minière et de la fonderie?

2. Si les données en question ne sont pas disponibles, à quelle date le Bureau fédéral de la statistique prévoit-il être en mesure de les publier?

3. Pour quelle raison a-t-on tant tardé à publier les données concernant la propriété et la mainmise étrangères pour les années susmentionnées?

4. Le secteur du Bureau fédéral de la statistique chargé de les publier fait-il face à une pénurie de personnel et, dans l'affirmative, va-t-il remédier sans retard à la situation?

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre de l'Industrie et du Commerce): 1. a) L'actif des sociétés se livrant principalement à la fabrication et dont la majorité des actions donnant droit au vote est détenue par des non-résidents s'élevait à 22,400 millions de dollars, soit 56.7 p. 100 du chiffre global déclaré par l'ensemble des sociétés manufacturières ayant fait une déclaration d'impôts au Canada pour l'année 1967. b) L'actif des sociétés principalement intéressées à l'exploitation de puits de pétrole et de gaz et dont la majorité des actions donnant droit au vote est détenue par des non-résidents s'élevait à 3,700 millions de dollars soit 82.6 p. 100 du montant global dé-