

Questions au Feuilleton

2. Les barèmes de traitements des agents de correction de même classification du Service pénitentiaire canadien dans tous les établissements pénitentiaires du Canada sont les suivants:

CX-1	\$ 6,688.44	\$ 7,385.51	\$ 8,083.11	\$ 8,780.18	\$ 9,477.25
CX-2	\$ 6,870.01	\$ 7,597.87	\$ 8,325.68	\$ 9,052.54	\$ 9,780.39
CX-3	\$ 9,456.38	\$ 9,759.52	\$ 10,062.66		
CX-4	\$ 9,759.52	\$ 10,062.66	\$ 10,365.81		
CX-5	\$ 10,095.01	\$ 10,428.42	\$ 10,762.34		
CX-6	\$ 10,398.16	\$ 10,731.56	\$ 11,064.96		
CX-7	\$ 10,792.61	\$ 11,126.01	\$ 11,459.41		
CX-8	\$ 11,095.75	\$ 11,429.15	\$ 11,762.56		
CX-9	\$ 12,709.00	\$ 13,175.00	\$ 13,642.00	\$ 14,109.00	
CX-10	\$ 13,234.00	\$ 13,700.00	\$ 14,167.00	\$ 14,633.00	

3. Le taux de rémunération de base des instructeurs en menuiserie de même classification du Service pénitentiaire canadien dans tous les établissements pénitentiaires du Canada varie selon la zone ou région où ils travaillent et oscille donc entre \$3.63 et \$5.06 de l'heure conformément aux taux négociés et contenus dans la convention collective des Manœuvres et hommes de métier, signée le 31 octobre 1972.

LES PROGRAMMES DÉCOULANT DE LA LOI SUR LES LANGUES OFFICIELLES

Question n° 32—M. Coates:

1. Combien ont coûté à l'État les programmes mis sur pied depuis l'adoption de la Loi sur les langues officielles?

2. De ce montant, combien d'argent a été versé à chacun des gouvernements provinciaux dans le cadre des cours de langue et dans chacune des provinces, combien de personnes ont suivi ces cours?

3. Relativement à ces dépenses faites par l'État, de quels programmes s'agissait-il et quel a été, à ce jour, le coût de chacun d'entre eux?

L'hon. J. Hugh Faulkner (secrétaire d'État): 1. Entre le 1^{er} janvier 1970 et le 31 décembre 1972, le coût des différents programmes administrés par le Secrétariat d'État dans le cadre de son programme d'expansion du bilinguisme, s'est élevé à \$167,819,970.

2. Entre le 1^{er} janvier 1970 et le 31 mars 1972, les montants versés aux gouvernements provinciaux ou à des institutions provinciales peut se détailler de la façon suivante: Terre-Neuve, \$326,204; Île-du-Prince-Édouard, \$246,895; Nouvelle-Écosse, \$1,679,530; Nouveau-Brunswick, \$10,540,116; Québec, \$73,293,456; Ontario, \$34,133,769; Manitoba, \$2,097,071; Saskatchewan, \$1,099,627; Alberta, \$2,062,234; Colombie-Britannique, \$2,089,874. a)

[L'hon. M. Drury.]

Les chiffres définitifs par province pour l'année financière 1972-1973 ne sont pas encore disponibles; toutefois, entre le 1^{er} avril 1972 et le 31 décembre 1972, un montant de \$39,449,760 a été versé aux gouvernements provinciaux ou à des institutions provinciales; b) Entre le 1^{er} janvier 1970 et le 31 décembre 1972, la somme de \$801,075 a été dépensée en dehors du secteur non gouvernemental (associations bénévoles nationales, recherche linguistique, etc.); on ne connaît cependant pas la répartition de cette somme par province.

3. Les sommes dépensées par le gouvernement fédéral, entre le 1^{er} janvier 1970 et le 31 décembre 1972, au titre des différents programmes administrés par le Secrétariat d'État s'établissent comme suit: a) Aide à la scolarisation dans la langue officielle minoritaire (l'anglais au Québec et le français ailleurs) et pour l'enseignement de la seconde langue officielle (l'anglais au Québec et le français ailleurs) au niveau préuniversitaire: \$150,048,221; b) Aide à l'enseignement dans la langue officielle minoritaire et à l'enseignement de la seconde langue officielle à l'université ou dans les écoles normales: \$12,692,169; c) Aide technique et financière dans des domaines autres que l'éducation (traduction, cours de langues pour les fonctionnaires provinciaux, etc.): \$551,154; d) Cours de langues pour les étudiants pendant l'été: \$3,727,351; e) Aide au secteur non gouvernemental: \$426,075; f) Recherche linguistique: \$375,000.

L'ÉTUDE DU PROJET DE RÉSEAU FERROVIAIRE POUR LE PÉTROLE ET LE GAZ DE L'ARCTIQUE

Question n° 38—M. Gleave:

1. Le ministère des Transports a-t-il entrepris des recherches et des études sur la possibilité de construire un réseau ferroviaire pour le transport du pétrole et du gaz liquide à partir des gisements pétroliers de l'Arctique jusqu'à des localités du sud du Canada?

2. A-t-on fait des études pour comparer ce que coûterait, du point de vue de la construction et de l'entretien, le transport du pétrole et du gaz par chemin de fer et par pipe-line?

3. A-t-on fait des études comparatives quant aux répercussions sur l'écologie de ces deux façons de transporter le pétrole et le gaz?

L'hon. Jean Marchand (ministre des Transports): 1. Le ministère des Transports a contribué à l'élaboration d'une étude sur la possibilité de construire un chemin de fer jusque dans l'Arctique (intitulée «Railway to the Arctic») que le Canadian Institute of Guided Ground Transport de l'université Queen a faite en 1972. Dans le rapport de cette étude, il est fait un examen préliminaire de la possibilité technique de transporter du pétrole par trains dans la région du pergélisol comprise entre la baie Prudhoe, sur le versant nord de l'Alaska, et les marchés de l'Amérique du Nord, et du coût d'un tel mode de transport.

2. Le Canadian Institute of Guided Ground Transport, en rapport avec l'étude intitulée «Railway to the Arctic», a fait certaine étude comparative des coûts pour le transport du pétrole par différents moyens. Il est probable que d'autres travaux comparatifs seront faits vu l'intérêt que suscitent ces moyens de transport.

3. Non. Toutefois, les nombreux renseignements qu'on recueille au sujet des répercussions sur l'environnement que produisent les pipe-lines dans le Nord s'appliquent à tous les moyens de transport dans le corridor du Mackenzie et servent à évaluer les répercussions sur l'environnement dues à l'autoroute Mackenzie. D'autres études sont aussi en cours sur les effets écologiques de l'autoroute Mackenzie. Les renseignements en provenance de ces