

## Questions au Feuilleton

cours de français terminés, à entretenir et améliorer les connaissances qu'ils venaient d'acquérir en communiquant avec les autres employés dans leur langue seconde et à encourager ceux de leurs collègues qui sont déjà bilingues, de même que ceux dont la langue maternelle est le français, à converser avec eux en français lorsqu'il est possible et opportun de le faire. c) Cette note de service n'a pas été remise à tous les employés, puisqu'elle ne visait que les anglophones et les francophones bilingues. Il est évident que cette invitation ne s'adressait aucunement aux unilingues. d) Le document en question a été envoyé aux employés dont le dossier indique qu'ils sont bilingues, quelle que soit l'origine de leur nom de famille.

## LES MATÉRIAUX FISSIBLES

## Question n° 2740—M. Francis:

A la connaissance du gouvernement, le directeur de l'Arms Control and Disarmament Agency des États-Unis, M. Fred Iklé, ainsi que d'autres ont-ils estimé que dans vingt ans, les matériaux fissibles en transit à l'étranger suffiront, à n'importe quel moment, pour construire 20,000 bombes nucléaires et, dans l'affirmative, le gouvernement envisage-t-il d'invoquer auprès des Nations Unies et d'autres conseils internationaux la nécessité de créer de nouvelles institutions internationales chargées de surveiller le transport des matériaux nucléaires et d'en empêcher le vol?

L'hon. Allan J. MacEachen (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Les estimations quant au volume de produits fissibles en transit dans 20 ans sont, par nature, tout à fait conjecturales. Il est plus juste de supposer que certaines quantités de produits fissibles seront transportées et que si un vol est commis, un engin explosif peut être mis au point. L'AIEA a établi des règlements stricts au sujet du transport sûr des produits radioactifs et elle a fait de nombreuses recommandations sur la protection matérielle de ces produits lors de leur transport, afin d'empêcher les vols. Depuis toujours, les États en cause étaient censés fournir la protection nécessaire. A la récente Conférence de révision du TNP, on a convenu que l'établissement d'une convention visant à assurer l'application internationale des normes de protection matérielle méritait plus ample examen. Par sa participation au sein de l'AIEA, le Canada a clairement montré son appui à l'idée d'une étroite surveillance des produits radioactifs en transit et il continuera d'insister sur l'adoption de règlements plus stricts à cet égard.

## FONCTION PUBLIQUE—LES EMPLOYÉS EMBAUCHÉS POUR L'ADMINISTRATION DES BILLS C-21, C-28, C-30 ET C-50

## Question n° 2825—M. Clark (Rocky Mountain):

1. Le 15 mai 1975, combien de personnes étaient engagées a) par la Commission de la Fonction publique, b) sous contrat, par le ministère de l'Agriculture, relativement à la mise en vigueur et à l'administration du (i) Bill C-21, Loi modifiant la Loi sur la vente coopérative des produits agricoles (ii) Bill C-28, Loi modifiant la Loi sur les épizooties (iii) Bill C-30, Loi abrogeant la Loi sur l'assistance à l'agriculture des Prairies (iv) Bill C-50, Loi modifiant la Loi sur la stabilisation des prix agricoles?

2. Dans chaque cas, quelle était la date de l'engagement ou du contrat?

L'hon. E. F. Whelan (ministre de l'Agriculture): 1. a) (i) Néant. (ii) 27. (iii) Néant. (iv) Néant. b) (i) Néant. (ii) Une. (iii) Néant. (iv) Néant.

2. Engagées par la Commission de la Fonction publique à la mise du Bill C-28: 1, le 2 août 1973; 2, le 24 septembre 1973; 2, le 1<sup>er</sup> octobre 1973; 1, le 15 octobre 1973; 2, le 26 novembre 1973; 1, le 1<sup>er</sup> janvier 1974; 4, le 5 mars 1974; 1, le 4

février 1974; 1, le 25 mars 1974; 1, le 29 avril 1974; 1, le 1<sup>er</sup> mai 1974; 1, le 6 mai 1974; 1, le 15 mai 1974; 1, le 25 juin 1974; 1, le 8 juillet 1974; 1, le 15 juillet 1974; 1, le 28 juillet 1974; 1, le 1<sup>er</sup> octobre 1974; 2, le 1<sup>er</sup> novembre 1974; 1, le 1<sup>er</sup> décembre 1974; total 27. Engagées sous contrat relative à la mise du Bill C-28: 1, le 15 juillet 1974.

## SCHL—L'EMPLOI DE M. JEAN C. PARADIS

## Question n° 2841—M. Huntington:

1. M. Jean C. Paradis a-t-il été, ou est-il toujours, agent, directeur ou rattaché de quelque manière, à titre consultatif, à la Société centrale d'hypothèques et de logement?

2. Quand a-t-il obtenu ce poste?

3. L'a-t-il obtenu par voie de nomination ou d'élection?

L'hon. Barney Danson (ministre d'État chargé des Affaires urbaines): La Société centrale d'hypothèques et de logement me fournit les renseignements suivants: 1. 2. 3. M. Jean C. Paradis a été nommé superviseur régional de la région de Québec, le 1<sup>er</sup> janvier 1954. Il démissionna de son poste le 11 juin 1954 pour accepter un emploi à la Campeau Corporation.

## TRANSPORTS—LA FEDERAL COMMERCE AND NAVIGATION COMPANY LTD.

## Question n° 2842—M. Huntington:

1. Comment le gouvernement a-t-il choisi la Federal Commerce and Navigation Company Ltd. comme contractant pour la construction d'un brise-glace transporteur en vrac de 35 millions de dollars, annoncée le 16 juin 1975?

2. D'autres sociétés ont-elles eu la chance de faire des offres pour le contrat et, dans l'affirmative, lesquelles?

3. Quelles mines de l'est de l'Arctique, y compris la destination des minerais, seront desservies par ce navire?

L'hon. Jean Marchand (ministre des Transports): 1. Il y a environ trois ans, le ministère de l'Industrie et du Commerce et le ministère des Transports ont entamé des discussions avec un certain nombre de compagnies de navigation canadiennes au sujet de la conception, de la construction et de l'exploitation de navires de l'Arctique. Ces discussions avaient pour but d'inciter les compagnies à prendre des initiatives dans ce nouveau domaine de technologie et d'exploitation maritimes, et à présenter des idées et des propositions au ministère de l'Industrie et du Commerce et au ministère des Transports pour qu'ils en fassent l'étude.

2. Les sociétés en cause comprenaient la Federal Commerce and Navigation, la Canadian Steamships Lines, la Upper Lakes Shipping, la Canadian Arctic Consortium, l'Agence Maritime, la Cogemar et la Bomar Navigation. Seule la Federal Commerce a continué à s'intéresser à la question et, à ses propres frais, a entrepris la création d'un nouveau type de navire de l'Arctique; elle a d'ailleurs reçu par la suite un octroi de l'Industrie et du Commerce dans le cadre du programme pour l'avancement de la technologie. En raison de l'initiative du Federal Commerce et de l'octroi PAIT, on a élaboré une proposition selon laquelle le gouvernement et l'industrie des transports maritimes entreprenaient, à partage égal des risques, la construction et l'exploitation d'un tel navire.

3. La mine Navisivik à la baie Strathcona et la mine prévue à Little Cornwallis sont présentement les sources les plus probables de cargaison pour le vracquier brise-glaces envisagé. La production en minerai de ces deux mines vise l'Europe comme débouché final.