

LE COMMISSAIRE AUX LANGUES OFFICIELLES

LE REMPLACEMENT DE M. KEITH SPICER—LES INTENTIONS DU GOUVERNEMENT

M. Steven E. Paproski (Edmonton-Centre): Je vois que le premier ministre vient de quitter la Chambre. Je voulais justement lui demander si l'on remplacera Keith Spicer. Puisque le très honorable représentant n'est pas ici, un des autres ministres pourrait peut-être répondre à cette question.

M. Baldwin: Est-ce que ce sera Jack Horner?

Des voix: Oh, oh!

[Français]

L'hon. Jean Chrétien (ministre de l'Industrie et du Commerce): Monsieur le président, demain, le très honorable premier ministre sera à la Chambre, et il pourra répondre à la question. Si l'honorable député avait été assez alerte, il l'aurait posée avant trois heures.

[Traduction]

M. Paproski: A 10 heures, monsieur l'Orateur.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Monsieur l'Orateur, j'aimerais m'excuser auprès de la Chambre pour avoir commis, semble-t-il, une erreur de nom dans la réponse que j'ai donnée au député de Saskatoon-Biggart, et rectifier ainsi la page 7916 du *hansard*. La désignation de York Place (Hamilton) Limited a été changée en celle de York Place (Hamilton) Incorporated. Mais Main Place n'a rien à voir avec York Place. Il s'agit de deux réalisations tout à fait distinctes; je maintiens toutefois l'exactitude de ma réponse quant au fond.

M. Hnatyshyn: Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. Je suis heureux de cette rectification un peu tardive du secrétaire parlementaire. Je me demande s'il voudrait rectifier en ce qui concerne également la mise en cause de M. Shaw par les accusations relatives à York Place? Peut-être voudra-t-il se pencher à nouveau sur cette partie de sa réponse, pour voir s'il n'a pas induit la Chambre en erreur.

M. l'Orateur: Même si le secrétaire parlementaire en éprouvait le désir, le moment serait mal choisi pour le faire.

AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

QUESTIONS AU FEUILLETON

(Les questions auxquelles une réponse verbale est donnée sont marquées d'un astérisque.)

M. Ralph E. Goodale (secrétaire parlementaire du président du Conseil privé): Monsieur l'Orateur, on répond aujourd'hui aux questions nos 2152, 2409, 2734, 2786, 2815 et 2838.

[Texte]

LE BLÉ—LE PRIX SUR LE MARCHÉ CANADIEN ET INTERNATIONAL

Question n° 2152—**M. Nystrom:**

1. a) Au sujet de l'année agricole 1975-1976 et du système de double prix pour le blé, la Commission canadienne du blé a-t-elle reçu du gouvernement un montant lui permettant de combler l'écart entre le prix du blé sur le marché canadien et le prix du marché international et, dans l'affirmative, a) combien, b) à combien s'élève la subvention par boisseau?

Questions au Feuilleton

2. Combien de boisseaux de blé ont été vendus aux meuniers canadiens à \$3.25 de plus le boisseau que suivant le système de double prix?

L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports): En ce qui concerne la Commission canadienne du blé: 1. a) Oui; a) \$82,523,175.86; b) La subvention par boisseau s'élève à \$1.49.

2. Aucun.

LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION CAUSÉE PAR LES NAVIRES ÉTRANGERS

Question n° 2409—**M. Howie:**

Quelles mesures entend-on prendre pour s'assurer que les bateaux étrangers qui naviguent dans les eaux canadiennes respectent les normes canadiennes de sécurité en matière de transport de marchandises, si l'on considère que les fuites de pétrole survenues au large des côtes de l'Amérique du Nord ont souvent été le fait de navires battant le pavillon de pays qui encouragent l'enregistrement des bateaux en maintenant leur marine marchande sous le coup de règles de sécurité peu rigoureuses?

L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports): Tous les pétroliers étrangers de 500 tonneaux ou plus de jauge brute doivent avoir à bord un certificat valable attestant que le navire satisfait aux règlements du Canada relatifs aux instruments de navigation et à la prévention de la pollution. Ces pétroliers doivent également satisfaire aux conventions internationales relatives à la conception et à construction du navire, des machines et de l'équipement ainsi qu'aux lignes de charge. La loi sur la marine marchande du Canada prévoit une amende pouvant aller jusqu'à \$100,000 pour un navire coupable d'être entré dans les eaux canadiennes sans un certificat valable ou un navire qui ne satisfait pas aux règlements. Lorsque des navires étrangers ne satisfont pas aux normes internationales, ils peuvent être retenus jusqu'à ce que les déficiences aient été supprimées. En ce qui a trait aux instruments de navigation, les navires en question doivent être équipés de compas magnétiques de modèles approuvés, de gyrocompas en bon état, d'appareils de sondage, d'un radar maritime, d'un radiotéléphone V.H.F. pouvant recevoir et transmettre sur des fréquences désignées et d'une radio additionnelle pouvant recevoir des messages d'alerte maritime. Les pétroliers de 1,600 tonneaux et plus doivent être équipés de deux radars maritimes, d'un système de communication interne, d'indicateurs de système de manœuvre, et d'appareils tels que des indicateurs de direction du gouvernail, d'indicateurs de direction de l'hélice et d'autres instruments conçus pour aider à manœuvrer et contrôler le navire, ainsi que d'un radiogoniomètre. Des projecteurs et des pavillons de signalisation sont également requis. Chaque navire doit avoir à son bord les dernières éditions des cartes et des autres publications comme les tables des courants et marées, les instructions nautiques, les listes des phares, des bouées, des signaux de brume et des aides à la navigation maritimes, le code des pratiques et des méthodes de navigation et un exemplaire des avis aux navigateurs pour la région où il naviguera. Tous les appareils et les publications susmentionnés doivent être gardés en bon état et remis à jour. Les pièces de rechange doivent être fournies lorsque c'est nécessaire. Les navires étrangers naviguant dans les eaux canadiennes doivent se conformer aux règlements relatifs à la surveillance sur le pont, de façon à ce qu'il y ait suffisamment d'officiers et de membres de l'équipage affectés à la surveillance, plus particulièrement dans les régions où le trafic maritime peut présenter des dangers de collision et d'accidents. Le Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures, le Règlement sur la prévention