

Questions au Feuilleton

2. Les renseignements sont tirés des rapports d'accidents faits par les compagnies de chemin de fer au Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports.

LES CONCENTRATIONS DE STRONTIUM 90

Question n° 471—M. Forrestall:

Quelle était, à la fin de septembre 1974, 1973, 1972 et 1971, la concentration de strontium 90, par région au Canada?

L'hon. Marc Lalonde (ministre de la Santé nationale et du Bien-être social): Les concentrations de strontium 90 dans le lait sont calculées chaque trimestre d'après un ensemble d'échantillons prélevés au cours de cette période. Les concentrations, exprimées en picocuries par litre, pour le troisième trimestre de 1971, 1972 et 1973, et pour le deuxième trimestre de 1974, figurent ci-dessous.

	30 septembre 1971	30 septembre 1972	30 septembre 1973	30 juin 1974
Colombie-Britannique	10.4	8.7	5.1	6.8
Les Prairies	7.9	6.0	4.2	4.6
Ontario	8.2	6.4	3.9	4.9
Québec	9.4	7.8	5.6	5.4
Les Maritimes	11.6	8.5	7.3	6.2
Terre-Neuve	31.2	28.1	21.2	9.0

LE NAVIRE À MOTEUR «NORTHERN SHELL»

Question n° 474—M. Forrestall:

1. Au sujet du sauvetage du navire à moteur *Shell*, pris dans les glaces de la Baie d'Hudson en septembre, octobre et novembre 1972, a) quel était le port d'attache du *Shell*, b) avait-il été déclaré comme pouvant naviguer quand il y a des glaces et, dans la négative, pourquoi, c) des remorqueurs étrangers ont-ils participé au secours et, le cas échéant, pourquoi, d) quelle aide a été accordée à ce navire et par quel navire du gouvernement, le cas échéant, e) combien a coûté cette aide, f) lors des travaux de secours, des dommages ont-ils été causés à des navires canadiens et, dans l'affirmative, quel en a été le coût, g) de quelle nationalité était l'équipage de ce navire, h) quels ont été les dommages causés au *Shell*, i) quelle était la cargaison du *Shell*, où se rendait-il et d'où venait-il?

2. Quels étaient les vents et les autres facteurs climatiques quand on a décidé que ce n'était pas un cas d'urgence?

3. Quels sont les frais d'usager exigés de l'expéditeur ou du propriétaire du navire par les autorités canadiennes?

4. Quelle est la politique du gouvernement quant à ces frais d'usager?

5. Quelle est la politique des autres gouvernements qui ont une porte sur l'Arctique, notamment l'URSS, quant aux frais d'usager?

6. Qui aurait payé les dommages résultant d'un déversement du pétrole qu'aurait pu causer cet incident?

7. En vertu de quelle sorte de permis ce navire est-il entré dans les eaux canadiennes?

L'hon. Mitchell Sharp (président du Conseil privé): Les ministères des Transports et du Revenu national m'informent comme suit: 1. Aucun navire du nom de *Shell* ne figure dans nos registres, mais nous supposons qu'il s'agit du *Northern Shell*; a) Britannique—Le navire est actuellement immatriculé à Hamilton, aux Bermudes; b) Non. Lorsque ce navire a subi des avaries, aucune prescription réglementaire n'exigeait le renforcement de la coque contre les glaces; c) Oui—Ils avaient été engagés par la Shell Oil Canadian Tankers (1964) Ltd. Nous apprenons que des remorqueurs canadiens n'étaient pas alors disponibles; d) Les garde-côtes Norman McLeod Rogers, Labrador et John A. Macdonald sont venus en aide au *Northern Shell*; e) \$25,000; f) Non; g) Les officiers étaient canadiens

[M. Marchand (Langelier).]

et l'équipage espagnol; h) Son gouvernail avait été avarié; i) Mazout de chauffage et essence à destination de Deception Bay et en provenance de Montréal.

2. Le *Northern Shell* se trouvait le long du quai à Deception Bay et le temps n'était pas assez mauvais pour constituer une situation d'urgence ou de sauvetage, mais la température était sous le point de congélation et l'état des glaces nécessitait de toute urgence le remorquage du navire en eaux libres pour l'empêcher de rester emprisonné dans les glaces pendant tout l'hiver.

3. \$25,000.

4. La politique consiste à exiger le paiement de services autres que les services habituellement rendus par les brise-glaces aux navires englacés. Dans ce cas, les services comprenaient le remorquage d'un navire qui n'était pas alors en danger et cette tâche ne fut entreprise que parce que les remorqueurs présents ne pouvaient ou ne voulaient pas remorquer un navire de cette dimension dans l'état des glaces existant alors à cet endroit.

5. Nous ignorons quelle est la politique courante d'autres gouvernements en matière de frais d'utilisation, mais nous croyons savoir que certains gouvernements, dont celui de l'URSS, exigent le paiement des services rendus par les brise-glaces aux navires commerciaux.

6. Les propriétaires du *Northern Shell*.

7. Aucun permis n'était exigé alors. Le n.m. «Northern Shell», étant un navire de construction et d'immatriculation britannique, avait le droit de faire du cabotage au Canada. La déclaration de sortie à l'égard de ce voyage de Montréal à Deception Bay a été dûment faite aux Douanes le 7 août 1972.

LES STUDIOS DE TÉLÉVISION DE FREDERICTON (N.-B.)

Question n° 503—M. Howie:

Projetter-t-on de construire des studios pour la réalisation de programmes de télévision à Fredericton (Nouveau-Brunswick), afin de permettre à la capitale de cette province de mieux diffuser l'information d'ordre provincial et local et de partager ses services culturels et éducatifs avec les téléspectateurs d'autres régions de cette province et du Canada?

L'hon. James Hugh Faulkner (secrétaire d'État): La Société Radio-Canada me transmet les renseignements suivants: La Société Radio-Canada ne se propose pas, pour l'instant, d'agrandir ses studios de télévision à Fredericton (N.-B.). En 1969, Radio-Canada se proposait de présenter des demandes d'autorisation d'établir une chaîne de télévision anglaise qui aurait compris au départ une station-mère pour Saint-Jean—Fredericton, un réémetteur à Moncton et l'extension éventuelle de notre télévision au reste du Nouveau-Brunswick, mais le CRTC a rejeté ce projet. Il reste à Radio-Canada la possibilité d'acheter l'une des deux stations privées de télévision du Nouveau-Brunswick. Rien n'indique, cependant, que l'une ou l'autre de ces stations soit à vendre.

LES CANDIDATS AU POSTE DE SOUS-MINISTRE ADJOINT PRINCIPAL DES TRANSPORTS

Question n° 514—M. Cossitt:

Quels sont le nom, le poste occupé actuellement et précédemment au sein de la Fonction publique ainsi que les dates d'entrée en fonction de tous les fonctionnaires dont la candidature a été retenue pour le poste de sous-ministre adjoint principal des Transports, avant l'annonce de la nomination de M. James Davey et, dans chaque cas, pourquoi la candidature a-t-elle été jugée inacceptable?