

L'hon. Alastair Gillespie (ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources): En ce qui concerne l'Énergie atomique du Canada Limitée: non.

BANQUE DU CANADA—LE DÉPÔT TOTAL DES BANQUES À CHARTE

Question n° 910—**M. Howie:**

A combien s'élevait le dépôt total des banques à charte auprès de la Banque du Canada le a) 1^{er} janvier 1977, b) 1^{er} juin 1977, c) 1^{er} décembre 1977?

M. Ed. Lumley (secrétaire parlementaire du ministre des Finances): La Banque du Canada établit son bilan à la fermeture des bureaux le mercredi de chaque semaine et le dernier jour ouvrable de chaque mois. Les dépôts des banques à charte auprès de la Banque du Canada aux dates de bilan les plus proches sont les suivants (en millions de dollars): 31 décembre 1976, 3,169.3; 1^{er} juin 1977, 3,302.9; 30 novembre 1977, 3,517.0.

LE COÛT DES CÂBLES ÉLECTRIQUES SOUS LE DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND ET RELIANT L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD ET LE NOUVEAU-BRUNSWICK

Question n° 911—**M. Howie:**

1. a) Combien a coûté le câble électrique installé dans le détroit de Northumberland, reliant l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick, b) combien a coûté l'installation du câble, c) combien le gouvernement a-t-il accordé à ce projet?

2. De quelle société a-t-on acheté le câble, et combien en a coûté le transport jusqu'à l'Île-du-Prince-Édouard?

L'hon. Alastair Gillespie (ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources): En ce qui concerne le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources: 1. a) Environ \$36,000,000. b) Nous ne pouvons pas donner le coût d'installation des deux câbles, puisque cette partie du coût est compris dans le prix d'achat de ces câbles. c) La contribution du Canada au projet totalise \$27,000,000, soit une subvention de \$18,000,000 et un prêt à long terme de l'ordre de \$9,000,000.

2. Ces câbles ont été achetés des fabricants suédois L. N. Ericsson et Sivertz Kabelvorke. Le coût de transport des câbles jusqu'à l'Île-du-Prince-Édouard n'est pas disponible, car il est compris dans le prix d'achat et d'installation.

L'INTERDICTION DES PRODUITS COSMÉTIQUES

Question n° 958—**M. Howie:**

Depuis le 1^{er} janvier 1977, combien de produits cosmétiques le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social a-t-il interdits ou déconseillés?

L'hon. Monique Bégin (ministre de la Santé nationale et du Bien-être social): En ce qui concerne le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social: Un produit cosmétique a été interdit pour des raisons de contamination microbienne. Deux mesures de réglementation non spécifiques à des produits particuliers ont été prises et porteront sur les produits cosmétiques. Depuis le 1^{er} janvier 1978, le chloroforme est interdit dans les produits cosmétiques, et à partir de la même date, les substances œstrogéniques ne pourront plus être comprises dans la composition des produits cosmétiques.

Chemins de fer—Loi

CONSOMMATION ET CORPORATIONS—LES SOMMES DÉPENSÉES DANS LA CIRCONSCRIPTION DE NICKEL BELT

Question n° 1135—**M. Rodriguez:**

Depuis 1970, quelle somme le ministère de la Consommation et des Corporations et les organismes qui en relèvent ont-ils dépensée dans la circonscription de Nickel Belt, au cours de chaque année financière?

M. Alan G. Martin (secrétaire parlementaire du ministre de la Consommation et des Corporations): Le ministère ne tient pas compte de ses dépenses par circonscription. Il n'est donc pas en mesure de fournir des chiffres pour celle de Nickel Belt. Commission des pratiques restrictives du commerce: voir ci-dessus.

[Traduction]

M. l'Orateur: On a répondu à toutes les questions énumérées par le secrétaire parlementaire. Les autres questions restent-elles au *Feuilleton*?

M. Paproski: Oui, monsieur l'Orateur. Il fait du bon travail. Il devrait continuer à répondre à plus de questions.

M. l'Orateur: Les autres questions sont-elles reportées?

Des voix: D'accord.

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER

MESURE PRÉVOYANT LA MODIFICATION ET L'ABROGATION DE CERTAINES LOIS

La Chambre reprend l'étude, interrompue le mardi 7 février, de la motion de M. Lang: Que le bill C-17, tendant à modifier la loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la loi sur les chemins de fer et tendant à modifier ou à abroger en conséquence, certaines autres lois, soit lu pour la 2^e fois et renvoyé au comité permanent des transports et des communications.

M. John C. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): Monsieur l'Orateur, j'ai commencé hier soir à formuler mon opinion sur ce projet de loi. Je dois dire que je suis très bouleversé cet après-midi par cette étonnante tentative pour transformer nos locaux sacrés en débit de boisson. Mais je vais quand même poursuivre.

J'espère que tous les députés présents sont au courant de ce que j'ai dit hier soir de sorte qu'ils seront bien préparés pour comprendre ce que je vais ajouter aujourd'hui. J'ai fait remarquer que même si, comme le voudrait le ministre des Transports (M. Lang), nous tenions le CN quitte de sa dette de 800 millions de dollars, cette remise ne suffirait pas à le renflouer, d'après son président, M. Bendeen. Dans un article paru dans le *Globe and Mail* le 11 février 1977, il a déclaré qu'il faudrait adopter quatre mesures que je vais énumérer rapidement. Selon lui, le CN peut être rentable si on le décharge de quatre fardeaux. Il n'a pas parlé du cinquième—à savoir le ministre des Transports en personne car je suppose qu'il doit faire attention à ses paroles. Il y a donc en réalité cinq lourds fardeaux.