

LES POSTES DE SOUS-MINISTRE ET DE SOUS-MINISTRE ADJOINT OCCUPÉS PAR DES FEMMES

Question n° 822—M. Howie:

Le 1^{er} novembre 1977, combien de femmes occupaient des postes de a) sous-ministre, b) sous-ministre adjoint?

L'hon. Robert K. Andras (président du Conseil du Trésor): Au 1^{er} novembre 1977, une femme occupait le poste de sous-ministre, et deux, celui de sous-ministre adjoint. De plus, trois femmes occupaient le poste de chef d'organisme, lequel peut être considéré comme équivalent à celui de sous-ministre

L'ÉQUIPE DE HOCKEY DE LA BANDE INDIENNE DE FORT ALEXANDER

Question n° 1210—M. Epp:

1. Le gouvernement a-t-il accordé des subventions à la réserve indienne de Fort Alexander pour défrayer les coûts du transport par avion jusqu'à Copenhague, au Danemark, afin de participer à des parties de hockey et, dans l'affirmative, a) de quel montant, b) combien de personnes feront ce voyage?

2. Quel est le coût du transport par avion, par train ou par autobus?

3. Quel sera le coût de la nourriture et du logement payé par le gouvernement?

4. Quel montant a été alloué pour les dépenses?

L'hon. James Hugh Faulkner (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): 1. Oui, en partie. a) La bande de Fort Alexander fournit à l'équipe de hockey des «Oldtimers» de Saogeeng \$7,000 de son budget réservé aux loisirs. Ce budget est constitué de fonds transférés par l'Administration fédérale à la bande. Toutefois, l'ensemble du projet s'élève à \$39,000. Le solde a été recueilli par des entreprises de financement communautaire. b) 26

2. Les frais de transport par avion s'élèvent à \$21,000.

3 & 4. La bande croit que la nourriture, le logement et les dépenses s'élèveront à \$17,200.

[Traduction]

M. l'Orateur: Les autres questions demeurent-elles au Feuilleton?

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 jeudi 2 mars, de la motion de M. Lang: Que le bill C-17, tendant à modifier la loi sur la révision 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. Cyril Symes (Sault-Sainte-Marie): Monsieur l'Orateur, si je désire participer au débat sur le bill C-17 c'est pour faire part brièvement à la Chambre de mes inquiétudes au sujet de ce projet de loi sur la révision du capital du CN, dans la

Loi sur les chemins de fer

mesure où il concorde avec notre politique ferroviaire, et au sujet des problèmes qui se posent dans de nombreuses régions du Canada du fait que nous n'avons pas une politique nationale des transports à cause du manque d'initiative du gouvernement libéral et du premier ministre (M. Trudeau) qui, je le crains, s'est contenté de laisser la situation se détériorer au cours des dix dernières années.

• (1212)

Ce bill vise à refinancer une tranche de 808 millions de dollars de la dette du CN qui s'élève à quelque 2 milliards. Nous appuyons le principe d'une réduction de la dette du CN. Nous estimons que celle-ci devrait être ramenée à un niveau comparable à celle du CPR, ce qui nous fait dire qu'on aurait dû procéder bien plus tôt à cette révision. En tant que société d'État, le CN porte ce fardeau depuis nombre d'années de sorte qu'il lui a fallu concurrencer le CPR malgré ce désavantage.

N'oublions pas que le CN a été créé au moment où les sociétés privées faisaient faillite. Le gouvernement qui était en place en 1919 a reconnu que le réseau ferroviaire était un service essentiel et qu'on ne saurait permettre aux compagnies de chemin de fer de plier bagages sans s'inquiéter du sort des diverses localités touchées. L'histoire du transport et des autres grandes entreprises de notre pays montre que le gouvernement est intervenu pour maintenir un service essentiel et que, ce faisant, il s'est mis sur le dos une dette énorme et il s'est engagé à rembourser les propriétaires et les actionnaires de la société en question. Il en est résulté que le CN a toujours été écrasé par cette dette.

Gardons-nous d'oublier que le gouvernement est également venu en aide aux compagnies privées de transport ferroviaire. La façon dont certains organismes privés canadiens déforment l'histoire dans leurs messages publicitaires prête à sourire. Je songe notamment au Bureau d'assurance du Canada et, dans une certaine mesure, au CPR. Les gens tiennent à glorifier l'entreprise privée, et ils laissent entendre que c'est à elle seule que nous devons le développement de notre pays. Quiconque lit l'histoire économique de notre pays se rend compte, bien sûr, que ce ne sont là que demi-vérités. L'histoire de notre pays est parsemée d'exemples d'interventions du gouvernement au moyen de subventions directes et de mesures d'allègement fiscal et par l'implantation de sociétés d'État chargées d'accomplir ce que les investisseurs et les entrepreneurs privés ne pouvaient ou ne voulaient pas accomplir. Souvenons-nous que vers la fin du siècle dernier, le CPR a reçu du gouvernement fédéral des subventions directes de l'ordre de 25 millions de dollars, et 25 millions d'acres de terrain, ce qui, pour l'époque, représentait un joli cadeau.

Lorsqu'on discute des transports publics et privés, il ne faudrait pas oublier le contexte dans lequel ils ont vu le jour. On estimait alors que les transports constituaient un service très important pour le Canada. Bien que cela soit admis depuis longtemps, je crains que sous le gouvernement actuel, l'idée que le service prime les profits ne perde de son importance. C'est regrettable, et cela ne contribuera qu'à exacerber les disparités régionales et les frictions qui sont à l'origine du problème de l'unité nationale.