

m'informent comme suit: Oui. a) 2950 pétitions contenant 3668 signatures; b) Sous forme de lettres, cartes et listes de signatures; c) Des résidents de toutes les provinces à l'exception du Nouveau-Brunswick; d) Le gouvernement se propose de présenter durant cette session, un amendement semblable en principe à celui proposé dans le bill C-38.

L'APPLICATION DU CODE DES NORMES DE TRAVAIL PAR LES MINISTÈRES DE L'ÉTAT

Question n° 244—M. McCleave:

1. Les ministères du gouvernement fédéral appliquent-ils tous maintenant les dispositions du Code des normes de travail du Canada relativement a) à la 1^{re} partie—heures de travail, b) à la 2^e partie—salaires minimums, c) à la 3^e partie—vacances annuelles, et d) à la 4^e partie—congés en général?

2. S'il y a des exceptions, pourquoi en est-il ainsi et quand prendra-t-on les mesures nécessaires pour y remédier?

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor):

1. Tous les employés des ministères du gouvernement fédéral jouissent de normes semblables à celles qui sont énoncées dans le Code des normes de travail du Canada relativement aux salaires minimums, aux vacances annuelles et aux congés. La seule exception à cette règle concerne les taux de rémunération accordés aux cadets du Collège de la Garde côtière du Canada, qui sont, dans certains cas, inférieurs à \$1.25 l'heure. Ces cadets suivent, naturellement, un programme régulier d'apprentissage qui les avantagera dans leur carrière: cela est prévu dans le Code.

2. Quant aux heures de travail, la plupart des fonctionnaires travaillent sur la base d'une semaine de 37½ heures ou de 40 heures, ce qui est évidemment égal ou supérieur à la norme minimale fixée par le Code. Néanmoins, certains fonctionnaires font des heures qui dépassent les normes établies par le Code lorsqu'ils travaillent à l'extérieur, dans des endroits isolés et dans des circonstances exceptionnelles se rapportant directement à leurs fonctions. Le Conseil du Trésor étudie de près ce genre de situations afin d'établir les méthodes les plus pratiques de satisfaire aux normes du Code tout en songeant aux meilleurs intérêts des fonctionnaires et aux services qu'exige le public. Dans plusieurs de ces cas, il a été possible de réduire les heures pour qu'elles correspondent aux normes du Code ou pour qu'elles les approchent sensiblement. Des efforts soutenus se poursuivent en ce sens et on croit que les négociations collectives aideront à cet égard, puisqu'elles fourniront l'instrument voulu pour connaître les désirs des fonctionnaires en ce qui regarde les diverses solutions à apporter aux problèmes.

[L'hon. M^{lle} LaMarsh.]

LA COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE ET L'EMPLACEMENT DU PONT CARTIER-MACDONALD

Question n° 273—M. Isabelle:

1. L'emplacement actuel du pont Cartier-Macdonald a-t-il été le résultat d'une étude ou d'une suggestion de la part des urbanistes de la Commission de la capitale nationale? a) Dans le cas de l'affirmative, en quelle année ce résultat fut-il rendu public, b) Dans le cas de la négative, qui a autorisé la construction du pont à cet endroit?

2. Quel fut l'ordre de priorité établi en 1952, 1956, 1960 et en 1964 par le Comité d'urbanisme de la Commission de la capitale nationale au sujet de la construction de ponts futurs enjambant l'Outaouais entre le côté québécois et le côté ontarien de la Commission de la capitale nationale?

3. Au su du gouvernement, la Commission de la capitale nationale, dans son étude sur les «Perspectives économiques», de la région de la capitale nationale, a-t-elle fait mention du mouvement de la population vers l'ouest de la région de la Commission de la capitale nationale tant du côté québécois que du côté ontarien, depuis 1947?

4. Dans le plan principal pour Hull et la région qui a été dévoilé en 1964, en ce qui regarde l'aménagement régional comprenant les villes de Hull, Aylmer, le Village de Deschênes, Lucerne, Hull-Ouest, quelle fut la prévision du point de vue croissance de la population dans chacune de ces municipalités situées dans l'Ouest québécois pour 1986?

L'hon. G. J. McIlraith (ministre des Travaux publics): 1. Non. a) Ne s'applique pas. b) L'étude de cette question a été confiée à un comité d'experts appelé *Ottawa River Bridges Committee* (Comité chargé de la construction de ponts sur la rivière Ottawa). Ce comité était composé de représentants du ministère de la Voirie d'Ontario, des cités d'Ottawa et de Hull, et du ministre fédéral des Travaux publics. La Commission du district fédéral a appuyé le choix de l'emplacement actuel du pont Macdonald-Cartier à la suite de recommandations contenues dans le rapport soumis par DeLeuw Cather et Compagnie, 1956. La construction de ce pont à cet emplacement a été confirmée de façon définitive lors d'une réunion spéciale, tenue le 28 avril 1960, dont l'objet était le partage du coût total. A cette réunion se trouvaient le ministre fédéral des Travaux publics, le ministre de la Voirie et le secrétaire provincial d'Ontario, le sous-ministre des Travaux publics du Québec, de même que les maires d'Ottawa et de Hull et des membres de leur personnel.

2. 1952—Selon l'ordre de priorité établi dans le rapport Gréber de 1950, il s'agissait d'abord de remplacer le pont Alexandra, puis de donner priorité aux ponts de l'île Lemieux et de Deschênes. Il n'était pas question à ce moment-là de construire un pont à l'emplacement actuel du pont Macdonald-Cartier. La Commission du district fédéral a utilisé ce rapport comme guide en vue d'aménager