

Commission de la capitale nationale, \$4,881,000, comme l'indique le paragraphe 2 ci-dessus. Le gouvernement fédéral n'a aucune donnée sur les frais non partagés qu'encourront les gouvernements provinciaux et municipaux.

4. Étape I—de la rivière Rideau aux limites est de la ville. Étape II—de la limite ouest de la ville à l'avenue Carling. Étape III—de l'avenue Carling à la rue O'Connor. Étape IV—de la rue O'Connor à la rivière Rideau.

5. Étapes I et II.

6. Étape III—Le tronçon prévu pour l'étape III, allant de l'avenue Carling à l'avenue Bronson, doit être ouvert à la circulation en mai 1964, et le tronçon allant de l'avenue Bronson à la rue O'Connor d'ici l'automne 1964.

Étape IV—Le tronçon allant de la rue O'Connor jusqu'à la rue Metcalfe prévu pour l'étape IV, sera inauguré à l'automne de 1964. En ce qui concerne la section allant de la rue Metcalfe à la rivière Rideau, le tracé définitif jusqu'à l'étape du contrat n'est pas encore achevé. Étant donné que c'est la province qui est, en l'occurrence, le constructeur et que l'achèvement exige des décisions aux trois paliers de gouvernement qui participant à l'accord, je ne suis pas en mesure d'indiquer de date pour la terminaison des travaux.

7. La réponse figure à la partie 6, étape IV.

8. Un comité du Queensway composé de fonctionnaires de la province d'Ontario, de la ville d'Ottawa, de la Commission de la capitale nationale et du ministère des Travaux publics se réunit chaque mois pour débattre les questions relatives au Queensway, passer en revue les projets envisagés avec les ingénieurs-conseils, et accélérer les progrès des travaux qui comporte l'entreprise dans son ensemble.

LE NATIONAL-CANADIEN—ABANDON ET CONSTRUCTION DE VOIES

Question n° 378—M. Cyr:

1. Combien de milles de voie ferrée ont été abandonnés par le National-Canadien depuis 1954 et quelles régions étaient desservies par ces lignes?

2. Combien de milles de voie ferrée ont été construits par le National-Canadien depuis 1954 et quelles régions sont desservies par ces nouvelles lignes?

Réponse: La direction des chemins de fer Nationaux du Canada nous fait tenir les renseignements suivants:

1. Depuis 1954, la Commission des transports du Canada a autorisé l'abandon de 567 milles de voie ferrée dans diverses régions du réseau ferroviaire.

2. Au total, environ 585 milles de voie ferrée principale et quelque 550 milles de voies d'évitement et de voies industrielles ont été construits dans diverses régions du réseau ferroviaire.

(Traduction)

RAPPORT SUR L'ÉCRASEMENT DU DC-8F À SAINTE-THERÈSE

Question n° 439—M. Fisher:

1. Quand les enquêteurs doivent-ils produire un rapport sur l'écrasement du DC-8F, à Sainte-Thérèse?

2. Existe-t-il une transcription des communications par radio enregistrées sur ruban entre la tour de Dorval et l'avion? Dans le cas de l'affirmative, que donne la transcription?

3. Quand Air-Canada a-t-elle été informée du règlement FAA adopté aux États-Unis, en 1961, d'après lequel tous les avions à réaction américains doivent être pourvus de dispositifs d'enregistrement?

4. Le conseil d'administration ou le comité de gestion d'Air-Canada a-t-il jamais songé à adopter un règlement semblable?

L'hon. M. Pickersgill: 1. Il est impossible de dire exactement à quel moment les enquêteurs termineront leur rapport. Il est certain, cependant, que le rapport ne sera pas terminé avant le début de l'été.

2. Il existe effectivement une transcription des communications entre l'appareil et les services de contrôle de la circulation aérienne à l'aéroport international de Montréal. Ces transmissions sont toutes de nature courante et n'indiquent aucunement que l'appareil éprouvait des difficultés.

3. Air-Canada a reçu le premier avis en août 1957, ainsi qu'un amendement en juillet 1958, indiquant que les lignes aériennes des États-Unis devaient se conformer à cette exigence en mai 1961.

4. La direction d'Air-Canada a étudié ce règlement, mais en raison de certaines restrictions applicables aux dispositifs d'enregistrement à ce moment-là, elle a préféré (tout comme bien d'autres lignes aériennes) remettre le projet à plus tard en attendant la mise au point d'un matériel plus perfectionné.

La société Air-Canada vient d'instituer un programme en vue de mettre en usage ce qu'elle juge être les dispositifs d'enregistrement les plus perfectionnés et les plus récents.

NOUVELLES ÉCOLES DE FORMATION PROFESSIONNELLE

Question n° 461—L'hon. M. Starr:

1. Combien de nouvelles écoles de formation professionnelle ou d'annexes à ces écoles ont été approuvées en vertu de la loi (modifiée) sur l'assistance à la formation technique et professionnelle entre le 1^{er} janvier 1964 et ce jour? Où sont-elles situées?

2. Combien de nouvelles écoles techniques ou d'annexes ont été approuvées en vertu de la loi (modifiée) sur l'assistance à la formation technique et professionnelle, à compter du 1^{er} janvier 1964 jusqu'à ce jour? Où sont-elles situées?

3. Quelles dispositions a-t-on prises en vue de l'augmentation du nombre d'étudiants durant la période s'étendant du 1^{er} janvier 1964 jusqu'à ce jour?

4. Quel est le coût total de ces projets?