

réelles de chaque gare sur ces lignes, et on a établi que les recettes à Radville et Avonlea se sont élevées en 1959 à \$115,896 et \$119,050 respectivement.

RECETTES DU NATIONAL-CANADIEN À
AVONLEA (SASK.)

Question n° 241—M. Watson (Assiniboia):

Quel a été le revenu total du National-Canadien à Avonlea, Saskatchewan, au cours de chacune des années 1958, 1959, 1960, 1961, 1962 et 1963 respectivement?

L'hon. M. Pickersgill: Voir réponse à la question n° 240.

(Texte)

LES CHEMINOTS ET LEUR TRAITEMENT

Question n° 281—M. Gauthier:

1. Oblige-t-on parfois les cheminots à travailler seize heures par jour et, dans le cas de l'affirmative, reçoivent-ils une indemnité de surtemps après huit heures?

2. Ces employés ont-ils droit aux vacances reconnues par d'autres associations du pays?

3. Les gares situées sur l'embranchement de Chambord-Dolbeau ouvrent-elles leurs portes quand le train passe le dimanche matin? Dans le cas de la négative, la société s'est-elle inquiétée de la diminution possible de son trafic-voyageurs par suite de ce manque de service?

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

1. On ne peut obliger les cheminots itinérants à travailler plus de douze heures par jour. Les employés sont les seuls juges de leur état et, après douze heures de travail, ils peuvent avertir un expéditeur, au moins une heure à l'avance, qu'ils désirent prendre un repos. Leur rémunération pour chaque période de service est établie d'après le nombre de milles parcourus ou le nombre d'heures de travail, selon le montant le plus élevé. Toute période de surtemps est rémunérée de la même façon, conformément aux dispositions du contrat de travail.

2. Sur le continent nord-américain, les cheminots itinérants de toutes les grandes compagnies de chemin de fer ne jouissent pas de congés statutaires aux termes des ententes collectives. Toutefois, les employés des gares de triage, rémunérés à la journée, jouissent de conditions comparables à celles qu'accordent les autres industries, en ce qui concerne les congés statutaires.

3. Oui.

PARTICIPATION FÉDÉRALE À LA CONSTRUCTION
DU QUEENSWAY À OTTAWA

Question n° 289—M. Smith:

1. Quelle contribution financière ou quelle participation équivalente le gouvernement du Canada doit-il apporter à la construction du Queensway dans la région de la capitale nationale?

[L'hon. M. Pickersgill.]

2. Au 31 décembre 1963, quelle contribution le gouvernement ou tout autre organisme fédéral avait-il apportée?

3. Au 31 décembre 1963, quelle était la somme totale des dépenses faites par les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux en ce qui a trait à la planification et à la construction du Queensway?

4. Quelles sont les étapes de la construction du Queensway?

5. Quelles étapes a-t-on terminées?

6. A quelle date prévoit-on que les autres étapes seront terminées?

7. A quelle date prévoit-on que la construction sera entièrement terminée?

8. Le gouvernement du Canada ou ses organismes et le gouvernement de l'Ontario ou la ville d'Ottawa se sont-ils entendus afin d'essayer de hâter ces travaux?

L'hon. J.-P. Deschatelets (ministre des Travaux publics): 1. Le Canada participe aux frais du Queensway, par l'intermédiaire du ministère des Travaux publics, aux termes de l'accord sur la route transcanadienne, c'est-à-dire à concurrence de la moitié du coût de construction d'une grande route à deux voies. La participation du Canada, par l'entremise du ministère des Travaux publics, est évaluée à 7 millions de dollars à l'heure actuelle.

L'apport du Canada par l'entremise de la Commission de la capitale nationale est représenté par le terrain destiné à l'emprise du Queensway, dont une partie est formée par l'ancienne emprise du National-Canadien traversant Ottawa de l'ouest à l'est, et acquise autrefois dans le cadre d'un vaste programme de réaménagement des lignes ferroviaires. Aucune valeur n'a été estimée pour cette ancienne emprise, à laquelle viennent s'ajouter les autres terrains devant donner à l'ancienne emprise ferroviaire une nouvelle largeur maximale de 180 pieds. Le coût du terrain requis pour cet élargissement est évalué à 5 millions de dollars. En outre, la Commission de la capitale nationale se chargera de l'aménagement de l'emprise, des approches, des sorties, des rampes et changements de voies pour un coût estimé de \$450,000. La Commission de la capitale nationale s'occupera de l'entretien des terrains aménagés de l'emprise, ce qui coûtera, selon les estimations, \$35,000 par an.

L'étendue de l'apport financier global du gouvernement fédéral ne sera définitif qu'après l'achèvement des plans et de la construction à toutes les étapes.

2. Ministère des Travaux publics—\$4,917,943.

Commission de la capitale nationale, \$4,529,000 pour les terrains requis en vue de l'élargissement de l'ancienne emprise, \$348,000 pour l'aménagement paysagiste et \$4,000 pour son entretien.

3. Coûts répartis selon les prévisions de l'accord sur la route transcanadienne—\$9,835,886.