

L'HORAIRE DES TRAINS DU CN TORONTO-HAMILTON

Question n° 1214—**M. Sullivan:**

1. Du 12 mars 1971 au 22 mars 1971, quelles étaient les heures prévues de départ et d'arrivée des trains du CN de Toronto à Hamilton et à quelles heures partaient-ils et arrivaient-ils vraiment?

2. Quelle était la raison de chaque retard?

M. Gérard Duquet (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): D'après la direction du Canadien National: Comme indiqué au tableau 30, page 14, de l'horaire des trains publié par cette société et en vigueur le 1^{er} février 1971, les trains suivants ont desservi Toronto et Hamilton au cours de la période en question: 637 Dép. Toronto 0915, ar. Hamilton 1002; 641 Dép. Toronto 1720, ar. Hamilton 1810; 651 Dép. Toronto 2305, ar. Hamilton 2347. A neuf reprises les départs de Toronto ont été retardés par suite d'un retard dans l'arrivée de trains de correspondance ou dans l'embarquement des passagers, et, trois fois, par suite de difficultés techniques. Les retards à l'arrivée à Hamilton ont eu lieu huit fois et avaient pour cause les retards au départ et l'obligation de ralentir à certains endroits.

LA LOCATION DE QUAIS À HALIFAX

Question n° 1281—**M. McCleave:**

1. Quels quais le Conseil des ports nationaux loue-t-il dans leur totalité à Halifax, a) à qui, b) quelles sont les conditions?

2. Quels quais le Conseil loue-t-il en partie seulement à Halifax, a) à qui, b) quelles sont les conditions?

3. De petites sociétés se sont-elles plaintes au Conseil qu'elles ne pouvaient louer un emplacement et, dans l'affirmative, quelles mesures prend-on pour faire droit à ces réclamations?

M. Gérard Duquet (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): D'après le Conseil des ports nationaux: 1. Le terminus pour containers du quai C moins un espace d'environ 1800 pieds et de 50 pieds de profondeur à partir de la façade du quai. a) la société Halterm Ltd. b) Selon les termes d'une entente conclue entre le CPN et la société Halterm Ltd.

2. Aucun. a) S/O. b) S/O.

3. Le Conseil n'a reçu aucune plainte à ce sujet.

LES PERMIS DE LIVRAISON DU BLÉ

Question n° 1307—**M. Mazankowski:**

Combien de permis de livraison la Commission canadienne du blé a-t-elle délivrés aux producteurs au cours des années récoltes 1968-1969 et 1969-1970, pour la livraison et la vente du blé?

L'hon. Otto E. Lang (ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration): Au cours des campagnes agricoles de 1968-1969 et 1969-1970, la Commission du blé a émis, respectivement, 190,606 et 190,004 permis de livraison aux agriculteurs.

LE COÛT DU PONT DE QUÉBEC

Question n° 1363—**M. Godin:**

1. Quel a été le coût initial du pont de Québec?

2. Quel montant a été payé en intérêt?

[L'hon. M. Lang.]

3. Est-il payé en entier et, dans la négative, quelle est la somme due?

M. Gérard Duquet (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): 1. Le montant total des investissements pour le pont de Québec, y compris les dépenses, depuis sa construction jusqu'en 1927, indiqué aux Comptes publics du Canada est de \$21,706,664.49.

2. Néant—Le Canadien National a été chargé de la gestion et de l'exploitation du pont de Québec en vertu du décret du Conseil C.P. 115 du 20 janvier 1923.

3. Sans objet.

LES TRAVAUX À L'AÉROPORT DE DORVAL

Question n° 1372—**M. Coates:**

1. Depuis le 1^{er} juillet 1970, combien de réparations et de modifications a-t-on effectuées à l'aéroport international de Dorval et quel est le coût estimatif final de ces travaux?

2. Pour quelles raisons a-t-on fait ces réparations et modifications?

M. Gérard Duquet (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): 1. Le coût total des modifications et des réparations effectuées à Dorval par le ministère des Transports du 1^{er} juillet 1970 au 12 mai 1971 s'élevait à \$2,042,287. Le coût estimatif final est de \$9,307,231 et comprend la construction de routes et de stationnements entreprise avant le 1^{er} juillet 1970. La majeure partie de ces fonds a été consacrée aux édifices temporaires d'aérogare.

2. Ces réparations et ces modifications sont nécessaires pour recevoir des B-747, des L-1011 et des autres aérobuses géants et pour augmenter la capacité de cet aéroport, en attendant la mise en service de l'aéroport Montréal II prévue pour 1974. Les pistes et les voies de roulement doivent également être modifiées afin de recevoir ces appareils géants.

[Français]

L'ENTENTE CANADA-QUÉBEC SUR LES ZONES SPÉCIALES—PRÊTS CONSENTIS AU QUÉBEC

Question n° 1384—**M. Rodrigue:**

1. Du 1^{er} décembre 1970 au 1^{er} mai 1971, combien de prêts ont été consentis à la province de Québec, conformément aux dispositions de l'entente Canada-Québec sur les zones spéciales?

2. Combien de prêts ont été consentis depuis la signature de l'entente Canada-Québec jusqu'au 1^{er} décembre 1970?

3. Quelle est la durée de chacun des prêts consentis?

4. A quel taux d'intérêt a été consenti chacun de ces prêts?

M. Martin P. O'Connell (secrétaire parlementaire du ministre de l'Expansion économique régionale): 1. 15.

2. 7.

3. Tous les prêts ont une durée de 30 ans, à l'exception d'un prêt consenti pour 15 ans.

4. Le taux d'intérêt actuel fixé par le ministère des Finances est le suivant:

Période de remboursement	Taux
15-19.99 ans	6 $\frac{3}{8}$ %
20 ans ou plus	6 $\frac{1}{8}$ %