

2 et 3. Jusqu'à présent \$919,552,625 de travaux ont été acceptés comme devant être partagés aux termes de l'accord sur la route transcanadienne. La quote-part du Canada s'établirait à environ \$583,649,829, dont \$457,-978,743.76 sont actuellement payés.

4. Jusqu'à présent, voici le montant que le gouvernement fédéral a versé à chacune des provinces: Terre-Neuve, \$59,389,253.85; Île du Prince-Édouard, \$7,877,787.83; Nouvelle-Écosse, \$21,610,330.18; Nouveau-Brunswick, \$49,530,561.02; Québec, \$27,869,901.40; Ontario, \$118,996,451.50; Manitoba, \$18,565,035.43; Saskatchewan, \$15,431,482.78; Alberta, \$21,833,-125.99; Colombie-Britannique, \$116,874,813.78.

5. La dépense moyenne, par mille, approuvée jusqu'à présent aux termes de la loi, dans le cas de chacune des provinces, est la suivante: Terre-Neuve, \$217,000; Île du Prince-Édouard, \$81,096; Nouvelle-Écosse, \$181,920; Nouveau-Brunswick, \$287,400; Québec, \$457,000; Ontario, \$189,410; Manitoba, \$102,519; Saskatchewan, \$66,125; Alberta, \$134,980; Colombie-Britannique, \$372,000.

Les chiffres cités varient considérablement, selon l'étendue de la construction ou reconstruction requise, le genre de terrain et la densité de la construction dans les régions urbaines.

(Texte)

#### RÉSEAU AÉRIEN EN GASPÉSIE

Question n° 2824—**M. Bécharde**:

Le gouvernement songe-t-il à établir, dans un avenir rapproché, un réseau de transport aérien satisfaisant en Gaspésie qui répondra aux besoins particuliers de cette région éloignée et permettra de prendre des dispositions qui assureront l'expansion de la Gaspésie du point de vue industriel, touristique et économique? Dans le cas de l'affirmative, a) quels sont les plans du gouvernement à cet égard, b) le gouvernement se propose-t-il d'améliorer les aéroports actuels et d'en construire d'autres en Gaspésie et, dans le cas de l'affirmative, où et quand?

**M. Jean-Charles Cantin (secrétaire parlementaire du ministre des Transports)**: Le gouvernement est disposé à prêter son concours aux organismes publics, y compris les municipalités, les comtés, ainsi que les ministères et organismes compétents de la province, en partageant avec eux les frais nécessaires à l'aménagement ou à l'amélioration d'aéroports dans la Gaspésie, lorsqu'il est manifeste que l'aéroport pour lequel on demande une aide contribuerait à l'expansion industrielle, touristique et économique de la région.

a) Voir ci-dessus.

b) On se propose d'améliorer cette année l'aéroport de Gaspé (Haldimand). Il n'y a pas de projet immédiat pour l'aménagement ou la reconstruction d'autres aéroports dans la région.

[L'hon. M. Cardin.]

(Traduction)

#### ENQUÊTE SUR L'INDUSTRIE DES MACHINES AGRICOLES

Question n° 2827—**M. Mather**:

A-t-on reçu une demande de l'Union nationale des cultivateurs sollicitant l'établissement d'une commission royale en vue de faire enquête sur l'industrie des machines agricoles? Dans le cas de l'affirmative, cette demande fait-elle présentement l'objet d'une étude?

**M. Jack Davis (secrétaire parlementaire du premier ministre)**: Oui. Cette demande est une des nombreuses recommandations comprises dans le mémoire annuel que l'Union nationale des cultivateurs a présenté au gouvernement le 1<sup>er</sup> mars 1965, recommandations actuellement à l'étude.

#### ROUTE TRANSCANADIENNE DANS VICTORIA-CARLETON

Question n° 2830—**L'hon. M. Flemming**:

1. Le tracé final de la route transcanadienne dans les comtés de Victoria et de Carleton, dans le Nouveau-Brunswick, a-t-il été établi?

2. Quels sont les changements convenus par rapport au tracé de la route établi au 31 mars 1963?

3. Le ministère des Travaux publics de la province du Nouveau-Brunswick a-t-il accepté de rembourser au gouvernement fédéral la somme que celui-ci a contribué au coût d'une partie quelconque de la route transcanadienne qui a été ou sera abandonnée dans les comtés de Victoria et de Carleton, dans la province du Nouveau-Brunswick?

4. Quel est le pourcentage du coût à rembourser par le ministère des Travaux publics de la province?

5. Quel est le coût estimatif de la route transcanadienne dans les comtés susnommés pour les années 1965-1966?

6. Quel est le coût estimatif de chacun des ponts importants qui se trouvent sur cette route dans les deux comtés susmentionnés?

7. Quel est le coût additionnel de la route en passant par le nouveau tracé comparé au coût du projet qui existait au 31 mars 1963?

**L'hon. Lucien Cardin (ministre des Travaux publics)**: 1. Un tracé révisé de la route a été approuvé à compter du 15 janvier 1965.

2. Au 31 mars 1963, la route désignée était en partie décrite comme suit: «... puis, par la route 2B vers un nouvel endroit pour éviter la ville d'Hartland et rejoindre la route 2 dans le voisinage immédiat du nord d'Hartland; puis, le long de la grande route provinciale n° 2, à travers les villages de Peel, Stickney, East Florenceville, Bristol, Bath, Upper Kent, Kilburn, Perth, Andover, Aroostook, jusqu'à la ville de Grand Falls...». Le tracé révisé prenant effet le 15 janvier 1965 est décrit en partie comme suit: «... puis, par la route 2B vers un nouvel endroit pour éviter la ville d'Hartland; puis, par un nouvel endroit situé dans le nord pour croiser la route n° 2 et la rivière Saint-Jean à Florenceville, puis, vers le nord, le long de