

30.—Subventions aux navires à vapeur, années terminées le 31 mars 1952-1954—fin

Service	1952	1953	1954
	\$	\$	\$
Mulgrave et Canso (N.-É.)	82,000	82,000	82,000
Mulgrave, Guysborough et Queensport (N.-É.)	16,500	14,422	21,255
Murray-Bay et rive nord du Saint-Laurent (service d'hiver)	50,000	50,000	50,000
Owen-Sound et ports de l'île Manitoulin et de la baie Georgienne (Ont.)	83,231	72,816	69,553
Île Pelée et terre ferme (Ont.)	43,537	30,000	35,000
Pictou, Mulgrave et Cheticamp (N.-É.)	13,500	13,500	13,500
Pictou (N.-É.), Charlottetown (I.-P.-É.) et Îles-de-la-Madeleine (P.Q.)	120,000	120,000	120,000
Prescott (Ont.) et Ogdensburg (N.-Y.) ¹	—	—	8,782
Île-du-Prince-Édouard et Nouvelle-Écosse	130,000	158,000	158,000
Québec, Natashquan et Harrington (P.Q.), et autres ports de la rive nord du golfe Saint-Laurent	520,000	520,000	520,000
Québec ou Montréal et Gaspé et Îles-de-la-Madeleine, avec arrêts aux ports intermédiaires	156,500	156,500	156,500
Rimouski, Matane et ports de la rive nord du Saint-Laurent	125,500	125,500	125,500
Rivière-du-Loup et Saint-Siméon (P.Q.)	21,000	21,000	21,000
Saint-Jean (N.-B.), Westport et Yarmouth (N.-É.), avec arrêts aux ports intermédiaires	29,625	29,625	29,625
Sydney et Baie-Saint-Laurent (Île du Cap-Breton), avec arrêts aux ports intermédiaires	40,000	40,000	40,000
Sydney, ports des lacs Bras-d'Or, ports de la côte occidentale de l'île du Cap-Breton et de l'Île-du-Prince-Édouard	30,000	—	—
Sydney et Whycocomagh, (Île du Cap-Breton), avec arrêts aux ports intermédiaires	28,000	28,000	28,000
Yarmouth (N.-É.) et Boston (Mass.)	25,541	33,334	36,000
Services côtiers de Terre-Neuve	1,590,000	1,536,000	1,903,116
Services océaniques—			
Canada, Nouvelle-Zélande et Australie	166,667	166,667	—
Aide aux long-courriers battant pavillon canadien	337,500	—	—
Total	4,320,489	3,845,364	4,068,930

¹ Les subventions annuelles à ce service sont de \$15,000 remboursables en entier ou en partie. Le remboursement a été fait en entier pour les années terminées le 31 mars 1952 et 1953; le montant indiqué pour 1954 est un solde reportable à 1955.

PARTIE V.—TRANSPORT AÉRIEN CIVIL*

Section 1.—Administration et expansion

Historique.—L'histoire de l'aviation au Canada remonte à 1909, année où Jack McCurdy (l'hon. J. A. D. McCurdy, ancien lieutenant-gouverneur de la Nouvelle-Écosse), pilota le *Silver Dart* à Baddeck (N.-É.), pour ainsi devenir le premier sujet britannique à voler en avion dans l'Empire britannique.

L'aviation a fait peu de progrès dans notre pays avant la première Grande Guerre. Après la guerre, plusieurs aviateurs canadiens du temps de guerre ont aidé à étendre les services de transport aérien aux régions inaccessibles et à l'établissement de patrouilles forestières aéroportées et de services aériens interurbains. Durant cette période, l'État a encouragé le mouvement des aéroclubs pour la formation des pilotes et des ingénieurs dont avait besoin l'industrie de l'aviation civile du Canada.

Durant la seconde guerre mondiale, on a aménagé un grand nombre d'aéroports et d'aérodromes afin d'assurer la formation d'aviateurs en conformité du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique. A la fin de la guerre, de nombreux ex-aviateurs militaires canadiens se sont tournés vers l'aviation commer-

* Les sections 1 et 2 de la partie V du présent chapitre ont été revues au ministère des Transports et la section 3, sauf indication contraire, à la Section des transports, Division des finances publiques et des transports, Bureau fédéral de la statistique. Pour le transport aérien militaire, voir le chapitre XXVIII sur la défense du Canada.