

29.—Subventions aux navires à vapeur, années terminées le 31 mars 1958 et 1959 (fin)

Service	1958	1959
	\$	\$
<b>Service de l'Est</b>		
Baddeck et Iona (N.-É.).....	17,500	17,500
Campobello (N.-B.), et Lubec (Maine).....	8,600	8,600
Cross Point (P.Q.) et Campbellton (N.-B.).....	32,000	49,893
Dalhousie (N.-B.) et Miguasha (P.Q.).....	27,500	27,500
Grand-Manan et terre ferme (N.-B.).....	95,000	95,000
Halifax, Canso et Guysborough (N.-É.).....	26,000	—
Halifax, Canso, Guysborough et Île Madame.....	—	30,000
Halifax, Torbay, Île Madame et ports de la côte ouest du Cap-Breton (N.-É.).....	23,000	—
Île-aux-Coudres et Les Éboulements (P.Q.).....	15,000	15,000
Île-aux-Grues et Montmagny (P.Q.) (été).....	3,300	3,300
Île-aux-Grues et Montmagny (P.Q.) (hiver).....	1,700	1,700
Mulgrave et Canso (N.-É.).....	54,900	54,900
Mulgrave, Queensport et Île Madame (N.-É.).....	32,500	32,500
Murray Bay et rive nord du Saint-Laurent (P.Q.) (hiver).....	50,000	120,000
Owen Sound et ports de l'Île Manitoulin et de la baie Georgienne (Ont.).....	98,322	100,000
Île Pelée et terre ferme (Ont.).....	42,500	42,500
Pictou, Mulgrave et Chéticamp (N.-É.).....	17,000	15,044
Pictou (N.-É.), Charlottetown (Î.-P.-É.) et Îles de la Madeleine (P.Q.).....	174,000	174,000
Prescott (Ont.) et Ogdensburg (N.Y.) <sup>1</sup> .....	—	—
Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve.....	80,000	97,305
Île-du-Prince-Édouard et Nouvelle-Écosse.....	175,000	535,748
Québec, Natashquan et Harrington (P.Q.).....	607,000	607,000
Québec ou Montréal, Gaspé et Îles de la Madeleine.....	189,000	189,000
Rimouski, Matane et ports de la rive nord du Saint-Laurent (P.Q.).....	125,500	125,500
Rivière-du-Loup et Saint-Siméon (P.Q.).....	21,000	17,850
Saint-Jean (N.-B.), Tiverton, Freeport, Westport, et Yarmouth (N.-É.).....	33,000	33,000
Sorel et Île Saint-Ignace (P.Q.).....	43,000	43,000
Sydney et Baie-Saint-Laurent.....	45,000	45,000
Services côtiers de Terre-Neuve.....	2,740,597	2,990,878
<b>Total</b> .....	<b>5,109,486</b>	<b>5,728,883</b>

<sup>1</sup> La subvention annuelle à ce service est de \$15,000 et elle est remboursable en entier ou en partie. Il y a eu remboursement complet jusqu'à présent.

**PARTIE V.—TRANSPORTS AÉRIENS CIVILS\***

**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.). Ce fut le premier vol en avion effectué par un sujet britannique dans l'Empire britannique.

L'aviation s'est peu développée au pays avant la première guerre mondiale. Ensuite, un grand nombre de pilotes de guerre ont aidé à étendre les services de transport aérien aux régions inaccessibles et à établir des services de surveillance forestière et des services interurbains. Durant cette période, l'État a encouragé les aéroclubs pour la formation de pilotes et d'ingénieurs dont avait besoin l'aviation civile.

La seconde guerre mondiale a été une période de construction intensive d'aéroports et d'aérodromes afin d'assurer la formation d'aviateurs en vertu du Plan d'entraînement du Commonwealth britannique. A la fin de la guerre, de nombreux ex-aviateurs militaires canadiens se sont tournés vers l'aviation commerciale, sont entrés au service de compagnies

\* Les sections 1 et 2 de la partie V du présent chapitre ont été revues par le ministère des Transports et la section 3, sauf indication contraire, par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports, Bureau fédéral de la statistique. Pour les transports aériens militaires, voir chapitre XXVI, Défense nationale.