

pement et font tous les efforts nécessaires pour assurer le retour dans les plus brefs délais, des wagons se trouvant aux États-Unis. En même temps, les compagnies ont discuté avec les producteurs forestiers des moyens d'optimiser l'utilisation de l'équipement. En résumé, les compagnies ferroviaires prennent toutes les mesures nécessaires pour éviter la désorganisation de l'industrie forestière de la Colombie-Britannique. L'efficacité de ces mesures dépend de nombreux facteurs, dont l'industrie forestière de la Colombie-Britannique elle-même. Il est difficile de prévoir s'il y aura des retards ou d'autres problèmes mais les chemins de fer font tout ce qui est en leur pouvoir pour éviter les interruptions ou, du moins, en réduire l'importance.

LES DROITS D'ATTERRISSAGE AUX AÉROPORTS CANADIENS ET AMÉRICAINS

Question n° 1679—M. Munro (Esquimalt-Saanich):

1. Quels sont les noms des aéroports canadiens où des compagnies aériennes américaines exercent des droits d'atterrissage pour leurs vols réguliers et quels sont les aéroports respectifs où chacune de ces compagnies exerce ces droits?

2. Quels sont les noms des aéroports des États-Unis où des compagnies aériennes du Canada exercent des droits d'atterrissage pour leurs vols réguliers et quels sont les aéroports respectifs où chacune de ces compagnies exerce ces droits?

L'hon. Jean Marchand (ministre des Transports):
Réponse de la Commission canadienne des transports: 1. Vancouver, United Airlines, Western Airlines; Calgary, Western Airlines, Hughes Air Corp.; Toronto, United Air Lines, American Airlines, Eastern Airlines, Allegheny Airlines, North Central Airlines; Montréal, Delta Airlines, Eastern Airlines, Allegheny Airlines; Ottawa, Eastern Airlines; Winnipeg, North West Airlines; Prince-Rupert, Alaska Airlines; Whitehorse, Wien Consolidated Airlines; Thunder Bay, North Central Airlines.

2. Seattle, Pacific Western Airlines; San Francisco, CP Air; Boston, Air Canada; New York, Air Canada; Chicago, Air Canada; Cleveland, Air Canada; Los Angeles, Air Canada; Tampa, Air Canada; Miami, Air Canada; Honolulu, CP Air; Pittsburgh, Nordair Ltd.

LES DROITS D'ATTERRISSAGE AU CANADA ET AUX É.-U.

Question n° 1680—M. Munro (Esquimalt-Saanich):

1. Y a-t-il des compagnies aériennes canadiennes nanties de droits d'atterrissage pour leurs vols réguliers ou nolisés à destination d'aéroports américains et qui ne les exercent pas et, dans l'affirmative, de quelles compagnies et de quels aéroports s'agit-il?

2. Y a-t-il des compagnies aériennes des États-Unis nanties de droits d'atterrissage pour leurs vols réguliers ou nolisés à destination d'aéroports canadiens et qui ne les exercent pas et, dans l'affirmative, de quelles compagnies et de quels aéroports s'agit-il?

L'hon. Jean Marchand (ministre des Transports):
Réponse de la Commission canadienne des transports: 1. Oui: Fairbanks; CP Air.

2. Oui: Gander; Seaboard World Airlines, Pan American World Airways, Trans World Airlines. Les points et les routes desservis ne sont pas spécifiés pour les vols nolisés.

LES SERVICES POSTAUX URBAINS

Question n° 1744—M. McKenzie:

1. Combien de camions et de conducteurs à temps partiel et à plein temps le ministère des Postes utilise-t-il en plus et combien a-t-il au total d'employés pour assurer le fonctionnement des services postaux urbains dans chacune des villes de Vancouver, Edmonton, Calgary, Regina, Winnipeg, Toronto, Montréal et Halifax, par rapport à la période antérieure à avril 1972 pendant laquelle des sociétés privées assuraient la levée et la distribution du courrier?

2. Combien a coûté au total le rapport de l'équipe spéciale sur le transport du courrier présenté au gouvernement par la maison Samson, Belair, Riddell and Stead Incorporated en juin 1969?

Questions au Feuilleton

L'hon. André Ouellet (ministre des Postes): 1.

	Camions	Conducteurs		Total
		Employés à temps partiel	Employés à temps plein	
Vancouver.....	1 de plus	44 de plus	18 de moins	14 de plus
Edmonton.....	7 de moins	14 de plus	9 de plus	17 de plus
Calgary.....	5 de plus	20 de plus	17 de plus	31 de plus
Regina.....	5 de moins	9 de plus	5 de moins	3 de plus
Winnipeg.....	1 de plus	13 de plus	18 de moins	3 de plus
Toronto.....	44 de plus	58 de plus	1 de moins	100 de plus
Montréal*.....	10 de plus	48 de plus	14 de moins	160 de plus
Halifax.....	1 de plus	9 de plus	7 de plus	19 de plus

*En fait, depuis le 1^{er} avril 1970, le ministère des Postes effectue le transport du courrier à Montréal. Les chiffres susmentionnés représentent la différence entre l'effectif au 31 mars 1972 et au 28 février 1973.

2. \$239,472.91.

LES PILOTES CIVILS BREVETÉS

Question n° 1768—M. Stewart (Okanagan-Kootenay):

1. Combien le Canada compte-t-il de pilotes civils brevetés?

2. Combien ont été brevetés chaque année de 1960 à 1972 inclusivement?

3. Le gouvernement subventionne-t-il la formation des pilotes civils et la délivrance des brevets et, dans l'affirmative, dans quelle mesure, et quel en a été le coût chaque année de 1960 à 1972 inclusivement?

4. Le gouvernement songe-t-il à maintenir un programme de subventions d'aide au pilotage pour les civils?

5. Le programme est-il accessible aux hommes et aux femmes et, dans l'affirmative, à quel âge peut-on demander et recevoir une aide du gouvernement?

L'hon. Jean Marchand (ministre des Transports): 1. Au 31 décembre 1972, il y avait au Canada 39,351 licences valides de pilote.

2. Nombre de licences de pilote délivrées annuellement entre 1960 et 1972: 1960, 4,246; 1961, 4,759; 1962, 3,763; 1963, 3,169; 1964, 3,329; 1965, 4,013; 1966, 6,251; 1967, 7,549; 1968, 7,671; 1969, 6,698; 1970, 5,975; 1971, 5,599; 1972, 5,975.

3. Depuis la fin du programme d'aide aux pilotes privés le 31 mars 1969 et du programme d'aide aux écoles de pilotage et aux aéro-clubs le 31 mars 1970, le ministère des Transports n'a donné aucune subvention en vue de la formation de pilotes privés. Le coût annuel du programme a été le suivant:

Année	Année			
	financière	Montant	financière	Montant
		\$		\$
1960-1961	606,000		1966-1967	546,239
1961-1962	360,000		1967-1968	631,600
1962-1963	249,074		1968-1969	651,600
1963-1964	239,126		1969-1970	188,400
1964-1965	241,894		1970-1971	1,600
1965-1966	311,518			

1971-1972 Aucun programme d'aide

1972-1973 Aucun programme d'aide

4. Le ministère des Transports étudie la possibilité de mettre en œuvre un programme de prêts pour aider les pilotes à suivre des cours de formation avancée.