

la pêche et du public en général, une échelle de tarifs uniforme pour l'utilisation de tout quai de l'État qui est administré par le ministère des Transports et qui n'est pas un quai loué en vertu de cette loi ou à l'égard duquel existe un tarif distinct. Des tarifs distincts ont été établis par décret du conseil pour l'utilisation des quais de l'État à Sorel (Québec), à Port Credit (Ont.) et à Powell River, Port Hardy et Port McNeill (C.-B.). Les droits demandés par le locataire

d'un quai de l'État pour lequel il n'existe pas de tarif distinct ne doivent pas être plus élevés que les droits établis par le règlement sur les quais de l'État, comme l'exige la loi sur les ports et jetées de l'État.

3. Réponse comprise dans celle de la question 2.

4. Le montant brut des perceptions, par province, pour les quatre dernières années, provenant des quais administrés par le ministère, est le suivant:

	1964-1965	1965-1966	1966-1967	1967-1968
	\$	\$	\$	\$
Terre-Neuve	177,578	117,115	110,396	129,425
Île du Prince-Édouard	84,795	87,485	113,078	110,719
Nouvelle-Écosse	209,513	182,617	212,464	311,045
Nouveau-Brunswick	106,940	136,893	134,900	120,739
Québec	635,965	601,834	592,244	530,009
Ontario	543,149	549,642	601,719	571,944
Manitoba	1,800	3,080	1,636	1,118
Saskatchewan	1,522	50	4,012	1,340
Alberta	1,000	2,501	3,552	Ne peut pas encore être obtenu
Colombie-Britannique	101,919	111,493	125,308	123,373

LES SUBVENTIONS À LA FORMATION DE PILOTES PRIVÉS

Question n° 1520—L'hon. M. Dinsdale:

1. A-t-on mis fin aux subventions destinées à aider à la formation de pilotes privés et, dans l'affirmative, quand et pour quelle raison?

2. Tous les engagements pris avant la suppression seront-ils tenus et, dans l'affirmative, combien y en a-t-il?

3. a) Les écoles et clubs de vol continueront-ils à recevoir une subvention pour la formation de pilotes, b) prévoit-on de mettre fin à ce programme, c) dans l'affirmative, quand et pour quelle raison?

4. Les pilotes d'avion sont-ils en surnombre au Canada et, dans l'affirmative, quel est le chiffre d'emploi pour cette profession?

5. a) Les apprentis-pilotes pourront-ils recourir au régime de prêts aux étudiants pour remplacer le programme de subventions, b) quels sont les projets pour assurer au pays un nombre suffisant de pilotes à cette époque d'expansion de l'aviation?

L'hon. Donald C. Jamieson (ministre des Transports): 1. Oui. Le 16 décembre 1968, à la suite d'une étude des dépenses prioritaires par le gouvernement, on en est venu à la conclusion que les subventions destinées à la formation des pilotes devaient être discontinuées.

2. Tous les contrats passés avant le 20 décembre 1968, ou tout contrat présenté par un élève qui s'est fait inscrire pour un cours approuvé de formation de pilote privé et qui

[M. Forest.]

a commencé sa formation au pilotage avant cette date, seront honorés à condition que cet élève ait satisfait à toutes les prescriptions du programme d'aide au plus tard le 31 mars 1969 et que des fonds soient disponibles à cette fin. Environ 700 contrats devraient être honorés avant le 1^{er} avril 1969.

3. a) Oui. b) Oui. c) Le 31 mars 1970. Voir la réponse donnée en 1.

4. Il n'existe pas de données sur le nombre de pilotes en excédent au Canada, mais autant qu'on puisse en juger, il n'existe pas actuellement d'excédent important de pilotes de ligne qualifiés.

5. a) Non. b) Il n'existe en ce moment aucun projet particulier.

LES HÔTELS DU CANADIEN NATIONAL

Question n° 1847—M. Mazankowski:

1. Combien d'hôtels le National-Canadien possède-t-il et tous ces hôtels sont-ils administrés par la compagnie?

2. Dans la négative, quels hôtels sont administrés par d'autres et en vertu de quelles dispositions le sont-ils?

3. L'exploitation de chaque hôtel rapporte-t-elle un bénéfice annuel?

4. Quel est le chiffre total du bénéfice réalisé ou de la perte encourue, en 1968, par tous les hôtels du National-Canadien?