

rons aviser à l'octroi d'une subvention supplémentaire, sinon, cette somme suffira pour cette année. Rien ne presse.

M. GREEN: Quelle est la répartition des cercles? Combien y en a-t-il dans les différentes provinces?

L'hon. M. HOWE: Il y a l'Aerial Club de la Colombie-Britannique, le Brandon Aerial Club, le Brant and Norfolk Aerial Club, le Border Cities Club, le Cape Breton Flying Club, le Calgary Aerial Club, l'Edmonton and Northern Alberta Club, le Fort William Aerial Club et d'autres cercles à Halifax, Hamilton, Kingston, Kitchener, Waterloo, London, Moose-Jaw, Montréal, Ottawa, Regina, St. Catharines, Saint-Jean, Saskatoon, Toronto et Winnipeg.

M. GREEN: L'Etat encourage-t-il la création de cercles, ou sont-ce des groupes de particuliers qui les fondent en divers endroits?

L'hon. M. HOWE: L'Association des cercles d'aviateurs a un secrétaire compétent en M. Ross qui s'occupe de la chose. Je sais qu'avec son aide on n'a pas de peine à établir un cercle d'aviation.

M. LOCKHART: J'ai noté que le ministre a mentionné les divers cercles canadiens subventionnés. Permettez-moi de me joindre à l'honorable député de Vancouver-Sud pour préconiser une augmentation des subventions. Le financement des entreprises représente une partie du problème des municipalités qui font un réel effort pour maintenir des clubs d'aviation dans leur région. Plusieurs municipalités ont versé de fortes contributions à ces cercles. J'ai reçu tout récemment une communication à l'effet que, à cause de la situation relative à l'assistance-chômage, il faudra peut-être monter le taux de la taxe dans ma propre localité. Si ce crédit était augmenté, je crois qu'il serait pour les cercles un motif d'encouragement et qu'il leur permettrait d'améliorer leur service. Il aiderait aussi dans une certaine mesure les municipalités qui versent peut-être de \$1,000 à \$1,500 ou \$2,000 à ces cercles. Le ministre ne pourrait-il pas étudier l'opportunité d'accroître la subvention accordée à ces cercles qui reçoivent de l'aide des municipalités?

L'hon. M. HOWE: J'imagine que la principale difficulté qu'éprouve le cercle de mon honorable ami, c'est qu'il n'est situé qu'à une trentaine de milles d'Hamilton. Il n'y a peut-être pas assez de distance entre les deux villes pour que les deux cercles puissent prospérer. Nos rapports indiquent que le cercle de l'honorable député se tire très bien d'affaire. Je sais que mon honorable ami a lui-même beaucoup contribué à son succès. Il manifeste un grand intérêt pour son cercle. Je répète [L'hon. M. Howe.]

que le moyen de rendre ces cercles efficaces n'est pas de leur attribuer de fortes sommes. Le cercle de l'honorable député est en bonne posture financière et s'il y est, c'est parce que chaque membre fait sa part. Vous trouverez bien des gens prêts à prendre un avion s'il ne leur coûte rien.

M. LOCKHART: Je ne crois pas que le ministre m'ait compris. Les municipalités trouvent difficile aujourd'hui de réduire le taux de leurs taxes. Je viens de recevoir un avis de ma propre ville à l'effet que, si la situation de l'assistance-chômage n'était pas modifiée, il deviendrait nécessaire d'augmenter la taxe de trois à quatre millièmes. Cette municipalité verse une contribution à l'aéroport où plusieurs pilotes ont reçu leur formation.

L'hon. M. HOWE: Mon honorable ami pourrait-il dire à quoi se monte la contribution annuelle de sa ville au cercle?

M. LOCKHART: Je ne connais pas le montant exact, mais je sais qu'elle défraie une bonne part du loyer et qu'elle verse d'autres contributions. Pendant la durée de mes fonctions municipales, les hangars ont été complètement renouvelés et la ville a aidé d'autre manière. Toutes ces contributions ont pour effet de hausser le taux de la taxe. Je me demandais si une aide supplémentaire ne pourrait pas être accordée de quelque manière, ainsi que le proposait l'honorable député de Vancouver-Sud.

(Le crédit est adopté.)

Contributions aux municipalités pour l'amélioration des aéroports existants ou pour l'établissement de nouveaux aéroports, \$800,000.

M. BARBER: Sur quelle base se fait la contribution pour les aéroports municipaux?

L'hon. M. HOWE: Nous avons constaté que presque toutes les municipalités sises le long de la ligne aérienne Trans-Canada possèdent des champs d'atterrissage municipaux à divers stades d'achèvement. Vancouver avait consacré de fortes sommes à un terrain et il en était de même pour Calgary, Edmonton, Lethbridge et d'autres villes situées le long de la route. Mais presque aucun de ces terrains ne remplissait les conditions exigées pour des avions à grande vitesse. La plupart des terrains ont été mis en service en 1928 et 1929, alors que la vitesse des avions à l'atterrissage était bien inférieure. Plusieurs villes n'avaient pas les fonds voulus pour mettre les terrains en état de servir aux avions rapides; on a donc établi une ligne de conduite par laquelle le Gouvernement convenait de fournir de l'aide aux aéroports nécessaires à l'établissement d'une ligne transcanadienne. La contribution représentait le tiers des fonds engagés dans l'aéroport par la municipalité, et si elle n'était