



TITRE 1



Cet ouvrage appartient
à la bibliothèque du
BUREAU DU CONTRÔLE

*rapport de la
commission royale d'enquête
sur le PILOTAGE*

appendices - TITRE 1

rapport de la commission royale d'enquête sur le PILOTAGE



CANADA

rapport de la
commission royale d'enquête
sur le PILOTAGE

TITRE I

Appendices

1^{er} mars 1968

©

Droits de la Couronne réservés

En vente chez l'Imprimeur de la Reine à Ottawa,
et dans les librairies du Gouvernement fédéral:

HALIFAX

1735, rue Barrington

MONTRÉAL

Édifice Æterna-Vie, 1182 ouest, rue Ste-Catherine

OTTAWA

Édifice Daly, angle Mackenzie et Rideau

TORONTO

221, rue Yonge

WINNIPEG

Édifice Mall Center, 499, avenue Portage

VANCOUVER

657, rue Granville

ou chez votre libraire.

Prix \$5 (les deux volumes)

N° de catalogue Z1-1962/2-1F

Prix sujet à changement sans avis préalable

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.

Imprimeur de la Reine et Contrôleur de la Papeterie

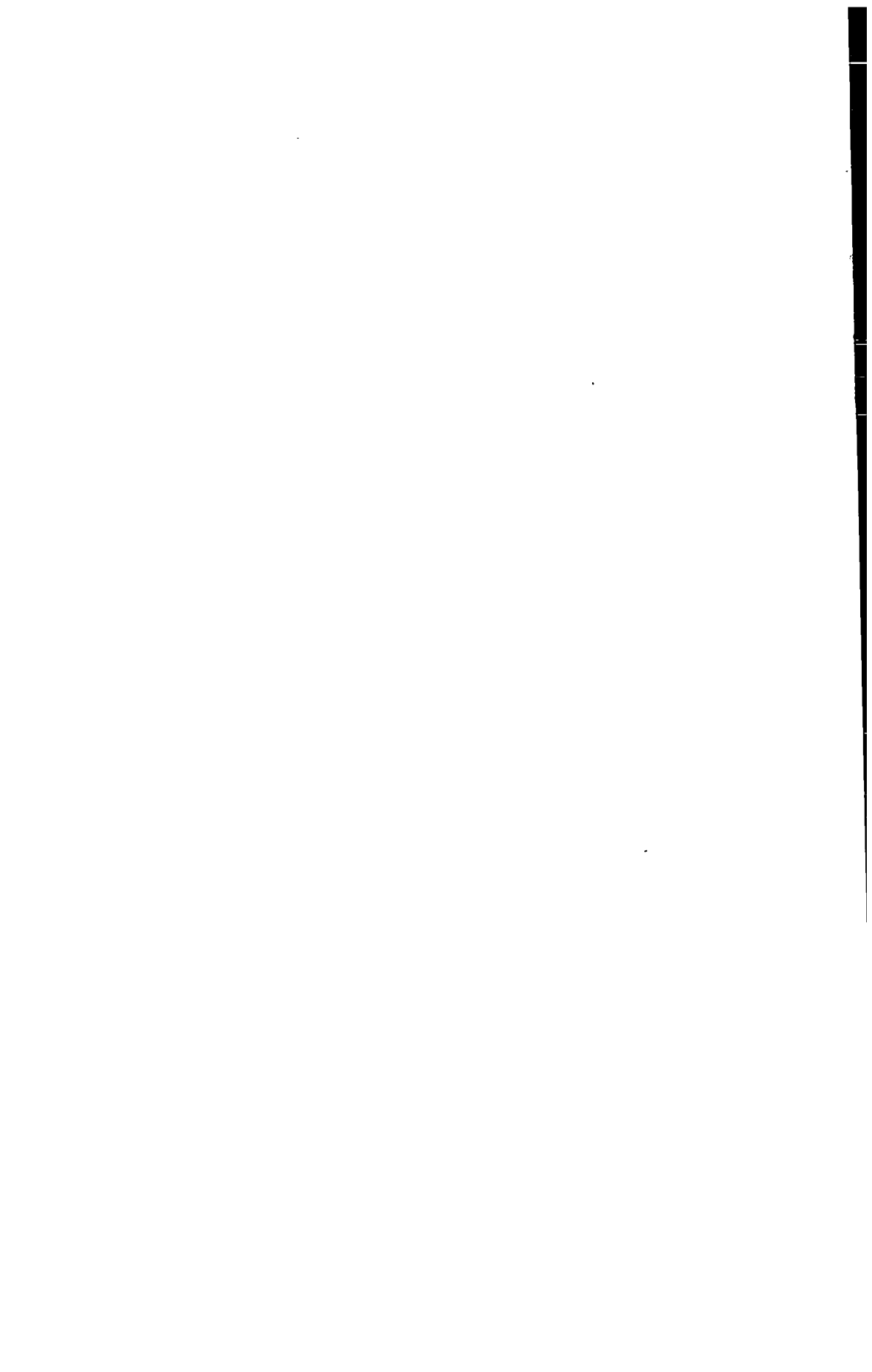
Ottawa, Canada

1968

LISTE DES APPENDICES

AU TITRE I DU RAPPORT

| | PAGE |
|---|------|
| I. Lettres patentes nommant la Commission..... | 641 |
| II. Liste des circonscriptions de pilotage du Canada (à l'exception des Grands lacs) établies depuis la Loi sur le pilotage de 1873, indiquant celles qui fonctionnaient en 1966..... | 645 |
| III. Liste des circonscriptions en fonctionnement, des ports et des régions où l'on effectue du pilotage, avec le nombre de pilotes en 1966..... | 649 |
| IV. Carte générale des circonscriptions..... | 651 |
| V. Règles de pratique et de procédure..... | 653 |
| VI. Liste des audiences..... | 655 |
| VII. Témoins, conseillers juridiques et autres personnes qui ont comparu..... | 657 |
| VIII. Mémoires..... | 667 |
| IX. Étude sur le coût du pilotage régi par la Partie VI de la Loi sur la marine marchande du Canada, 1961 à 1965, et annexes 1 à 9—Par <i>McDonald, Currie & Co.</i> , comptables agréés..... | 669 |
| X. Évaluation des répercussions économiques des coûts du pilotage—Par M. R. M. Campbell, de <i>Kates, Peat, Marwick & Co.</i> | 769 |
| XI. Étude sur la valeur relative des différents critères servant ou pouvant servir au calcul des droits de pilotage. Par Richard Lowery, architecte naval..... | 795 |
| XII. Rapport sur les régimes des pensions des pilotes et des personnes à charge—Par <i>The Wyatt Company</i> , actuaires et experts-conseils en avantages spéciaux aux employés..... | 825 |
| XIII. Pilotage à l'étranger..... | 843 |
| XIV. Liste des décisions judiciaires citées..... | 893 |



APPENDICE I

COMMISSION

nommant

L'HONORABLE YVES BERNIER

ET AUTRES

commissaires chargés d'enquêter sur les problèmes
relatifs au pilotage maritime au Canada.

Datée.....le 30 novembre 1962

Enregistrée.....le 30 novembre 1962

Film 129

Document 142

L. C. LAFLEUR

Pour le sous-registraire général du Canada

Renvoi n° 170244

APPENDICE I



CANADA

GEORGES P. VANIER

ÉLISABETH DEUX, par la grâce de Dieu,
Reine du Royaume-Uni, du Canada et de
ses autres royaumes et territoires, Chef
du Commonwealth, Défenseur de la Foi.

(Grand Sceau du Canada)

E. A. DRIEDGER
Sous-procureur général

A TOUS CEUX à qui les présentes parviendront ou qu'icelles pourront de quelque manière concerner

SALUT:

VU les dispositions de la Partie I de la Loi sur les enquêtes, au chapitre 154 des Statuts révisés du Canada, 1952, en vertu desquelles Son Excellence le Gouverneur en conseil, par le décret C.P. 1962-1575 du premier jour de novembre de l'an de grâce mil neuf cent soixante-deux, dont un exemplaire est ici joint, a autorisé la nomination de nos Commissaires y et ci-après désignés pour qu'ils fassent enquête et présentent un rapport sur les problèmes relatifs au pilotage maritime au Canada, tout particulièrement en ce qui concerne le pilotage assuré en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, et qu'ils recommandent les modifications qu'il y aurait lieu d'apporter au système de pilotage actuel, compte tenu de la sécurité de la navigation, de l'expansion du transport maritime, des intérêts des pilotes, des armateurs, des capitaines et du grand public, et en particulier, mais sans restreindre la portée générale de ce qui précède, pour que les Commissaires fassent enquête et présentent un rapport sur les points suivants:

- a) L'étendue et la nature des exigences du pilotage maritime, y compris le pilotage obligatoire, le paiement obligatoire des droits de pilotage et les exemptions;
- b) Les fonctions, les responsabilités et la condition des pilotes de la marine;
- c) La valeur du mécanisme prévu dans la Loi sur la marine marchande du Canada en ce qui concerne l'administration, la réglementation et le financement des services de pilotage, en tenant compte de certains facteurs comme l'accomplissement de ces services, la détermination, la perception et l'affectation des droits de pilotage, ainsi que l'admission dans le service, les normes techniques, la conduite, le revenu, le bien-être et la pension des pilotes,

et a conféré à Noslits Commissaires certains droits, pouvoirs et privilèges comme on pourra mieux en juger en se rapportant audit décret.

SACHEZ DONC MAINTENANT que sur l'avis de Notre Conseil privé pour le Canada, Nous nommons, constituons et désignons par les présentes, l'honorable Yves Bernier, juge de la Cour Supérieure du Québec, de la Ville de Québec en la province de Québec; M. Robert Knowlton Smith, de Waterloo en la province d'Ontario; et M. Harold Alexander Renwick, de la ville de Vancouver en la province de Colombie-Britannique, pour agir comme Nos Commissaires dans la poursuite de ladite enquête.

IL APPARTIENDRA auxdits honorable Yves Bernier, Robert Knowlton Smith et Harold Alexander Renwick de détenir et d'exercer lesdites fonctions et d'en jouir, durant Notre bon plaisir, avec les droits, pouvoirs, privilèges et émoluments attachés, de droit et en vertu de la loi, auxdites fonctions.

Nomination de la Commission

ET NOUS autorisons par les présentes Nosdits Commissaires à exercer tous les pouvoirs que leur confère l'article 11 de la Loi sur les enquêtes et à recevoir, dans toute la mesure possible, l'aide des ministères, services et organismes du gouvernement.

ET NOUS autorisons, par les présentes, Nosdits Commissaires à adopter les moyens et les méthodes qu'ils jugeront, au besoin, utiles pour la poursuite régulière de l'enquête, et à siéger aux dates et aux endroits du Canada qu'ils pourront fixer à l'occasion.

ET NOUS autorisons par les présentes Nosdits Commissaires à retenir les services des avocats, du personnel et des conseillers techniques, dont ils pourront avoir besoin, à des taux de rémunération et de remboursement sujets à l'approbation du Conseil du Trésor.

ET NOUS demandons et ordonnons, par les présentes, à Nosdits Commissaires de faire rapport au Gouverneur en conseil avec une diligence raisonnable et de déposer au bureau de l'archiviste fédéral les documents, dossiers et registres de la Commission dès que ce sera raisonnablement possible après la conclusion de l'enquête.

ET DE PLUS Nous nommons l'honorable juge Bernier président de ladite Commission.

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait émettre Nos présentes Lettres patentes et à icelles fait apposer le Grand Sceau du Canada.

TÉMOIN: Notre fidèle et bien-aimé major-général GEORGES-PHILIAS VANIER, Compagnon de Notre Ordre du Service distingué, à qui Nous avons décerné Notre Croix militaire et Notre Décoration des forces canadiennes, Gouverneur général et Commandant en chef du Canada.

A OTTAWA, ce trentième jour de novembre de l'an de grâce mil neuf cent soixante-deux, le onzième de Notre règne.

Par ordre,

JEAN MIQUELON
Sous-secrétaire d'État

C.P. 1962-1575

Copie certifiée conforme au procès-verbal d'une réunion du Comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le 1^{er} novembre 1962.

Le Comité du Conseil privé, sur avis conforme du très honorable M. John George Diefenbaker, Premier ministre, recommande que

l'honorable M. Yves Bernier, juge de la Cour supérieure du Québec, de Québec, P.Q.,

M. Robert Knowlton Smith, de Waterloo, Ontario, et

M. Harold Alexander Renwick, de Vancouver, Colombie-Britannique,

soient nommés commissaires, sous le régime de la Partie I de la Loi sur les enquêtes, pour faire enquête et présenter un rapport sur les problèmes relatifs au pilotage maritime au Canada, tout particulièrement en ce qui concerne le pilotage assuré en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, et recommander les modifications qu'il y aurait lieu d'apporter au système de pilotage actuel, compte tenu de la sécurité de la navigation, de l'expansion du transport maritime, des intérêts des pilotes, des armateurs, des capitaines et du public en général; en particulier, sans restriction de la portée générale de ce qui précède, la Commission fera enquête et présentera un rapport sur les points suivants:

- a) L'étendue et la nature des exigences du pilotage maritime, y compris le pilotage obligatoire, le paiement obligatoire des droits de pilotage et les exemptions;
- b) Les fonctions, les responsabilités et la condition des pilotes de la marine;
- c) La valeur du mécanisme prévu dans la Loi sur la marine marchande du Canada en ce qui concerne l'administration, la réglementation et le financement des services de pilotage, en tenant compte de certains facteurs comme l'accomplissement de ces services, la détermination, la perception et l'affectation des droits de pilotage, ainsi que l'admission dans le service, les normes techniques, la conduite, le revenu, le bien-être et la pension des pilotes.

Le Comité recommande, en outre,

1. que les Commissaires soient autorisés à exercer tous les pouvoirs que leur confère l'article 11 de la Loi sur les enquêtes, et qu'ils reçoivent toute la collaboration possible des ministères, départements et organismes du gouvernement;
2. que les Commissaires adoptent la procédure et les méthodes qu'ils peuvent, au besoin, juger avantageuses pour la poursuite régulière de l'enquête, et siègent aux dates et aux endroits du Canada qu'ils peuvent fixer à l'occasion;
3. que les Commissaires soient autorisés à retenir les services des avocats, du personnel et des conseillers techniques, dont ils pourront avoir besoin, à des taux de rémunération et de remboursement sujets à l'approbation du Conseil du Trésor;
4. que les Commissaires fassent rapport au Gouverneur en conseil avec une diligence raisonnable et déposent au bureau de l'archiviste fédéral les documents et dossiers de la Commission dès que ce sera raisonnablement possible après la conclusion de l'enquête; et
5. que l'honorable juge Bernier soit président de la Commission.

Le greffier du Conseil privé,
R. B. BRYCE.

APPENDICE II

LISTE DES CIRCONSCRIPTIONS DE PILOTAGE DU CANADA
(A l'exception des Grands lacs)

Établies depuis la Loi sur le pilotage de 1873,
indiquant celles qui fonctionnaient encore en 1966

| Circonscriptions | Établissement | Abolition | | Remarques | |
|---|---------------|-----------|-------------------|-----------|--|
| COLOMBIE-BRITANNIQUE | | | | | |
| Colombie-Britannique.... | 5 mai | 1875 | 15 avril | 1879 | |
| Yale et New Westminster..... | 15 avril | 1879 | 6 févr. | 1904 | Créée comme circonscription locale distincte. |
| Port de Nanaïmo et ports voisins..... | 15 avril | 1879 | 10 sept. | 1919 | " " |
| Victoria et Esquimalt..... | 20 févr. | 1880 | 10 sept. | 1919 | " " |
| Vancouver..... | 6 févr. | 1904 | 10 sept. | 1919 | " " |
| New Westminster..... | 6 févr. | 1904 | en fonctionnement | | " " |
| Colombie-Britannique créée de nouveau..... | 10 sept. | 1919 | 26 avril | 1920 | On a redonné à la circonscription de C.-B. les limites qu'elle avait en 1875, à l'exclusion de New Westminster, pour l'abolir environ huit mois plus tard. |
| Colombie-Britannique créée de nouveau..... | 22 mars | 1929 | en fonctionnement | | On a créé de nouveau la circonscription de C.-B. pour qu'elle comprenne toutes les eaux de C.-B., à l'exception de New Westminster. |
| MANITOBA | | | | | |
| Churchill..... | 13 juill. | 1933 | en fonctionnement | | |
| ONTARIO | | | | | |
| Saint-Laurent/ Kingston/Ottawa..... | 3 mai | 1934 | 17 nov. | 1960 | |
| Kingston..... | 17 nov. | 1960 | en fonctionnement | | Même si elle fait partie de l'organisation de pilotage des Grands lacs, la circonscription de Kingston a été créée en vertu de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande du Canada. |
| Cornwall..... | 17 nov. | 1960 | en fonctionnement | | |

Appendice II

| Circonscriptions | Établissement | Abolition | | Remarques |
|-----------------------|-----------------------------|-------------------|------|--|
| QUÉBEC | | | | |
| Québec..... | Loi sur le pilotage de 1873 | en fonctionnement | | Art. 322 de la Loi sur la marine marchande du Canada. |
| Montréal..... | Loi sur le pilotage de 1873 | en fonctionnement | | Art. 323 de la Loi sur la marine marchande du Canada. |
| Rivière Saguenay..... | 19 janv. 1904 | 20 juill. | 1905 | Fait partie de la circonscription de Québec depuis le 20 juillet 1905. |

| | | | | |
|-------------------------------|-----------------------|------|-------------------|------|
| NOUVEAU-BRUNSWICK | | | | |
| Restigouche..... | 2 juill. | 1876 | 9 févr. | 1935 |
| Bonaventure County..... | 3 avril | 1889 | 9 févr. | 1935 |
| Rivière Restigouche..... | 9 févr. | 1935 | en fonctionnement | |
| Bathurst..... | 9 avril | 1878 | en fonctionnement | |
| Caraquet..... | 9 avril | 1878 | en fonctionnement | |
| Miramichi..... | 7 mai | 1874 | en fonctionnement | |
| Richibucto..... | 21 avril | 1875 | en fonctionnement | |
| Buctouche..... | 28 avril | 1877 | en fonctionnement | |
| Shediac..... | 19 mai | 1876 | en fonctionnement | |
| Cocagne..... | 28 avril | 1877 | 25 févr. | 1960 |
| Charlotte County..... | 2 avril | 1874 | 25 févr. | 1960 |
| Sackville..... | 12 juill. | 1877 | 17 mai | 1924 |
| Harvey et Waterside..... | 1 ^{er} sept. | 1891 | 17 mai | 1924 |
| Hillsborough et Hopewell..... | mai | 1897 | 17 mai | 1924 |
| Amherst, N.-É..... | 24 mars | 1908 | 17 mai | 1924 |
| Shepody Basin..... | 24 juin | 1911 | 17 mai | 1924 |
| Chignecto..... | 17 mai | 1924 | 25 févr. | 1960 |
| Shippegan..... | 30 juin | 1938 | 25 févr. | 1960 |
| Baie Verte et Port Elgin..... | 30 mai | 1883 | 13 avril | 1967 |
| Saint-Jean..... | 6 juin | 1874 | en fonctionnement | |

} Ces cinq circonscriptions ont été réunies à la circonscription de Chignecto le 17 mai 1924.

Liste des circonscriptions de pilotage

| Circonscriptions | Établissement | Abolition | Remarques | |
|-------------------------------------|---------------|-----------|-------------------|---|
| NOUVELLE-ÉCOSSE | | | | |
| Halifax..... | 6 juin | 1874 | en fonctionnement | |
| Sydney..... | 9 avril | 1874 | en fonctionnement | |
| Lacs Bras d'Or..... | 7 mai | 1874 | en fonctionnement | |
| Richmond County..... | 23 févr. | 1894 | 9 sept. 1943 | La circonscription de <i>Richmond County</i> a été réunie à la circonscription de <i>Bras d'Or Lakes</i> le 9 septembre 1943. |
| Pugwash..... | 2 févr. | 1877 | en fonctionnement | |
| Pictou..... | 23 mars | 1874 | en fonctionnement | |
| Sheet Harbour..... | 8 déc. | 1938 | en fonctionnement | |
| Tatamagouche et Brûlé..... | 15 avril | 1879 | 26 févr. 1960 | |
| Antigonish..... | 16 mai | 1879 | 25 févr. 1960 | |
| Wallace..... | 11 juin | 1879 | 25 févr. 1960 | |
| St. Mary's et Liscombe.. | 10 juin | 1880 | 25 févr. 1960 | |
| Parrsboro..... | 24 janv. | 1881 | 25 févr. 1960 | |
| Louisbourg..... | 28 févr. | 1881 | 25 févr. 1960 | |
| Tidnish et Northport..... | 30 mai | 1883 | 25 févr. 1960 | |
| St. Mary's Bay..... | 11 juin | 1888 | 25 févr. 1960 | |
| Port Medway..... | 8 août | 1898 | 25 févr. 1960 | |
| St. Anne's Bay..... | 16 mai | 1903 | 25 févr. 1960 | |
| Minas Basin..... | 9 avril | 1907 | 25 févr. 1960 | |
| Economy..... | 10 juill. | 1886 | 13 avril 1967 | |
| Glace Bay..... | 19 juin | 1885 | 13 avril 1967 | |
| Hants County..... | 4 mai | 1878 | 13 avril 1967 | |
| Digby, Annapolis et Bear River..... | 27 mai | 1892 | 23 nov. 1961 | |
| Inverness Southern..... | 15 avril | 1904 | 17 juin 1954 | |

ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD

| | | | | |
|---------------------------|-----------------------|------|-------------------|--|
| Summerside..... | 9 juin | 1877 | 30 sept. 1931 | Ces cinq circonscriptions ont été fusionnées dans la nouvelle circonscription de l'Île du Prince-Édouard qui comprend toutes les eaux autour de l'île jusqu'à un mille au large des côtes. |
| Alberton..... | 8 juin | 1877 | 30 sept. 1931 | |
| Crapaud..... | 22 mars | 1878 | 30 sept. 1931 | |
| New London..... | 16 avril | 1878 | 30 sept. 1931 | |
| Richmond Bay..... | 1 ^{er} sept. | 1898 | 30 sept. 1931 | |
| Île du Prince-Édouard.... | 30 sept. | 1931 | en fonctionnement | |

Appendice II

| Circonscriptions | Établissement | Abolition | Remarques |
|-----------------------|----------------------------|----------------------------|--|
| TERRE-NEUVE | | | |
| Botwood..... | 1 ^{er} janv. 1965 | en fonctionnement | Ces cinq circonscriptions ont été établies en vertu de la législation de Terre-Neuve plusieurs années avant qu' elle se joigne au Canada le 31 mars 1949. Après la proclamation pour Terre-Neuve de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande du Canada le 1 ^{er} janvier 1965, toutes ces circonscriptions ont été rétablies en vertu de cette loi, à l'exception de la circonscription de Lewisporte qui disparaissait à cette date. |
| Humber Arm..... | 1 ^{er} janv. 1965 | en fonctionnement | |
| Port-aux-Basques..... | 1 ^{er} janv. 1965 | en fonctionnement | |
| Saint-Jean..... | 1 ^{er} janv. 1965 | en fonctionnement | |
| Lewisporte..... | | 1 ^{er} janv. 1965 | |

RÉSUMÉ

| Province | Nombre de circonscriptions | | |
|----------------------------|----------------------------|-----------|-------------------|
| | Établies | Abolies | En fonctionnement |
| Colombie-Britannique..... | 8 | 6 | 2 |
| Manitoba..... | 1 | — | 1 |
| Ontario..... | 3 | 1 | 2 |
| Québec..... | 3 | 1 | 2 |
| Nouveau-Brunswick..... | 20 | 12 | 8 |
| Nouvelle-Écosse..... | 23 | 17 | 6 |
| Île du Prince-Édouard..... | 6 | 5 | 1 |
| Terre-Neuve..... | 5 | 1 | 4 |
| TOTAL..... | 69 | 43 | 26 |

APPENDICE III

LISTE DES CIRCONSCRIPTIONS EN FONCTIONNEMENT,
DES PORTS ET DES RÉGIONS

Où l'on effectue du pilotage, avec le nombre de pilotes en 1966

TABLEAU 1

| Circonscriptions établies en vertu de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande du Canada (non compris Kingston) où le ministre des Transports est l'autorité de pilotage | |
|--|-------------|
| Québec (Québec)..... | 85 |
| Montréal (Québec) | |
| —pilotes de rivière..... | 136 |
| —pilotes de port..... | 20 |
| | <hr/> 156 |
| Cornwall (Ontario)..... | 37 |
| Halifax (N.-É.)..... | 16 |
| Sydney (N.-É.)..... | 9 |
| Bras d'Or Lakes (N.-É.)..... | 2 |
| Saint-Jean (N.-B.)..... | 8 |
| Churchill (Manitoba)..... | 2 |
| Colombie-Britannique..... | 74 |
| | <hr/> 389 |
| | <hr/> <hr/> |

TABLEAU 2

| Circonscriptions établies en vertu de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande du Canada où une commission locale est l'autorité de pilotage | |
|--|-------------|
| New Westminster (C.-B.)..... | 7 |
| Île du Prince-Édouard..... | 6 |
| Rivière Restigouche (N.-B.)..... | 2 |
| Bathurst (N.-B.)..... | 3 |
| Caraquet (N.-B.)..... | 2 |
| Miramichi (N.-B.)..... | 4 |
| Richibucto (N.-B.)..... | 1 |
| Buctouche (N.-B.)..... | 3 |
| Shediac (N.-B.)..... | 3 |
| Pugwash (N.-É.)..... | 4 |
| Pictou (N.-É.)..... | 2 |
| Sheet Harbour (N.-É.)..... | 2 |
| Saint-Jean (T.-N.)..... | 8 |
| Botwood (T.-N.)..... | 3 |
| Port-aux-Basques (T.-N.)..... | 2 |
| Humber Arm (T.-N.)..... | 3 |
| | <hr/> 55 |
| | <hr/> <hr/> |

TABLEAU 3

«Circonscriptions» des Grands lacs
(y compris Kingston)

Partie VIA de la Loi sur la marine
marchande du Canada

| | |
|--------------------------------------|-------------|
| Circonscription n° 1 (Kingston)..... | 29 |
| Circonscription n° 2..... | 50 |
| Circonscription n° 3..... | 6 |
| | <hr/> 85 |
| | <hr/> <hr/> |

TABLEAU 4

Goose Bay—Pilotage administré par le
ministère des Transports en vertu de la
Loi sur l'administration financière

| | |
|------------------------------|-------------|
| Nombre total de pilotes..... | 2 |
| | <hr/> <hr/> |

TABLEAU 5

Pilotage dans les zones non organisées

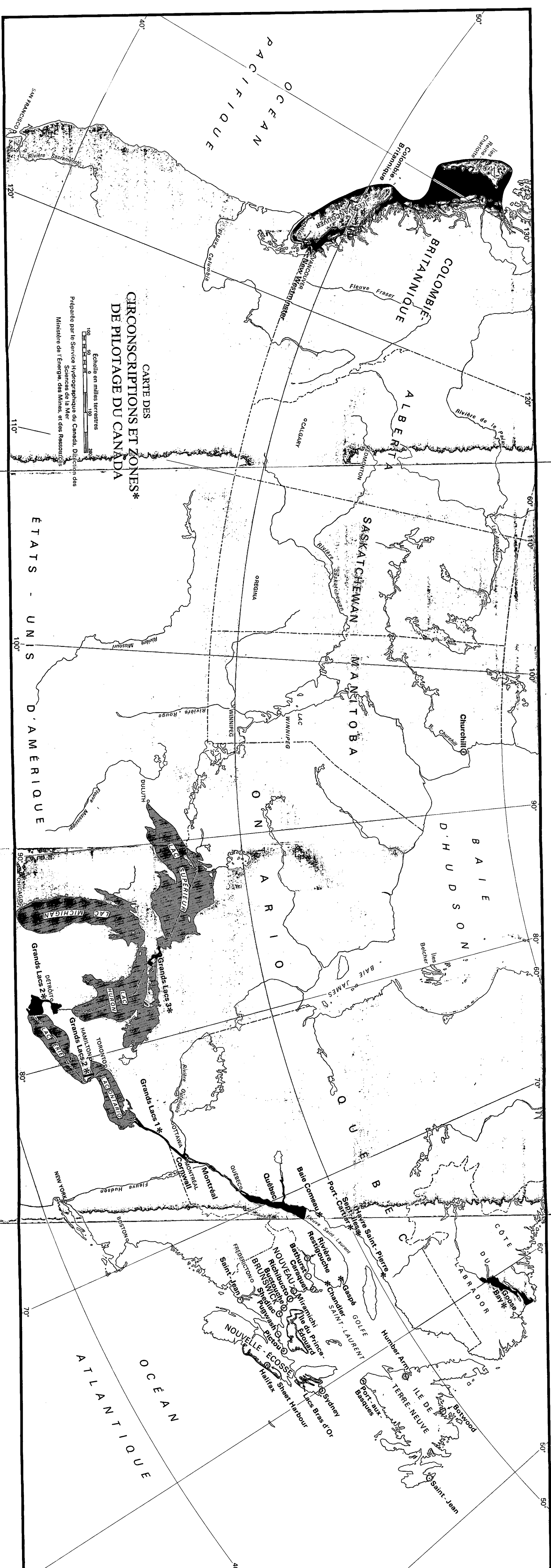
| <i>Endroit</i> | |
|---|-----------|
| Baie Comeau (Québec) (<i>Cargill Grain Company</i>)..... | 2 |
| Port-Cartier (Québec) (<i>Cartier Mining Company</i>)..... | 2 |
| Sept-Îles (Québec) (<i>Iron Ore Company of Canada</i>)..... | 5 |
| Havre St-Pierre (Québec)..... | 1 |
| Gaspé (Québec)..... | 3 |
| Chandler (Québec)..... | 2 |
| Ailleurs (approximation)..... | 10 |
| Nombre total de pilotes..... | <u>25</u> |

APPENDICE IV
 CARTE DES CIRCONSCRIPTIONS ET
 ZONES* DE PILOTAGE DU CANADA

- Province**
 Colombie-Britannique
 Nouvelle-Brunswick
 Nouveau-Brunswick
 Ile du Prince-Edouard
 Nouvelle-Ecosse
 Terre-Neuve
- Circonscription ou Zone***
 Colombie-Britannique
 New Westminster
 Churchill
 *Circonscription des Grands lacs n° 3
 (St. Mary's River)
 *Circonscription des Grands lacs n° 2
 (Sarnia-Port Weller)
 *Circonscription des Grands lacs n° 1
 (Kingston)
 Cornwall
 Montréal
 Québec
 *Baie Comeau
 *Port-Carter
 *Sept-Îles
 *Havre Saint-Pierre
 *Gaspé
 *Chandler
 Rivière Restigouche
 Bathurst
 Caraquet
 Miramichi
 Richibouctou
 Bécouche
 Shediac
 Saint-Jean
 Ile du Prince-Edouard
 Pugwash
 Pictou
 Sydney
 Lacs Bras d'Or
 Sheet Harbour
 Halifax
 Humber Arm (Corner Brook)
 Botwood
 Saint-Jean
 Port-aux-Basques
 *Goose Bay (Labrador)

CARTE DES
 CIRCONSCRIPTIONS ET ZONES*
 DE PILOTAGE DU CANADA

Echelle en milles terrestres
 0 50 100 200
 Préparée par le Service Hydrographique du Canada, Division des
 Sciences de la Mer
 Ministère de l'Énergie, des Mines, et des Ressources



APPENDICE V

RÈGLES DE PRATIQUE ET DE PROCÉDURE

CHAPITRE PREMIER

Audiences

- Règle 1. La Commission tiendra des audiences publiques quand et où elle le jugera à propos; une dernière audience générale aura lieu avant que la Commission termine son enquête.
- Règle 2. Ces audiences seront annoncées dans les journaux au moins six semaines d'avance.
- Règle 3. Il pourra aussi y avoir des audiences à huis clos si la Commission le juge à propos.
- Règle 4. Toute personne ou tout organisme public ou privé qui désire présenter un mémoire à la Commission ou comparaître devant elle à l'une quelconque de ses audiences publiques doit lui fournir son mémoire ou lui faire parvenir sa demande de comparution au moins deux semaines avant la date fixée pour le début de l'audience.
- Règle 5. Quiconque comparaît devant la Commission peut le faire soit en personne soit par avocat; les organismes publics ou privés peuvent se faire représenter par leurs dirigeants.
5. Un état nominatif sera dressé pour chaque audience et envoyé par la poste au moins cinq jours avant l'audience à tous ceux qui auront présenté un mémoire ou demandé à comparaître, et chacun sera appelé et entendu suivant l'ordre établi dans l'état nominatif, à moins que la Commission n'en décide autrement.
- Règle 7. On fera le compte rendu sténographique des audiences publiques de la Commission. Il sera possible d'acheter des copies des transcriptions. Ceux qui en désirent devront s'adresser au secrétaire, qui leur en fera connaître le coût.

CHAPITRE II

Mémoires

- Règle 8. Les mémoires doivent traiter des sujets sur lesquels porte l'enquête de la Commission Royale, conformément au décret du conseil C.P. 1962-1575 (copie ci-jointe).
- Règle 9. Les conclusions qu'on avance, les opinions qu'on exprime et les recommandations qu'on soumet doivent s'appuyer sur des données de fait.
- Règle 10. Les recommandations doivent être aussi précises que possible; elles doivent indiquer les mesures à prendre, quand et où elles doivent être prises, et les résultats qu'on peut en attendre.
- Règle 11. Les recommandations doivent, si possible, se conformer aux alinéas a), b) et c) du décret du conseil C.P. 1962-1575.
- Règle 12. Les mémoires doivent être précédés d'un résumé des principales conclusions et recommandations.
- Règle 13. S'il est fait mention de quelque loi, un renvoi citera l'article ou les articles dont il s'agit.
- Règle 14. Un mémoire qui a trait à l'exécution ou à l'omission de travaux particuliers s'accompagnera d'un plan ou dessin et de détails suffisants pour bien montrer ce dont il s'agit.
- Règle 15. Tout document, à l'exception des textes de loi, cité dans un mémoire ou nécessaire à sa compréhension, doit être déposé avec le mémoire; l'inobservation de cette règle pourrait priver la personne qui dépose le mémoire du droit de se servir d'un tel document.
- Règle 16. Les personnes qui présentent des mémoires doivent aussi fournir à la Commission les autres données et renseignements que la Commission pourra exiger, sous la forme et de la manière prescrites dans chaque cas.

Appendice V

- Règle 17. Les mémoires doivent être à interligne double et à alinéas numérotés consécutivement; ils seront présentés sur papier ministre (8 po. $\frac{1}{2}$ sur 14 po.), imprimés, dactylographiés ou écrits lisiblement à l'encre, en français ou en anglais, et d'un côté de la feuille seulement.
- Règle 18. Mention doit être faite du nom, de l'occupation, du domicile ou du lieu d'affaires de la personne, ou du groupement, qui présente le mémoire, et, s'il s'agit d'une association, des objectifs et du nombre total de membres qui font partie du groupement.
- Règle 19. Les mémoires doivent être déposés en quinze exemplaires, sauf pour ce qui est des documents ou des pièces, dont on peut ne déposer que deux exemplaires.
- Règle 20. Un exemplaire de chaque mémoire et des documents y annexés se trouvera, à compter de la date de leur dépôt, dans le bureau du secrétaire de la Commission, à la disposition de ceux qui voudraient en prendre connaissance.
- Règle 21. C'est aux personnes et aux organismes qui présentent des mémoires qu'il incombe d'en faire la distribution; toute demande d'exemplaires sera transmise à la personne ou à l'organisme qui a présenté le mémoire.

CHAPITRE III

Témoignages

- Règle 22. Lors des audiences, les mémoires seront acceptés comme s'ils avaient été lus, mais les faits qui y sont allégués doivent être établis par des témoignages appropriés.
- Règle 23. Il est permis de recourir à des témoignages de spécialistes sur toute question pertinente.
- Règle 24. On pourra présenter des plaidoyers de vive voix ou par écrit au cours de l'audience où les témoignages sont entendus, ou encore lors de la dernière audience.
- Règle 25. La loi sur la preuve au Canada, de même que les lois sur la preuve en vigueur dans la province où siège la Commission, s'appliqueront aux audiences, dans la mesure du possible.
- Règle 26. Personne n'aura accès aux témoignages rendus au cours d'audiences à huis clos.

CHAPITRE IV

Témoins

- Règle 27. Les témoins ou les parties qui ne comparaissent pas de leur plein gré pourront être sommés de comparaître au gré de la partie désirant leur comparution ou à celui de la Commission, aux termes d'une assignation en bonne et due forme délivrée en conformité des lois de la province où siège la Commission.
- Règle 28. Sous peine d'application des rigueurs de la loi, le témoin ou la partie ainsi assigné devra se présenter à l'audience, à l'endroit, au jour et à l'heure indiqués.

CHAPITRE V

Modifications

- Règle 29. Les présentes règles pourront être modifiées à l'occasion sans avis préalable.
- Règle 30. Les présentes règles ont pour objet de faciliter les travaux de la Commission et l'exercice de ses fonctions; elles doivent être interprétées dans ce sens.

FAIT à Ottawa ce 20^e jour de décembre 1962.

La Commission royale d'enquête sur le pilotage

Le secrétaire,

G. W. NADEAU.

APPENDICE VI

LISTE DES AUDIENCES

| Lieu des audiences | Date des audiences |
|--|----------------------------|
| Ottawa (Ontario)..... | 21 décembre 1962 |
| Charlottetown (Î.P.-É.)..... | 11 février 1963 |
| Shediac (N.-B.)..... | 13 février 1963 |
| Saint-Jean (N.-B.)..... | 14 et 15 février 1963 |
| Vancouver (C.-B.)..... | 11 au 16 mars 1963 |
| Prince Rupert (C.-B.)..... | 18 et 19 mars 1963 |
| New Westminster (C.-B.)..... | 25 au 29 mars 1963 |
| Vancouver (C.-B.)..... | 30 mars 1963 |
| Saint-Jean (T.-N.)..... | 29 avril au 3 mai 1963 |
| Lewisporte et Botwood (T.-N.)..... | 4 mai 1963 |
| Corner Brook (T.-N.)..... | 6 au 8 mai 1963 |
| Baie Comeau (Québec)*..... | 18 mai 1963 |
| Port-Cartier et Sept-Îles (Québec)*..... | 19 mai 1963 |
| Gaspé et Chandler (Québec)*..... | 20 mai 1963 |
| Dalhousie et Bathurst (N.-B.)*..... | 21 mai 1963 |
| Caraquet (N.-B.)*..... | 22 mai 1963 |
| Miramichi et Richibucto (N.-B.)*..... | 23 mai 1963 |
| Buctouche (N.-B.)*..... | 24 mai 1963 |
| Pugwash (N.-É.)*..... | 24 mai 1963 |
| Pictou (N.-É.)*..... | 25 mai 1963 |
| Halifax (N.-É.)..... | 28 au 30 mai 1963 |
| North Sydney (N.-É.)..... | 3 au 5 juin 1963 |
| Saint-Jean (N.-B.)..... | 6 et 7 juin 1963 |
| Montréal (Québec)..... | 25 juin au 12 juillet 1963 |
| Québec (Québec)..... | 22 au 26 juillet 1963 |
| Chicoutimi (Québec)..... | 29 et 30 juillet 1963 |
| Fort Churchill (Manitoba)..... | 1 ^{er} août 1963 |
| Saint-Jean (N.-B.)..... | 26 et 27 août 1963 |
| Québec (Québec)..... | 9 au 20 septembre 1963 |
| Montréal (Québec)..... | 30 sept. au 11 oct. 1963 |
| Montréal (Québec)..... | 18 au 29 novembre 1963 |
| Montréal (Québec)..... | 9 au 13 décembre 1963 |
| Montréal (Québec)..... | 13 au 17 janvier 1964 |
| Montréal (Québec)..... | 3 au 18 février 1964 |

Appendice VI

| Lieu des audiences | Date des audiences |
|-------------------------------|--------------------------------|
| St. Catharines (Ontario)..... | 9 au 13 mars 1964 |
| Toronto (Ontario)..... | 16 au 20 mars 1964 |
| Toronto (Ontario)..... | 6 au 14 avril 1964 |
| Ottawa (Ontario)..... | 1 ^{er} au 9 juin 1964 |
| Toronto (Ontario)..... | 15 au 18 juin 1964 |
| Ottawa (Ontario)..... | 14 au 30 septembre 1964 |
| Ottawa (Ontario)..... | 19 au 23 octobre 1964 |
| Ottawa (Ontario)**..... | 6 au 15 janvier 1965 |

*Audiences tenues à bord du *C. D. Howe*

**Plaidoiries

APPENDICE VII

TÉMOINS, CONSEILLERS JURIDIQUES ET AUTRES
PERSONNES QUI ONT COMPARU

| TÉMOINS | COMPTE RENDU ET N° DU VOLUME |
|---------------------------|---|
| Albinson, G. B..... | Pilote de la circonscription de pilotage n° 2, Grands lacs..... 113, 114 |
| Alexander, W. B..... | Pilote du port de Saint-Jean (N.-B.)..... 35 |
| Allard, G. F..... | Courtier en douane, Gaspé..... CDH/3 |
| Allard, H..... | Conseil des ports nationaux, Québec..... 49, 50, 61, 62 |
| Amiot, L..... | Capitaine de port, Baie Comeau..... CDH/1 |
| Angus, R. B..... | Upper Lakes Steamship Ltd..... 126 |
| Antle, T. W..... | Autorité de pilotage, Botwood..... 25 |
| Arcand, H..... | Pilote de Montréal..... 79, 80 |
| Armstrong, R..... | Association des employés de la marine canadienne..... 150 |
| Barras, R..... | Pilote de Québec..... 52, 53 |
| Barrick, J. S..... | Agent régional de la marine, Prescott..... 37, 116 |
| Barry, V..... | Canadian Merchant Service Guild..... 152 |
| Bateman, S. C..... | Ministère des Transports, Ottawa..... 155 |
| Baxter, J. R..... | Ministère des Transports, Ottawa..... 149, 154 |
| Beatty, G. E..... | Pilote de la circonscription de pilotage n° 2, Grands lacs..... 115 |
| Beaudet, G..... | Conseil des ports nationaux, Montréal..... 107 |
| Beaudet, J. T..... | Pilote de Baie Comeau..... CDH/1 |
| Bédard, J. A. B..... | Pilote de Québec, Fédération des pilotes du Saint-Laurent..... 73-76, 94-97, 109, 110 |
| Bélanger, B..... | Pilote de Montréal..... 82 |
| Bell, J. D..... | Pilote du lac Ontario..... 120 |
| Benson, P. C. Cdr..... | Capitaine de port, chantier maritime de la M.R.C., Halifax..... 28 |
| Bernier, H. P..... | Pilote de Québec..... 80, 81 |
| Bessette, F..... | Ministère des Travaux publics, Montréal..... 40 |
| Bissonnette, J. R. G..... | Pilote de Kingston..... 90-93, 119, 137 |
| Blanchet, G..... | Conseil des ports nationaux, Québec..... 50 |
| Bodensieck, C. A..... | Canada Steamship Lines Ltd..... 126 |
| Bond, A. H..... | Association du service civil du Canada..... 124 |
| Bouchard, A..... | Saguenay Terminals Ltd..... 54 |
| Brie, L. G..... | Officier-commandant, Institut de Marine de Rimouski..... 73 |
| Brock, S. S..... | Canadian Overseas Shipping Ltd..... 108 |
| Brodie, D. C..... | C. Gardner Johnson Ltd..... 8 |
| Brodie, W. E..... | Ramsay, Greig Co..... 51 |
| Brown, J. A..... | Ministère des Travaux publics, Halifax..... 28 |
| Brownell, F. E..... | Pilote de Pugwash..... CDH/9 |
| Bugden, L. E..... | Ministère des Transports, Saint-Jean (T.-N.) 19 |
| Burke, J. J..... | Saguenay Shipping Ltd..... 9, 10 |
| Burnside, R. J..... | Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent..... 37-39, 41, 42, 138 |
| Burry, S..... | Pilote d'Humber Arm..... 25 |
| Campbell, D. J..... | Pilote des lacs Bras d'Or..... 32, 33 |
| Campbell, J. A..... | Dominion Steel and Coal Corp..... 31 |
| Campbell, J. H..... | Pilote de Sydney..... 33 |

| TÉMOINS | COMPTE RENDU ET N° DU VOLUME |
|----------------------------------|---|
| Cardin, J. R..... | Relations industrielles, pilotes du Saint-Laurent..... 76, 77 |
| Carpenter, F. J..... | Chambre de commerce de Lewisporte..... 23 |
| Carr, A. F..... | Autorité de pilotage, rivière Restigouche..... CDH/4 |
| Catinus, W. A. W..... | Ministère des Transports, Montréal..... 43-46 |
| Chisholm, W. C..... | Capitaine de remorqueur, Saint-Jean (N.-B.) 34, 35 |
| Clancy, R..... | Blue Peter Steamship Ltd..... 19 |
| Clayton, J. E..... | Commissaires du havre de New Westminster 14 |
| Cleary, T..... | Kent Lines Ltd..... 34 |
| Cleland, J. O..... | Autorité de pilotage, Richibucto..... CDH/7 |
| Cloutier, J. E..... | Ministère des Transports, Québec..... 62 |
| Clow, E. R..... | Pilote de l'île du Prince-Édouard..... 1 |
| Cobham, R. V..... | Pilote de Saint-Jean (N.-B.)..... 3, 35, 129, 133, 152, 153 |
| Coles, H. G..... | Pilote de Vancouver..... 17 |
| Colley, H..... | Colley Motor Ships Ltd..... 70, 103-107, 136, 137 |
| Collins, M..... | Pilote de Saint-Jean (T.-N.)..... 21, 22, 153 |
| Collinson, W. E..... | Quebec North Shore Paper Co..... 101 |
| Colquhoun, J. H..... | Cunard Steamship Co..... 51 |
| Conley, A. R..... | Canadian Pacific Steamship, capitaine de bac 3, 35 |
| Connolly, J. L..... | Aluminium Co. of Canada..... 10 |
| Cook, J. V..... | Muskegan Harbour Authority, Port Director (U.S.A.)..... 148 |
| Côté, C. E..... | Pilote de la circonscription de pilotage n° 2, Grands lacs..... 115 |
| Crawford, M ^{me} B..... | Administration du pilotage (Port Weller-Sarnia)..... 116, 117 |
| Crawford, L. H..... | Administration du pilotage (Port Weller-Sarnia)..... 117, 124 |
| Crook, W. H..... | Pilote d'Halifax..... 27-29, 131 |
| Cummings, J. A..... | Canadian British Aluminium Co..... CDH/1 |
| Cumyn, A..... | Ministère des Transports, Ottawa..... 141 |
| Daly, C. J..... | Ministère des Travaux publics, Ottawa..... 144 |
| Dansereau, A..... | Ministère des Transports, Montréal..... 38 |
| Darley-Bentley, F. L..... | Ministère des Transports, Ottawa..... 99 |
| Darling, H. J..... | Ministère des Transports, Ottawa..... 144 |
| Davis, A. R..... | Saint-John Shipbuilding & Dry Dock Co.... 34 |
| Davis, I. E..... | Autorité de pilotage, Port-aux-Basques..... 24 |
| Davis, J. C..... | Charpentier et constructeur de navires, Saint-Jean (T.-N.)..... 20 |
| Davis, T. L..... | Pilote de Kingston..... 88-90 |
| Dawe, A. H. W..... | Autorité de pilotage, Humber Arm..... 24, 25 |
| Day, F. C..... | Capitaine de port, Hamilton..... 121 |
| Dennis, J. S..... | Pacific Coast Terminals Co. Ltd..... 15 |
| Desgroseilliers, E..... | Pilote de Kingston..... 92 |
| Devine, M. G..... | Furness, Withy & Co. Ltd..... 19 |
| Dixon, K..... | Agent régional de la marine, Vancouver..... 7, 12 |
| Dixon, P. T..... | Ministères des Transport, Ottawa..... 145 |
| Doiron, Laurier..... | J. D. Irving Ltd. et sociétés affiliées..... 58 |
| Doiron, Louis..... | Chambre de Commerce de Chandler..... CDH/3 |
| Dolomount, H..... | Autorité de pilotage, Port-aux-Basques..... 24 |
| Dorais, L. E..... | Ministère du Revenu national (douanes) Gaspé..... CDH/3 |

| TÉMOINS | COMPTE RENDU ET N° DU VOLUME |
|------------------------|--|
| Doucet, A. J..... | Pilote de Bathurst..... CDH/4 |
| Dougan, L. S..... | Exploitant de bateaux-pilotes, Kingston..... 93 |
| Downey, G. N..... | Pilote de Cornwall..... 91 |
| Draney, R. W..... | Crown Zellerbach Building Materials Ltd..... 14 |
| Drouin, G..... | Ministère des Travaux publics, Québec..... 50 |
| Dufour, M..... | Pilote du Lac Ontario..... 122 |
| Dussault, J. L. M..... | Pilote de Québec..... CDH/2, 54, 55, 62-66, 126, 153 |
| Dwyer, L..... | Pilote de Lewisporte..... 23 |
| Eddy, F. N..... | Ministère des Transports, Vancouver..... 7A, 9, 16, 17 |
| Eden, T. J..... | Capitaine de port, Gaspé..... CDH/3 |
| Edwards, J. A..... | Ministère des Transports, Cornwall..... 72, 89, 90 |
| English, R. F..... | Autorité de pilotage, Pictou..... CDH/10 |
| Evans, F. J..... | Ministère des Finances, Saint-Jean (T.-N.)... 18, 19 |
| Fairclough, W..... | Ministère des Transports, Québec..... 50 |
| Farnam, H. E..... | Iron Ore Co. of Canada..... CDH/2 |
| Foley, R..... | Montreal Boilers, Scaling & Shipping..... 41 |
| Foote, G..... | Pilote de Botwood..... 23 |
| Forrester, V..... | Seaboard Shipping Co..... 15 |
| Forsythe, W. R..... | Irving Refining Ltd..... 34 |
| Fournier, D..... | Pilote de Québec..... 153 |
| Fox, H. J..... | Agent-surveillant de l'immigration, Montréal 109 |
| Fraser, C. W..... | Pilote de Pictou..... CDH/10 |
| Fraser, J. M. H..... | Saint John Dry Dock..... 58 |
| French, L. G..... | The Federal Commerce and Navigation Co. 108 |
| Gagné, R..... | Pilote de Montréal..... 82 |
| Gagnon, L. A..... | Ministère des Transports, Québec..... CDH/6 |
| Gatheral, J..... | Pilote de Saint-Jean (T.-N.)..... 133 |
| Gaudreau, G. E..... | Agent régional de la marine, Québec..... 36, 54 |
| Gauthier, J. A..... | Pilote de Québec..... 60 |
| Gendron, J. J..... | McAllister Towing Co. Ltd., anciennement Ministère des Transports, Montréal..... 79 |
| Giasson, J. G..... | Autorité de pilotage, Caraquet..... CDH/5 |
| Gilley, H. L..... | Pilote de New Westminster..... 12, 13, 130 |
| Gilot, R..... | Aspirant pilote de Québec..... 71 |
| Gingras, F. P..... | Ministère des Transports, Montréal..... 49 |
| Gosse, W. A..... | Pilote de Vancouver..... 4-6, 9, 13, 17 |
| Gray, N. G..... | Hydrographe fédéral..... 138 |
| Greenwood, C. B..... | Iron Ore Co. of Canada..... 101 |
| Gress, C..... | Commissaires du havre de Windsor..... 119 |
| Grewar, W. J..... | Autorité de pilotage, Port Weller..... 112 |
| Grieve, J. C..... | St. John's Port and Harbour Commission... 19, 20 |
| Griffith, E. B..... | Commissaires du havre de Toronto..... 122 |
| Griffith, H..... | Capitaine de port, Saint-Jean (N.-B.)..... 3 |
| Guérin, J. P. F..... | Vérificateur, pilotes du fleuve (Montréal).... 83 |
| Guest, B..... | Commissaires du havre de Toronto..... 122 |
| Guimont, P. H..... | Clément, Guimont, Inc., courtiers, Québec.. 68, 87 |
| Haines, H. M..... | Capitaine de remorqueur..... 58 |
| Hall, Y..... | Saguenay Shipping Co..... 30 |
| Hamel, A..... | Anciennement du ministère des Transports, Québec..... 50, 51 |
| Hamelin, L..... | Pilote de Montréal..... 93 |
| Hamelin, O. T..... | Pilote de Montréal..... 49, 81, 82, 109, 152, 153 |

| TÉMOINS | COMPTE RENDU ET N° DU VOLUME |
|-----------------------|--|
| Hancock, W. C..... | Pilote de Saint-Jean (T.-N.)..... 20-22 |
| Haralson, J..... | Cargill Grain Co..... CDH/1 |
| Hartling, E. K..... | Pilote d'Halifax..... 30 |
| Harvey, M..... | Maire de Coquitlam..... 15 |
| Hemond, L..... | Secr.-trés., pilotes du fleuve (Montréal)..... 82, 83, 92 |
| Henderson, R. P..... | Ministère des Travaux publics, Toronto..... 116 |
| Herring, M..... | Capitaine de remorqueur, Saint-Jean (N.-B.) 34 |
| Higgins, D..... | Ministère des Travaux publics, Saint-Jean (N.-B.)..... 3 |
| Himmelman, D. T..... | Pilote d'Halifax..... 28 |
| Houde, A..... | Montreal Boatmen Ltd..... 39 |
| Houde, R..... | Three Rivers Boatmen Ltd..... 39 |
| Hume, D..... | Newfoundland Minerals Ltd..... 20 |
| Huntley, A. M..... | Pilote de North Sydney..... 31-33 |
| Huntley, C. A..... | Ministère des Transports, Sydney..... 31-33 |
| Huot, D..... | Vérificateur, pilotes de Québec..... 66 |
| Hurst, C. K..... | Ministère des Travaux publics, Ottawa..... 143 |
| Ingalls, R. W..... | Pilote de New Westminster..... 13 |
| Irving, K. C..... | Kent Line Ltd.; Irving Oil Co.; J. D. Irving Ltd.; Irving Refining Ltd..... 34, 35 |
| Jeffrey, E..... | Eugène et André Jeffrey Enr..... 50 |
| Johnson, C. E..... | Pilote d'Humber Arm..... 25, 26 |
| Johnson, N. S..... | Capitaine de navire, Grands lacs..... 120, 162 |
| Johnstone, H. S..... | Ministère du Travail, Ottawa..... 149, 150 |
| Jones, D. R..... | Ministère des Transports, Ottawa..... 72, 130, 131, 144, 146, 148, 150 |
| Kane, H. E..... | H. E. Kane Agencies Ltd..... 3 |
| Kavanagh, J. W..... | Capitaine de port, New Westminster..... 11, 14 |
| Kean, A..... | Pilote de Saint-Jean (T.-N.)..... 21 |
| Kelly, D. T..... | Imperial Oil Ltd..... 124, 138 |
| Kirouac, R..... | Montreal Boatmen Ltd..... 39 |
| Koenig, M..... | Pilote de Québec..... 53, 59 |
| Kuefner, E. A..... | Lake Superior Pilots Association, Duluth... 151, 152 |
| Lafleur, V..... | Pilote de Québec..... 71 |
| Lallemand, F. E..... | Quebec Iron and Titanium Co..... 101 |
| Land, H..... | Ministère des Transports, Montréal..... 40, 41, 141 |
| Langlois, J. S..... | Ancien pilote de Québec..... 52 |
| Lanteigne, D..... | Pilote de Caraquet..... CDH/5 |
| Larose, J..... | Vérificateur, pilotes du port de Montréal, de Cornwall et de Kingston..... 84, 87, 92 |
| Larue, L. I. G..... | Pilote de Québec..... 61 |
| Latter, A. D..... | Ministère des Transports, Halifax..... 27, 30 |
| Latulippe, J. L..... | Pilote de Québec..... 60 |
| Lauzon, T. A..... | Conseil des ports nationaux, Churchill..... 56 |
| Lavoie, C. B..... | Pilote du port de Montréal..... 82-84 |
| Lavoie, H..... | Vérificateur, Fédération des pilotes du Saint- Laurent..... 74 |
| Layden, L. H..... | Autorité de pilotage, Lewisperote..... 21, 23 |
| Le Drew, G..... | Pilote de Botwood..... 23 |
| Lemieux, Y..... | Davie Shipbuilding Co..... 49 |
| Lessard, A..... | Ministère des Transports, Québec..... 51, 52, 61, 68 |
| Ligtermoet, R. J..... | Capitaine de port, Montréal..... 42, 43, 108 |
| Loader, K. J..... | Aluminum Co. of Canada..... 9 |
| Lorway, C. R..... | Charles R. Lorway & Sons Ltd..... 32 |

| TÉMOINS | COMPTE RENDU ET N° DU VOLUME |
|--------------------------------------|--|
| Lucky, D..... | Préposé à l'affectation des pilotes, circonscription de pilotage n° 3..... 118 |
| Maccauley, D. M..... | Autorité de pilotage, Pugwash..... CDH/9 |
| MacDonald, J. R..... | Pilote de Charlottetown..... 1 |
| MacGregor, D. S..... | Cargill Grain Co..... CDH/1, 101 |
| MacKay, C..... | MacKay Lumber Co. Ltd..... 58 |
| MacKay, J. L. D..... | Pilote de Vancouver..... 129, 130, 153 |
| MacKenzie, A. A..... | Saguenay Shipping Ltd..... 108, 109 |
| MacKinnon, J. A..... | Ministère des Transports, Saint-Jean (N.-B.) 3, 35 |
| MacLean, E. W..... | Pilote de Bathurst..... CDH/4 |
| MacMillan, S. B..... | Irving Oil Co. Ltd..... 34 |
| MacNutt, E. K..... | Autorité de pilotage, Charlottetown..... 1, 31 |
| MacPherson, D. M..... | Autorité de pilotage, Pictou..... CDH/10 |
| Maheux, J. A..... | Ministère des Transports, Québec..... 60, 61, 68, 72 |
| Mahoney, J. E..... | Ministère des Transports, Ottawa..... 139 |
| Maillet, L..... | Autorité de pilotage, Buctouche..... CDH/8 |
| Mallay, J. J..... | Pilote d'Humber Arm..... 25 |
| Mallette, A..... | Pilote de la circonscription de pilotage n° 3, Grands lacs..... 118, 119 |
| Malloy, F..... | Commissaires du havre d'Oshawa..... 118 |
| Maltais, A..... | Conseil des ports nationaux, Chichoutimi... 54 |
| Mann, J. M..... | Capitaine de port, Toronto..... 122 |
| Marchand, J. C..... | Pilote du port de Montréal..... 83, 84, 126 |
| Marley-Clarke, D..... | Quebec Cartier Mining Co..... CDH/2 |
| Marshall, A. S..... | Steel Co. of Canada..... 104 |
| Marshall, M ^{11e} H. I..... | Ministère des Transports, Halifax..... 27 |
| Martin, J. M..... | Économiste, les pilotes du fleuve Saint-Laurent..... 110 |
| Matheson, A. M..... | Crown Zellerbach Building Materials Ltd... 15 |
| Matheson, J. E..... | Fédération des armateurs du Canada Inc..... 31, 97, 98, 100-103, 134-137 |
| Maxner, J. H..... | Pilote d'Halifax..... 30 |
| McAllister, J..... | McAllister Towing Ltd..... 42 |
| McCallum, S. C..... | Agent maritime..... CDH/3 |
| McCornick, J..... | Gardien adjoint, port de Montréal..... 42 |
| McCuaig, K..... | Commissaires du havre de Lakehead..... 117, 118 |
| McKay, D. W..... | Ministère des Travaux publics, London..... 117 |
| McKean, F. K..... | Agent régional de la marine, Parry Sound... 116 |
| McLeese, R..... | Pilote de Vancouver..... 153 |
| McLellan, J. J. G..... | Ministère des Travaux publics, Ottawa..... 143 |
| McLennan, T. B..... | Ministère des Travaux publics, Charlottetown..... 1 |
| McLeod, P. M..... | Capitaine de port, North Sydney..... 31 |
| Mealey, D. H..... | Pilote de la rivière Restigouche..... 3, CDH/4 |
| Mearns, C. T..... | Fédération des armateurs du Canada Inc..... 103 |
| Melanson, J..... | Ministère des Transports, Montréal..... 47, 48, 70, 72, 110 |
| Melbourne, A. J..... | Pilote de Port-aux-Basques..... 24 |
| Menard, W..... | Secr.-trés., les pilotes de Québec..... 66, 70 |
| Merriam, G. E..... | Pilote de Saint-Jean (N.-B.)..... 2, 57 |
| Middleton, K. C..... | Dodwell & Co. Ltd..... 6-8, 14, 17 |
| Millar, H. M..... | Ministère des Travaux publics, Ottawa..... 143 |
| Miller, H. B..... | Bowater (T.-N.) Pulp and Paper Ltd..... 25 |
| Milne, J. A..... | Carryore Ltd..... 126 |
| Minot, G..... | Pilote en chef, Iron Ore Co. of Canada..... CDH/2 |

| TÉMOINS | | COMPTE RENDU ET N° DU VOLUME |
|----------------------------|---|---------------------------------|
| Molloy, P. | Pilote de Chandler | CDH/3 |
| Monarque, F. | Ministère des Transports, Montréal | 43, 46, 47 |
| Mooney, M. | Pilote de Buctouche | CDH/8 |
| Morgan, C. W. | Directeur du port, Hamilton | 121 |
| Morin, M. B. | Iron Ore Co. of Canada | CDH/2, 101 |
| Morrison, W. S. G. | Ministère des Transports, Ottawa | 99, 100 |
| Munday, C. H. R. | Pilote de Churchill | 56 |
| Murray, H. G. | Gardien de port, port de Montréal | 41 |
| Myers, G. A. | Newfoundland Hardwoods Ltd. | 19 |
| Myles, R. | Gaspesia Pulp and Paper Co. Ltd. | CDH/3 |
| Newman, E. P. | Capitaine de port, Botwood | 23 |
| Nickerson, G. W. | G. W. Nickerson Co. Ltd. | 10 |
| O'Hara, J. M. | Crown Zellerbach Building Materials Ltd. | 15 |
| O'Leary, E. R. | Pilote de Richibucto | CDH/7 |
| Oppen, F. C. | Conseil des ports nationaux, Montréal | 43, 150 |
| Ormsby, E. O. | Agent régional de la marine, Prince Rupert | 10 |
| Osborne, F. G. | Autorité de pilotage, Charlottetown | 1 |
| Paddle, M ^{me} D. | Lakeshore Transportation Co. | 113 |
| Paquet, E. | Capitaine de port, Sept-Îles | CDH/2 |
| Paquette, N. | Agent régional de la marine, Sorel | 36, 37 |
| Paré, R. | Ministère des Transports, Montréal | 47, 48 |
| Parker, J. P. | Ministère des Transports, Sydney | 31-33 |
| Parsons, F. L. | Fédération des armateurs du Canada Inc. | 107 |
| Pearce, A. | Pilote de Botwood | 23 |
| Pérusse, A. | Pilote de Cornwall | 85-87, 110 |
| Phipps-Walker, E. | Capitaine de port, Kingston | 39 |
| Pilcher, R. F. | Pilote de port, Quebec Cartier Mining Co. | CDH/2 |
| Pintal, G. | Pilote de Montréal et de Cornwall | 84, 85 |
| Pouliot, E. | Pilote de Québec | 49 |
| Pouliot, J. B. C. | Ancien pilote de Québec | 59 |
| Preston, J. S. | Pilote de Miramichi | CDH/6, 7 |
| Puddister, J. F. | Pilote de Saint-Jean (T.-N.) | 19, 20 |
| Purchase, F. A. | Western Terminals Co. | 25 |
| Purdey, L. C. | International Association of Great Lakes Ports | 148 |
| Pye, A. | Fédération des armateurs du Canada Inc. | 122 |
| Quinn, F. L. | Pilote de Saint-Jean (N.-B.) | 35, 57 |
| Quinn, F. M. J. | Pilote de Saint-Jean (N.-B.) | 2, 3, 57, 58 |
| Ramsay, E. P. | Saint John Shipbuilding Co. | 34 |
| Randle, H. | Pilote de port, Hamilton | 121 |
| Rees-Potter, N. E. | Cunard Steamship Co. | 108 |
| Richards, W. J. | North Star Cement Ltd. | 25 |
| Richards, W. N. | Ministère des Transports, Ottawa | 155 |
| Rico, A. | Pilote de la circonscription n° 3 (É.-U.) | 151, 152 |
| Roberts, N. | Pilote de Gaspé | CDH/3 |
| Robichaud, A. J. | Autorité de pilotage, Bathurst | CDH/4 |
| Robinson, F. A. | Pilote de port, Toronto | 122 |
| Rousseau, J. A. G. | Pilote de Québec | CDH/2, 55, 65- 70, 78, 79 |
| Roy, R. J. | Autorité de pilotage, Caraquet | CDH/5 |
| Russel, P. | Fédération des armateurs du Canada Inc. | 109 |
| Rust, T. J. | Quebec North Shore Paper Co. | CDH/1 |
| Ryan, D. F. | Pilote de Sydney | 32, 33, 132, 133 |

| TÉMOINS | COMPTE RENDU ET N° DU VOLUME |
|------------------------|--|
| St. John, J. R..... | Ministère du Revenu national (douanes) Charlottetown..... 1 |
| St. Pierre, L..... | Capitaine de port, Trois-Rivières..... 42 |
| Sankey, W. A..... | Vancouver Chamber of Shipping, Vancouver Merchant Exchange..... 7 |
| Saucier, J. | Secr.-trés., pilotes du port de Montréal, de Cornwall et de Kingston..... 84, 87, 92 |
| Scantlebury, F. D..... | Ministère des Transports, Montréal..... 37 |
| Seawright, R..... | Ministère des Travaux publics, Lakehead..... 117 |
| Seeley, C. M..... | Ministère des Transports, Ottawa..... 30, 133, 155 |
| Severson, L. G..... | Quebec Cartier Mining Co..... CDH/2, 101 |
| Simmons, R. E. G..... | Computing Devices of Canada Ltd..... 144 |
| Slocombe, F. S..... | Ministère des Transports, Ottawa..... 26, 127-133, 139- 142, 146-148, 150, 153-155 |
| Smith, M..... | Capitaine de port, Belleville..... 119 |
| Spier, O. B..... | Pilote de New Westminster..... 11 |
| Stevenson, R. A..... | Pilote de la circonscription de pilotage n° 3, Grands lacs..... 115, 119, 123, 137 |
| Stewart, C. H..... | Ministère des Travaux publics, Charlotte- town..... 1 |
| Stone, H. W..... | Capitaine de port, Saint-Jean (T.-N.)..... 18, 19 |
| Stone, R. E..... | Agent régional de la marine, Saint-Jean (T.-N.)..... 19 |
| Stuthert, W..... | Chambre de commerce de Prince Rupert..... 10 |
| Sullivan, R. A..... | Pilote d'Halifax..... 30 |
| Swan, W. G..... | Swan Wooster Engineering Co..... 143 |
| Taylor, J. A..... | Canadian Tugboats Co..... 15 |
| Thibodeau, René..... | Capitaine de port, Sorel..... 42, 43 |
| Thibodeau, Roger..... | Conseil de ports nationaux, Montréal..... 40 |
| Thivierge, J. A..... | Davie Shipbuilding Co..... 49 |
| Tice, B. J..... | Hamilton Shipping Co..... 121 |
| Tischart, S. J..... | Upper Lakes Shipping Ltd..... 125 |
| Tombs, R..... | Association du service civil du Canada..... 124 |
| Tuzo, H..... | Capitaine de port, Halifax..... 27 |
| Vale, W. S..... | Ministère des Travaux publics, Charlotte- town..... 1 |
| Vallis, A..... | Pilote du port de Saint-Jean (N.-B.)..... 57 |
| Vézina, E..... | Sam Vézina Enr..... 52 |
| Viau, A..... | Ministère des Transports, Montréal..... 46, 47 |
| Wagner, E. S..... | Pilote de Churchill..... 56 |
| Wallace, D. C..... | Chemins de fer nationaux (T.-N.)..... 32 |
| Wallace, R..... | Ministère des Travaux publics, New West- minster..... 12 |
| Walls, R. A..... | Autorité de pilotage, Miramichi..... CDH/6 |
| Walsh, W..... | Kent Lines Ltd..... 35, 58 |
| Walters, P. W..... | Ministère des Travaux publics, Ottawa..... 38, 116 |
| Warren, J..... | Autorité de pilotage, New Westminster..... 11, 12 |
| Watson, J. M..... | Pilote de la circonscription de pilotage n° 3, Grands lacs..... 111-113 |
| Wells, G..... | Ministère des Transports, Ottawa..... 49 |
| Werr, J. C..... | Sept-Îles..... CDH/2 |
| Weston, F. M..... | Agent régional de la marine, Dartmouth..... 27, 31 |

| TÉMOINS | COMPTE RENDU ET N° DU VOLUME |
|------------------------|---|
| Whelan, J. J..... | St. John's Harbour and Pilotage Commission..... 19, 21 |
| Whelan, T. G..... | Ministère des Travaux publics, Saint-Jean (T.-N.)..... 18 |
| Whitaker, E. L. A..... | Commissaire de l'industrie, Kingston..... 119 |
| Williams, D. M..... | Westward Shipping Co..... 7 |
| Wilson, M. B..... | Ministère du Travail, Ottawa..... 149 |
| Wilson, T..... | Pilote de la circonscription de pilotage n° 3, Grands lacs..... 115 |
| Wright, D..... | Ancien capitaine de navire, Halifax..... 30 |

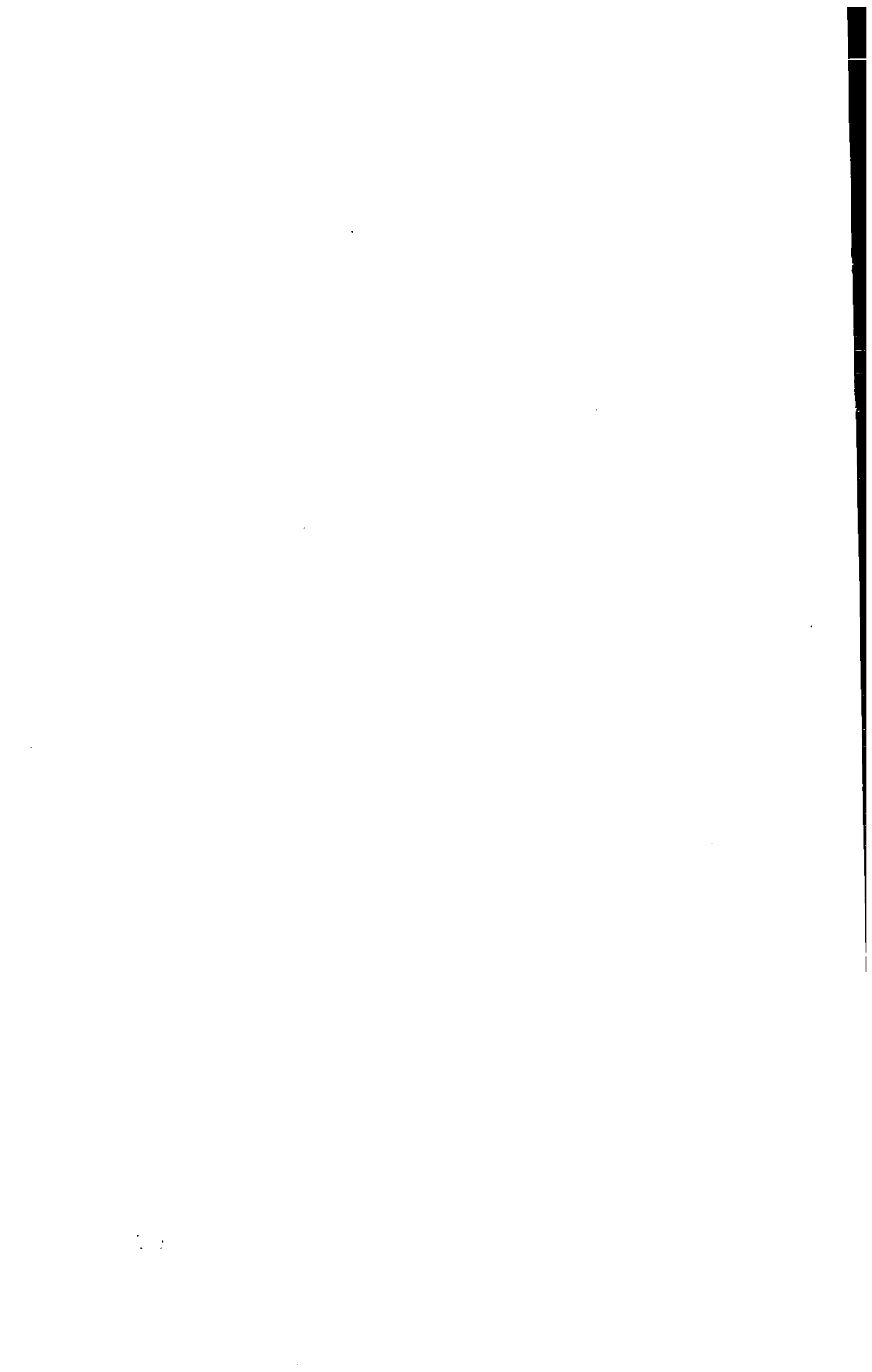
CONSEILLERS JURIDIQUES

| | |
|--------------------------|---|
| Anderson, D. D..... | Fédération des armateurs du Canada Inc.,... 27-30 |
| Bird, J. I., C.R..... | Vancouver Chamber of Shipping..... 5-8, 13-17, 160 |
| | The Aluminum Co. of Canada..... 9, 10 |
| Brisset, J., C.R..... | Fédération des armateurs du Canada Inc.... 36, 37, 39-43, 45-55, 59-64, 66, 68-75, 77, 79-126, 134, 155, 158, 159 |
| Carvell, J. T..... | Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent..... 138 |
| Clyne, J. S..... | Vancouver Chamber of Shipping..... 11-13 |
| Colvin, W. M. H..... | Canadian Ports and Harbours Association International Assoc. of Great Lakes Ports Commissaires du havre de Toronto..... 148 |
| Dickey, J. H., C.R..... | Les pilotes d'Halifax..... 27-30 |
| Duncan, J. M..... | Chemins de fer nationaux, Moncton..... 32, 161 |
| Estey, W. Z., C.R..... | Commissaires du havre de Toronto..... 122 |
| Garon, A..... | Ministère des Travaux publics, Ottawa..... 143, 144 |
| Gilbert, A. B., C.R..... | Kent Line Ltd., & al..... 34, 35, 57, 58 |
| Gillis, D. M..... | Kent Line Ltd., & al..... 57, 58 |
| Hunter, W. T..... | Commissaires du havre de New Westminster 11, 14, 160 |
| Jacques, J. M..... | Conseil des ports nationaux..... 40, 43, 107 |
| Johnson, E. R..... | Dominion Steel & Coal Corp. Ltd..... 32, 33 |
| Lalonde, M..... | Les pilotes de Québec, Montréal, Cornwall, Kingston et Port Weller-Sarnia..... 36-40, 42-50, 52-54, 59, 60, 62-126, 134-158, 161 |
| Langlois, L., C.R..... | Canadian Merchant Service Guild..... 1-17, 19-21, 28-37, 39, 41-43, 45, 47-51, 54, 55, 61-64, 69-72, 76, 84-88, 96-110, 125-139, 151-153, 162-164 |
| Langlois, R..... | Canadian Merchant Service Guild..... 138-150, 154, 155 |
| Langs, J. G..... | Commissaires du havre d'Hamilton..... 121, 124 |
| Legg, H. P..... | Crown Zellerbach Building Materials Ltd.... 11-15, 143 |
| | Crown Zellerbach Canada Limited..... 144, 160 |

| CONSEILLERS JURIDIQUES | | COMPTE RENDU ET N° DU VOLUME |
|---------------------------|---|---|
| Macgillivray, R. R..... | Ministère des Transports..... | 127, 128, 132, 140, 141, 144, 147, 149, 154, 155 |
| MacNeil, J..... | Dominion Steel and Coal Corp. Ltd. (Dosco) | 31 |
| Mahoney, J. J..... | Dominion Marine Association..... | 36, 40, 41, 51, 52, 71, 74, 75, 77, 78, 116, 117, 125, 126, 144, 161 |
| Mason, C..... | Dominion Marine Association..... | 37-39, 42, 43, 60, 61, 63, 65, 67- 69, 79-93, 99, 100, 113, 116- 125, 134-141 |
| McKelvey, E. N., c.r..... | Comité des pilotes de Saint-Jean (N.-B.)..... | 2, 3, 34, 35, 57, 58 |
| Munroe, R. E..... | Pacific Coast Terminals Co. Ltd..... | 15 |
| Richard, J..... | Canadian Merchant Service Guild..... | 66, 79-83, 89-95 |
| Robinette, G. W..... | Imperial Oil Limited..... | 124 |
| Smith, W. J..... | Commissaires de pilotage d'Humber Arm.... | 24-26 |

AUTRES PERSONNES QUI ONT COMPARU

| | | |
|---------------------------|--|--------|
| Allin, C. S..... | Canadian Shipowners Association..... | 160 |
| Baldwin, J. R..... | Sous-ministre, ministère des Transports..... | 161 |
| Burchill, H. S..... | Autorité de pilotage, Miramichi..... | CDH/6 |
| Donahoe, l'Hon. R. A..... | Procureur général de la Nouvelle-Écosse..... | 27 |
| Dyke, N..... | Ancien pilote de Corner Brook..... | 21 |
| Hawkins, F. B..... | Autorité de pilotage d'Humber Arm..... | 26 |
| Kane, H. E..... | H. E. Kane Agencies Ltd..... | 3 |
| Massue, H..... | Association pour le progrès du Golfe et du bas Saint-Laurent..... | 101 |
| Middleton, K. C..... | Dodwell & Co. Ltd..... | 8 |
| Peake, M..... | Chambre de commerce de Charlottetown..... | 1 |
| Poisson, Y..... | Bureau de l'industrie et du commerce de Québec métropolitain..... | 51, 52 |
| Savage, R. W..... | Canadian British Aluminium Co..... | CDH/1 |
| Smith, H. I..... | Pugwash (N.-É.)..... | CDH/9 |
| Starkes, H..... | Député de la législature de Terre-Neuve..... | 20 |



APPENDICE VIII

MÉMOIRES

| Numéro du mémoire | Numéro de la pièce | Auteurs des mémoires* |
|-------------------|--------------------|--|
| 1 | 39 | Les pilotes de la circonscription de pilotage de <u>Saint-Jean</u> (N.-B.) |
| 2 | 60a | H. E. Kane Agencies Ltd., <u>Saint-Jean</u> (N.-B.) |
| 3 | 106 | The Vancouver Chamber of Shipping, <u>Colombie-Britannique</u> |
| 4 | 168 | The Vancouver Chamber of Shipping, <u>New Westminster</u> |
| 5 | 106a | The Crown Zellerbach Canada Limited, <u>Colombie-Britannique</u> |
| 6 | 165 | The Crown Zellerbach Building Materials Limited, <u>New Westminster</u> |
| 7 | 166 | Les commissaires du havre de <u>New Westminster</u> |
| 8 | 142 | La chambre de commerce de <u>Prince Rupert</u> |
| 9 | 169 | Les pilotes de la circonscription de pilotage de <u>New Westminster</u> (fleuve Fraser) |
| 10 | 80 | Les pilotes de la circonscription de pilotage de <u>Colombie-Britannique</u> |
| 11 | 167 | The Pacific Coast Terminals Co. Limited, <u>New Westminster</u> |
| 12 | 134 | The Aluminum Company of Canada Limited (Kitimat) <u>Colombie-Britannique</u> |
| 13 | 144 | The G. W. Nickerson Co. Ltd., <u>Prince Rupert</u> |
| 14 | 267 | La commission de pilotage de <u>Botwood</u> |
| 15 | 254 | Les pilotes de Saint-Jean, <u>Saint-Jean</u> (T.-N.) |
| 16 | 287 | Les commissaires de pilotage d' <u>Humber Arm</u> (Corner Brook) |
| 17 | 256 | La chambre de commerce de Lewisporte, <u>Lewisporte</u> |
| 18 | 252 | La commission du port et de pilotage de <u>Saint-Jean</u> (T.-N.) |
| 19 | 288 | Les pilotes du port de Corner Brook, <u>Corner Brook</u> |
| 20 | 406 | Les pilotes de la circonscription de pilotage des <u>lacs Bras d'Or</u> (N.-É.) |
| 21 | 412 | Kent Line Limited, Irving Oil Company Limited, et Irving Refining Limited, <u>Saint-Jean</u> (N.-B.) |
| 22 | 401 | The Sydney District Pilotage Service, <u>Sydney</u> |
| 23 | 1132 | Imperial Oil Limited, Toronto, Ont.: les <u>provinces Maritimes</u> , y compris le Saint-Laurent en aval de Québec |
| 24 | 358 | Les pilotes de la circonscription de pilotage d' <u>Halifax</u> |
| 25 | 397 | Dominion Steel and Coal Corporation, Limited, <u>Sydney</u> |
| 26 | 402 | La compagnie des chemins de fer nationaux du Canada: les <u>provinces Maritimes</u> |
| 27 | 726 | La fédération des armateurs du Canada: le <u>Saint-Laurent</u> |
| 28 | 671 | La fédération des pilotes du <u>Saint-Laurent</u> |
| 29 | 1091 | <u>Kingston Industrial Commission</u> |
| 30 | 571 | Le pilote Maurice Koenig, <u>Québec</u> |

Appendice VIII

| Numéro du mémoire | Numéro de la pièce | Auteurs des mémoires* |
|-------------------|--------------------|---|
| 31 | 1345 | Clarke Steamship Co. Limited: le <u>Saint-Laurent</u> |
| 32 | 749 | L'Institut de Marine de la Province de Québec (Rimouski): le <u>Saint-Laurent</u> |
| 33 | 923 | L'association pour le progrès du <u>Golfe et du bas Saint-Laurent</u> (Montréal) |
| 34 | 1004 | Le capitaine Norman S. Johnston (St. Catharines): les <u>Grands lacs</u> |
| 35 | 1003 | L'association du service civil du <u>Canada, Ottawa</u> |
| 36 | 1005 | The Corporation of Professional <u>Great Lakes Pilots</u> , St. Catharines |
| 37 | 1113 | Les commissaires du havre de <u>Toronto</u> |
| 38 | 1105 | Les commissaires du havre de <u>Hamilton</u> |
| 39 | 1134 | Dominion Marine Association: le <u>Saint-Laurent</u> et les <u>Grands lacs</u> |
| 40 | 1213 | La fédération des armateurs du Canada: les <u>Grands lacs</u> |
| 41 | 1289 | International Organization of Masters, Mates and Pilots (Cleveland): les <u>Grands lacs</u> |
| 42 | 1339 | Computing Devices of Canada Limited (Ottawa) |
| 43 | 1350 | International Association of <u>Great Lakes Ports</u> (Toronto) |
| 44 | 1337 | La chambre de commerce de <u>New Westminster</u> |
| 45 | 614a | Les pilotes de <u>Fort Churchill</u> |
| 46 | 1322 | Vingt et un (21) pilotes de la circonscription de <u>Québec et en aval</u> |
| 47 | 1323 | Le pilote Lucien Bédard, <u>Québec</u> |
| 48 | 1352 | Le pilote Maurice Koenig, <u>Québec</u> (plaidoiries) |
| 49 | 1376 | Lake Superior Pilots Association, Inc. (Duluth): les <u>Grands lacs</u> |
| 50 | 1437 | Kent Line Limited, Irving Oil Company, Limited, et Irving Refining Limited, <u>Saint-Jean</u> (plaidoiries) |
| 51 | 1371 | L'Association nationale des employés de la marine canadienne (Ottawa): le <u>Saint-Laurent</u> |
| 52 | 1004 | Le capitaine Norman S. Johnston: les <u>Grand lacs</u> (second mémoire) |
| 53 | 1382 | Canadian Merchant Service Guild (<u>général</u>) |
| 54 | 1407 | Les pilotes américains de la circonscription n° 2 des <u>Grands lacs</u> |
| 55 | 1436 | Canadian Shipowners Association (<u>général</u>) |
| 56 | 1435 | Les commissaires du havre de <u>New Westminster</u> (plaidoiries) |
| 57 | 1438 | Les pilotes de <u>Saint-Jean</u> (N.-B.) (second mémoire) |
| 58 | 1439 | Le capitaine Norman S. Johnston: les <u>Grands lacs</u> (plaidoiries) |
| 59 | 1432a | Alaska Trainship Corporation (Seattle), <u>Colombie-Britannique</u> |
| 60 | 1292 | L'Administration de la <u>Voie maritime</u> du Saint-Laurent |
| 61 | 1469 | L'Administration de la <u>Voie maritime</u> du Saint-Laurent (second mémoire) |
| 62 | 1494 | La fédération des pilotes du <u>Saint-Laurent</u> (second mémoire) |

*Les mots soulignés indiquent l'endroit ou la région sur laquelle porte principalement le mémoire.

APPENDICE IX

ÉTUDE SUR LE COÛT DU PILOTAGE 1961-1965

Régi par la Partie VI

de la

Loi sur la marine marchande du Canada

AVEC LES ANNEXES 1 À 9

Par

McDONALD, CURRIE & CO.

Comptables agréés

Le 1^{er} mai 1967.

Les Commissaires,
Commission royale d'enquête sur le pilotage,
Ottawa, Ontario.

Messieurs,

Conformément au mandat précisé dans notre lettre du 25 janvier 1967, nous sommes heureux de vous présenter le rapport sur «Le coût de 1961 à 1965 du pilotage régi par la Partie VI de la Loi sur la marine marchande du Canada» et les annexes qui l'accompagnent.

Veillez croire, Messieurs, à nos sentiments dévoués.

McDONALD, CURRIE & CO.

Comptables agréés

Appendice IX

LISTE DES CIRCONSCRIPTIONS DE PILOTAGE (1961 À 1965)

Établies en vertu de la Partie VI
de la Loi sur la marine marchande du Canada

| <i>Circonscriptions relevant du Ministre</i> | <i>Circonscriptions relevant d'une commission locale</i> |
|--|--|
| Côte est | Côte est |
| Halifax | Bathurst |
| Saint-Jean (N.-B.) | Buctouche |
| Sydney | Caraquet |
| Lacs Bras d'Or | Miramichi |
| Saint-Laurent | Rivière Restigouche |
| Québec | Richibucto |
| Montréal | Shediac |
| Cornwall | Botwood |
| Kingston (Circonscription n° 1 des Grands lacs)* | Humber Arm |
| | Lewisporte** |
| | Port-aux-Basques |
| Côte ouest | Saint-Jean (Terre-Neuve) |
| Colombie-Britannique | Île du Prince-Édouard |
| | Pictou |
| Baie d'Hudson | Pugwash |
| Churchill | Sheet Harbour |
| | Côte ouest |
| | New Westminster |

*La circonscription de Kingston constitue également la circonscription n° 1 des Grands lacs. Le pilotage y relève de la Partie VIA de la Loi sur la marine marchande du Canada et est régi par un mémorandum d'accord entre le Canada et les États-Unis sur le pilotage sur les Grands lacs. Les circonscriptions des Grands lacs ne font pas l'objet du présent rapport.

**Le pilotage a cessé à Lewisporte le 1^{er} janvier 1965.

CHAPITRE I

INTRODUCTION

Mandat

1. Nous avons examiné la transcription des audiences, les pièces et les mémoires présentés à la Commission royale d'enquête sur le pilotage et nous avons tiré des renseignements des rapports et statistiques publiés par le gouvernement et concernant les aspects financiers du pilotage au Canada. Dans ce rapport, nous rassemblons et nous analysons nos résultats.
2. Notre étude avait comme objectifs principaux:
 - a) déterminer le coût du pilotage dans toutes les régions du pays où le pilotage constituait un régime organisé au cours de la période comprise de 1961 à 1965;
 - b) établir les coûts et la nature des coûts du pilotage dans toutes les circonscriptions;
 - c) formuler des observations sur les frais exceptionnels et particuliers à certaines circonscriptions; et
 - d) indiquer les tendances du coût du pilotage.

Contenu du rapport

3. a) Nous présentons nos résultats sous forme numérique dans les annexes du rapport, et en particulier:

| | |
|---|----------|
| Coût total du pilotage..... | Annexe 1 |
| Coût total de l'administration du pilotage..... | Annexe 2 |
| Coût total du service des bateaux-pilotes..... | Annexe 3 |
| Revenu brut des pilotes..... | Annexe 4 |

- b) Dans ces quatre annexes, les circonscriptions sont groupées comme suit:

Groupe 1

| | |
|--|--------------------------|
| <i>Circonscriptions de l'Est relevant du</i> | Saint-Jean (Terre-Neuve) |
| <i>Ministre</i> | Île du Prince-Édouard |
| Halifax | Pictou |
| Sydney | Pugwash |
| Saint-Jean (N.-B.) | Sheet Harbour |
| Lacs Bras d'Or | |

Groupe 2

Petites circonscriptions de l'Est

| |
|---------------------|
| Bathurst |
| Buctouche |
| Caraquet |
| Miramichi |
| Rivière Restigouche |
| Richibucto |
| Shediac |
| Botwood |
| Humber Arm |
| Lewisporte |
| Port-aux-Basques |

Groupe 3

Circonscriptions du Saint-Laurent

| |
|----------|
| Québec |
| Montréal |
| Cornwall |

Groupe 4

Churchill

Groupe 5

Circonscriptions de la côte ouest

| |
|----------------------|
| Colombie-Britannique |
| New Westminster |

- c) Dans la présentation de nos conclusions, nous nous bornons à formuler des observations sur les éléments principaux du coût du pilotage et nous en traitons sous les rubriques suivantes:

Coût aux armateurs,
 Coût au gouvernement,
 Dépenses administratives,
 Accroissement du coût du pilotage.

Appendice IX

4. Nous ne formulons dans ce rapport aucune remarque au sujet des trois circonscriptions des Grands lacs, administrées conjointement par le Canada et les États-Unis en vertu de dispositions législatives spéciales et qui, pour cette raison, feront l'objet d'un autre rapport. Cependant, afin de présenter un tableau complet du coût du pilotage au Canada, nous avons inclus celui du pilotage sur les Grands lacs au paragraphe 9 ainsi que dans le tableau du coût total du pilotage, au paragraphe 10.
5. Les statistiques utilisées dans ce rapport et dans les annexes sont tirées des pièces enregistrées par la Commission. Par suite des différents modes d'administration du pilotage, les méthodes de déclaration varient légèrement d'une circonscription à l'autre. Nous avons donc, dans certains cas, regroupé des chiffres afin de rendre possible la comparaison des données de toutes les circonscriptions.
6. L'expression «effectif réel des pilotes»* retenue dans le rapport désigne le «nombre de pilotes pouvant assurer quotidiennement le service ou se trouvant en congé annuel, exclusion faite des pilotes indisponibles pour cause de maladie, de congé spécial ou pour quelque autre raison». Cependant toutes les circonscriptions n'interprètent pas exactement de la même manière cette définition en ce qui a trait aux absences autorisées, mais les statistiques n'en sont pas sensiblement modifiées.
7. Les chiffres relatifs au coût du pilotage ne comprennent que les circonscriptions régies par la Partie VI de la Loi sur la marine marchande du Canada. C'est ainsi que le coût aux armateurs ne comprend pas les sommes payées aux organismes privés ni aux pilotes dans les régions de navigation non désignées telles que Sept-Îles, Port-Cartier, Gaspé et la côte orientale de Terre-Neuve. De même, on a omis les statistiques concernant le revenu gagné par les pilotes dans ces régions, ainsi que le nombre de pilotes y exerçant leur activité.

Historique de la question

8. Le pilotage tel qu'il existe actuellement au Canada remonte à 1873, lorsque le Parlement créa certaines circonscriptions et autorisa le gouverneur en conseil à en établir d'autres et à rendre obligatoire ou non le paiement des droits de pilotage dans l'une quelconque de ces circonscriptions. Ces dispositions de la loi sur le pilotage de 1873 furent reprises dans la Loi sur la marine marchande du Canada quand elle fut adoptée pour la première fois, en 1906. Elles sont encore en vigueur. Après l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent, en 1959, des dispositions législatives spéciales constituant la Partie VIA de la loi furent ajoutées en vue de régir le pilotage dans le bassin des Grands lacs.
9. L'importance du pilotage s'est accrue en fonction du développement de la navigation et du commerce. En 1965, il y avait quelque 515 pilotes brevetés dans les zones contrôlées par le gouvernement, soit approximativement 425 pilotes brevetés dans les circonscriptions régies par la Partie VI de la Loi sur la marine marchande, 85 pilotes immatriculés dans la zone des Grands lacs et 2 pilotes du ministère des Transports. Dans ce total, on ne tient pas compte des pilotes effectuant du pilotage à titre privé, dans de nombreux autres ports. Le coût total du pilotage en 1965 (le nombre entre parenthèses est celui de 1961) a été de \$12,000,000 (\$8,500,000), dont \$10,700,000 (\$7,300,000) payés par les armateurs et le reste, \$1,300,000 (\$1,200,000), par le gouvernement fédéral. Les armateurs ont donc supporté 89% (85%) du coût du pilotage, et le gouvernement, le reste, soit 11% (15%).

*Dans la pièce 1307, l'expression employée est «*Number of effective pilots*» que nous traduisons ici par «Effectif réel des pilotes» pour lequel on ne tient pas compte des pilotes complètement indisponibles. (*Note de traduction*)

10. Le coût total du pilotage pour les armateurs et le gouvernement se décompose comme suit:

| | Bassin des Grands lacs | | Goose Bay | | Autres circonscriptions | | Total | |
|------------------------------------|------------------------|------------|---------------|------------|-------------------------|------------|-------------------|------------|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1965 | | | | | | | | |
| <i>Coût aux armateurs</i> | | | | | | | | |
| Administration. | 212,829 | 7 | — | — | 37,693 | 1 | 250,522 | 2 |
| Service de bateau-pilote..... | 167,842 | 5 | — | — | 368,975 | 4 | 536,817 | 4 |
| Revenu brut des pilotes..... | 2,641,160 | 85 | 10,000 | 91 | 7,216,609 | 82 | 9,867,769 | 83 |
| Divers..... | — | — | — | — | 6,495 | — | 6,495 | — |
| Plus: Excédent (note)..... | — | — | 2,636 | 24 | — | — | 2,636 | — |
| Moins: Déficit (note)..... | (17,397) | (1) | — | — | (3,991) | — | (21,388) | — |
| Coût total aux armateurs..... | 3,004,434 | 96 | 12,636 | 115 | 7,625,781 | 87 | 10,642,851 | 89 |
| <i>Coût au gouvernement</i> | | | | | | | | |
| Administration. | 92,617 | 3 | 1,000 | 9 | 649,583 | 7 | 743,200 | 6 |
| Service de bateau-pilote..... | — | — | — | — | 448,000 | 5 | 448,000 | 4 |
| Service de signalisation.. | — | — | — | — | 97,000 | 1 | 97,000 | 1 |
| Moins: Excédent (note)..... | — | — | (2,636) | (24) | — | — | (2,636) | — |
| Plus: Déficit (note)..... | 17,397 | 1 | — | — | — | — | 17,397 | — |
| Coût total au gouvernement..... | 110,014 | 4 | (1,636) | (15) | 1,194,583 | 13 | 1,302,961 | 11 |
| <i>Coût total du pilotage.....</i> | <i>3,114,448</i> | <i>100</i> | <i>11,000</i> | <i>100</i> | <i>8,820,364</i> | <i>100</i> | <i>11,945,812</i> | <i>100</i> |

NOTE: L'excédent représente celui des recettes nettes sur la rétribution et les indemnités payées aux pilotes. L'excédent accroît le coût aux armateurs et diminue le coût au gouvernement.

Appendice IX

| | Bassin des Grands lacs | | Goose Bay | | Autres circonscriptions | | Total | |
|------------------------------------|------------------------|-----|-----------|------|-------------------------|-----|-----------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1961 | | | | | | | | |
| <i>Coût aux armateurs</i> | | | | | | | | |
| Administration... | 89,814 | 6 | — | — | 29,647 | 1 | 119,461 | 1 |
| Service de bateau-pilote..... | 58,455 | 4 | — | — | 287,236 | 4 | 345,691 | 4 |
| Revenu brut des pilotes..... | 1,283,813 | 87 | 11,000 | 85 | 5,429,806 | 79 | 6,724,619 | 79 |
| Divers..... | — | — | — | — | 4,486 | — | 4,486 | — |
| Plus: Excédent (note)..... | 71,533 | 5 | 4,254 | 33 | 6,969 | — | 82,756 | 1 |
| Coût total aux armateurs..... | 1,503,615 | 102 | 15,254 | 118 | 5,758,144 | 84 | 7,277,013 | 85 |
| <i>Coût au gouvernement</i> | | | | | | | | |
| Administration... | 50,994 | 3 | 2,000 | 15 | 500,206 | 7 | 553,200 | 6 |
| Service de bateau-pilote..... | — | — | — | — | 486,600 | 7 | 486,600 | 6 |
| Service de signalisation..... | — | — | — | — | 154,213 | 2 | 154,213 | 2 |
| Moins: Excédent (note)..... | 71,533 | 5 | 4,254 | 33 | — | — | 75,787 | 1 |
| Coût total au gouvernement. | (20,539) | (2) | (2,254) | (18) | 1,141,019 | 16 | 1,118,226 | 15 |
| <i>Coût total du pilotage.....</i> | 1,483,076 | 100 | 13,000 | 100 | 6,899,163 | 100 | 8,395,239 | 100 |

NOTE: L'«excédent» des circonscriptions concerne le bassin des Grands lacs régi par la Partie VI A de la Loi sur la marine marchande du Canada, Goose Bay qui fonctionne aux termes de la Loi sur l'administration financière, et les circonscriptions de Terre-Neuve qui ne relevaient pas de la Loi sur la marine marchande du Canada. L'excédent représente celui des recettes nettes de la circonscription sur la rétribution et les indemnités payées aux pilotes. L'excédent accroît le coût aux armateurs et, dans les circonscriptions où le gouvernement assure le pilotage, diminue le coût au gouvernement. Le déficit produit l'effet inverse.

11. Dans le tableau ci-dessus, on n'a pas inclus les frais de bateau-pilote payés aux exploitants privés dans les ports de Québec, Trois-Rivières et Montréal, car on ne connaît pas le montant de ces frais qui ne constituent pas des droits de pilotage payés à l'autorité de pilotage.
12. L'essor du pilotage au Canada présente un caractère très localisé. De grandes circonscriptions se sont constituées dans les régions où le transport par eau est important alors que d'autres circonscriptions, situées dans des régions économiquement peu importantes, ne se sont pas développées. L'organisation, l'administration, les droits, la compétence, l'activité et les revenus varient entre les circonscriptions ayant une importance considérable pour l'économie du pays et celles qui n'en ont pas. Les circonscriptions s'échelonnent, par leur importance, de Montréal qui comptait 147 pilotes en 1965 aux circonscriptions qui n'en ont qu'un ou deux.

13. La règle initiale de nommer une commission locale comme autorité de pilotage dans une zone déterminée, et exceptionnellement le ministre des Transports, a évolué, si bien que l'exception est devenue la règle, du moins dans les circonscriptions les plus importantes. Les circonscriptions appartiennent maintenant à deux types dont les caractéristiques sont les suivantes:

Commissions locales

Dans les circonscriptions relevant d'une commission locale, l'autorité de pilotage nommée par le gouverneur en conseil est une commission formée de trois à cinq personnes résidant sur place, d'où l'emploi courant de l'expression «commission locale». Il existe 16 commissions locales, toutes dans des petits ports de l'Est, plus Saint-Jean de Terre-Neuve et New Westminster (C.-B.). Dans la plupart de ces circonscriptions, tous les services sont financés par les recettes de pilotage. Deux circonscriptions sont dotées d'un service de bateaux-pilotes payé, sur le revenu consolidé, par le gouvernement. Il s'agit de Saint-Jean (T.-N.) et de New Westminster, circonscriptions d'une importance moyenne, avec des revenus respectifs de \$108,000 et \$150,000, en 1965.

Circonscriptions du Ministre

Cette désignation vient de ce que le ministre des Transports est l'autorité de pilotage. Dans les circonscriptions de ce type, le gouvernement paie, sur le revenu consolidé, la plus grande partie des services d'administration et de bateaux-pilotes dont les frais ne sont pas récupérés par des droits de pilotage imposés aux armateurs. Elles sont au nombre de 10: les grandes circonscriptions de l'Est, celles de Colombie-Britannique et Churchill.

14. Il existe un troisième type de circonscription administrée par le gouvernement fédéral. Goose Bay ne relève pas de la Loi sur la marine marchande, mais le gouvernement l'administre et en paie le coût sur les droits de pilotage perçus des armateurs. Les pilotes sont des employés de l'État et touchent un traitement fixe. Les droits de pilotage sont déterminés aux termes de la Loi sur l'administration financière. On n'a pas inclus les opérations de Goose Bay dans le commentaire général de ce rapport, mais elles font l'objet du chapitre VI.

CHAPITRE II

COÛT AUX ARMATEURS

Généralités

15. Le coût aux armateurs comprend les droits de pilotage perçus des armateurs pour les services assurés. Les droits comprennent les droits pour les services des pilotes, les droits de bateau-pilote, les droits d'annulation et de retenue et, dans certaines circonscriptions, le remboursement des frais de déplacement des pilotes, mais non les autres frais engagés par les armateurs, tels que services de bateau-pilote assurés par des exploitants privés et non inclus dans les tarifs des circonscriptions, ainsi que les primes payées aux pilotes et aspirants pilotes, car on ne dispose pas de statistiques et les règlements ne les mentionnent pas comme postes dans les tarifs. Comme le montre l'annexe 1, le coût aux armateurs s'élève au total de \$7,625,781 en 1965, soit 87% du coût total du pilotage. Le gouvernement a payé le solde, soit 13%. La majeure partie (\$7,216,609) du coût aux armateurs a été payée aux pilotes à titre de revenu et de prestations. Dans ce chapitre, on examine les facteurs déterminant le coût aux armateurs.

Paiement obligatoire des droits de pilotage

16. On assure le service de pilotage à titre d'aide importante à la navigation. L'utilité et la nécessité du pilotage sont reconnues dans la Loi sur la marine marchande par les dispositions permettant de rendre obligatoire dans toute circonscription le paiement des droits de pilotage, que les services d'un pilote soient utilisés ou non. Le paiement obligatoire a pour effet, entre autres, d'assurer un niveau raisonnable de recettes aux circonscriptions tout en répartissant les frais entre tous les navires fréquentant leurs eaux. En fait, le paiement obligatoire des droits de pilotage reste obligatoire dans toutes les circonscriptions, sauf celle de l'Île du Prince-Édouard. La loi prévoit le paiement obligatoire de droits, mais n'exige pas l'emploi de pilotes, sauf dans les circonscriptions des Grands lacs.

Appendice IX

17. Ces dispositions sont traitées à la page 12 du mémoire présenté par les pilotes de la circonscription d'Halifax:

«Le paiement obligatoire des droits de pilotage assure la répartition équitable et économique des principaux frais des services de pilotage entre les armateurs bénéficiant de ces services. . .»

Comme le paiement obligatoire n'implique pas l'emploi d'un pilote, le mémoire continue:

« . . il ne permet pas d'atteindre les objectifs fondamentaux du service de pilotage en matière de trafic maritime et plus particulièrement d'intérêt public. Il est manifestement loin d'assurer la sécurité de la navigation, le développement du transport par eau et du commerce et les intérêts essentiels des armateurs.»

18. Dans la majorité des circonscriptions, la plupart des navires astreints au paiement des droits de pilotage utilisent les services des pilotes. La décision reste du ressort du capitaine, que la raison soit les dangers de la navigation, la commodité, une traversée plus rapide ou l'obligation de payer, de toute façon, les droits.

Conséquences du paiement obligatoire des droits de pilotage

19. Il existe deux circonscriptions où le paiement obligatoire des droits de pilotage procure aux pilotes un pourcentage exceptionnellement élevé de leur revenu alors qu'ils n'assurent pas de service de pilotage: Port-aux-Basques (Terre-Neuve) et Sydney (N.-É.).
20. Le mémoire du Canadien National esquisse cette situation:
«Le régime actuel du paiement obligatoire des droits de pilotage suscite bien des abus. Comme les témoignages déjà présentés à la Commission l'indiquent, il entraîne parfois la nomination d'un nombre de pilotes inutiles dont les gains n'ont aucun rapport avec le travail qu'ils accomplissent. En fait, comme c'est le cas à Port-aux-Basques et à Sydney, un nombre relativement élevé d'individus vivent largement du produit de droits de pilotage qu'ils n'ont pas à gagner.»
21. Si le traversier du Canadien National n'était pas astreint à payer des droits de pilotage à Port-aux-Basques, les recettes de la circonscription diminueraient spectaculairement comme le montre le tableau ci-dessous.

| | Montants déclarés pour 1965 | Montants pour 1965 sans les droits de pilotage payés par le Canadien National |
|------------------------------------|-----------------------------------|---|
| | \$ | \$ |
| Recettes..... | 28,735 | 3,912 |
| Administration—5%..... | 1,437 | 196 |
| Service de bateau-pilote..... | 15,914 | 3,716 (note) |
| | 17,351 | 3,912 |
| Recettes nettes..... | 11,384 | Nil |
| Revenu brut du pilote..... | 14,118 | Nil |
| Déficit de la circonscription..... | (2,734) | Nil |

NOTE: Les dépenses du service de bateau-pilote ont été réduites de manière à annuler le solde des recettes nettes.

22. La majeure partie des recettes (86%) de la circonscription de pilotage de Port-aux-Basques provient des droits de pilotage exigés du m/v *Wm. Carson*, traversier effectuant la navette entre Port-aux-Basques et Sydney. Le capitaine de ce navire a touché en 1963 (dernière année dont les chiffres soient disponibles) un salaire annuel de \$8,340. Le pilote et son batelier, à Port-aux-Basques, ont reçu ensemble \$25,225 en 1965. Les droits de pilotage perçus des navires autres que le traversier du Canadien National ne suffiraient pas à couvrir les dépenses, en admettant que la circonscription soit dotée du minimum d'organisation nécessaire pour assurer le service. Même si les dépenses de bateau-pilote avaient pu être réduites de \$4,806 à \$3,716, le revenu du pilote et du batelier aurait été nul sans le paiement obligatoire imposé au Canadien National. Le paiement obligatoire de droits de pilotage dans la circonscription sert à assurer un revenu élevé au pilote et au batelier.
23. Pareillement, à Sydney, si le traversier du Canadien National avait été exempté du paiement des droits de pilotage à Sydney, le revenu des pilotes eût été bien inférieur, comme le montre le tableau ci-dessous.

| | Montants déclarés pour 1965 | Montants pour 1965 sans les droits de pilotage payés par le Canadien National |
|--|-----------------------------------|---|
| | \$ | \$ |
| Recettes..... | 88,919 | 61,610 |
| Dépenses..... | 8,394 | 2,624 |
| Revenu net..... | 80,525 | 58,986 |
| Revenu net par pilote en activité (8.8)..... | 9,151 | 6,703 |

Le revenu brut des pilotes aurait diminué d'environ 25% si le traversier du Canadien National n'avait pas payé des droits de pilotage.

24. Le volume de travail des pilotes de Sydney était réparti de manière que chaque pilote travaillait une semaine, la semaine suivante étant libre, même en période de grande activité. En 1964 (dernières statistiques), alors que les pilotes ont eu un revenu de \$9,834, le plus occupé d'entre eux au cours du mois le plus chargé, septembre, a reçu 14 affectations totalisant 26.4 heures de service. Le pilote le plus occupé dans le mois de moindre activité, mars, a reçu 2 affectations représentant 4.3 heures de service.
25. Il semble que le paiement obligatoire des droits de pilotage à Sydney allège considérablement le volume de travail des pilotes et que le nombre de pilotes en service à cette époque, dans la circonscription, était supérieur à celui qu'exigeait la densité du trafic. Cette situation change graduellement à mesure que les pilotes prennent leur retraite et ne sont pas remplacés. L'effectif réel des pilotes a diminué de 12.3 en 1963 à 8.8 en 1965.
26. En 1964 et de nouveau en 1965, on a réduit les droits exigés du traversier du Canadien National. Il semble que l'intention soit de continuer à les réduire. Le revenu des pilotes s'alignera donc graduellement sur leur volume de travail. En 1966, les pilotes de Sydney sont devenus des employés de l'État, avec un traitement mensuel de \$800 (pièce 1299).

Paiements effectués sur les recettes des circonscriptions de pilotage

27. Les autorités de pilotage des diverses circonscriptions acquittent, en proportion variable, leurs frais d'administration, de bateaux-pilote et leurs frais divers sur les recettes de pilotage avant de déterminer le revenu à partager entre les pilotes. Les dépenses des circonscriptions représentent en moyenne 5% des recettes et le solde, soit 95%, est distribué aux pilotes. Cependant, ces pourcentages varient considérablement selon le type de circonscription et la zone.

Appendice IX

28. Les pourcentages ci-dessous sont tirés du «Coût aux armateurs» indiqué dans l'annexe 1 en vue de montrer la répartition des recettes des circonscriptions en 1965:

| | Groupe 1 (Circonscriptions de l'Est relevant du Ministre) | Groupe 2 (Petites circonscriptions de l'Est) | Groupe 3 (Circonscriptions du Saint-Laurent) | Groupe 4 (Chur-chill) | Groupe 5 (Circonscriptions de la Côte ouest) | Total |
|---|--|---|---|--------------------------|---|-------|
| Revenu brut des pilotes..... | 88 | 78 | 97 | 73 | 94 | 95 |
| Dépenses payées sur les recettes du pilotage: | | | | | | |
| Administration.... | — | 5 | — | — | 1 | — |
| Service de bateau-pilote..... | 12 | 17 | 3 | 27 | 5 | 5 |
| Coût total aux armateurs..... | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

29. Le coût du service de bateau-pilote varie selon les circonscriptions et dépend de la région géographique des eaux de pilotage. La différence en 1965 apparaît comme suit dans l'annexe 3:

| | Groupe 1 | Groupe 2 | Groupe 3 | Groupe 4 | Groupe 5 |
|---|-----------|----------|----------|----------|----------|
| Coût total du service de bateau-pilote..... | \$313,785 | 98,448 | 171,460 | 2,975 | 230,307 |
| Pourcentage du coût total du pilotage.....% | 37 | 26 | 3 | 27 | 11 |

Tout comme le pourcentage du coût du service de bateau-pilote, le pourcentage payé par le gouvernement varie par rapport au coût total du pilotage. En outre, le gouvernement paie une proportion variable des frais d'administration des circonscriptions. Le pourcentage du coût total aux armateurs revenant aux pilotes dépend de ces facteurs.

30. Dans le cas du groupe 1, Circonscriptions de l'Est relevant du Ministre, le gouvernement paie 96% des dépenses administratives et 81% du coût du service de bateau-pilote. Le revenu brut des pilotes représente 88% du coût acquitté par les armateurs.
31. Dans le cas du groupe 2, Petites circonscriptions de l'Est, le gouvernement subventionne les dépenses d'une circonscription, Saint-Jean (Terre-Neuve), tandis que dans les autres circonscriptions les armateurs supportent toutes les dépenses. La partie des dépenses administratives et des frais du service de bateau-pilote payée par les armateurs est donc relativement plus élevée que dans le groupe 1, ce qui réduit le pourcentage du revenu brut des pilotes à 78% du coût total aux armateurs.
32. Dans le cas du groupe 3, Circonscriptions du Saint-Laurent, le gouvernement paie tous les frais d'administration. Il n'existe pas de frais de service de bateau-pilote à Montréal et à Cornwall (sauf les sommes payées à des exploitants privés). Les seuls frais payés par les armateurs sont donc ceux du service de bateau-pilote à Québec. Aussi les pilotes reçoivent-ils la totalité du coût aux armateurs à Montréal et à Cornwall, et 90% à Québec.

33. Dans le cas du groupe 5, Circonscriptions de la côte ouest, le gouvernement paie 99% des dépenses administratives et 61% des frais du service de bateau-pilote en Colombie-Britannique. Le revenu brut des pilotes représente donc 94% du coût aux armateurs. A New Westminster, d'autre part, le gouvernement ne supporte aucune dépense administrative et les pilotes reçoivent 81% du coût total aux armateurs comme revenu brut.

Revenu des pilotes

34. On considère le revenu des pilotes comme étant constitué des recettes que les circonscriptions tirent des droits de pilotage, déduction faite des dépenses administratives et des frais du service de bateau-pilote à la charge des circonscriptions. Il comprend donc leur revenu en espèces, leurs cotisations de retraite, leurs primes d'assurance et autres avantages, le remboursement de leurs frais de déplacement (Cornwall, Colombie-Britannique et New Westminster) et les dépenses de la corporation (Québec, Montréal et Cornwall). On ne tient pas compte de la durée de la période de navigation.
35. Il est bien différent de déterminer le revenu des pilotes et d'établir la comparaison de leur revenu avec celui d'autres professions au Canada. Sous ce rapport, il faut examiner le mode de répartition des recettes des circonscriptions entre les pilotes et la situation de ceux-ci en tant que gagnants de revenu.

Répartition du revenu net

36. L'annexe 4 montre le «Revenu et les avantages des pilotes» comme étant constitués du total du revenu en espèces, des cotisations de retraite et des primes d'assurance et autres avantages des pilotes. De ce point de vue, la circonscription de pilotage encaisse les recettes, puis les distribue aux pilotes sous forme d'avantages et d'espèces. Seules les grandes circonscriptions ont une caisse de retraite, souscrivent des polices d'assurance maladie et accident et de garantie du revenu. Les remboursements aux pilotes, sur les recettes de pilotage, de leurs frais de déplacement sont aussi compris dans leur revenu brut, ainsi que les dépenses engagées par les corporations des pilotes. Seule cette méthode permet la comparaison des revenus bruts des pilotes de toutes les circonscriptions.
37. Dans la plupart des circonscriptions, le revenu en espèces disponibles pour la distribution est réparti également entre les pilotes, avec les exceptions suivantes :
- a) Île du Prince-Édouard, Pictou et Shédiac
Dans ces circonscriptions, le revenu des pilotes est basé sur les recettes de chaque pilote pour les missions qu'il a remplies.
 - b) Montréal, Québec et Cornwall
Dans ces circonscriptions, le revenu d'un pilote varie selon le nombre de missions remplies. Si le pilote réunit le nombre moyen d'affectations, il reçoit un revenu déterminé; s'il en réunit moins, il reçoit une part proportionnellement plus petite de la masse à distribuer. La part reçue par les pilotes de Montréal et de Québec dépend aussi de la classe du brevet du pilote.

Statut des pilotes

38. On a beaucoup discuté du statut des pilotes. Sont-ils des entrepreneurs indépendants ou des employés de leur circonscription? En règle générale, les pilotes se considèrent comme des travailleurs indépendants.
39. A l'heure actuelle, il existe trois petites circonscriptions de l'Est (Pictou, Île du Prince-Édouard et Shédiac) où les pilotes conservent les droits qu'ils perçoivent. Il semble qu'à l'origine ce fut la conception du pilotage. Le pilote allait à la rencontre du navire, offrait ses services et encaissait les droits. Le statut du pilote dans les autres 22 circonscriptions semble le placer sensiblement à mi-chemin d'un entrepreneur indépendant et d'un employé.

Appendice IX

40. Dans certaines circonscriptions, l'autorité de pilotage souscrit à la réparation des accidents du travail au bénéfice des pilotes; ailleurs, elle effectue à la source la retenue de l'impôt sur le revenu et fait parvenir des déclarations T4 au ministère du Revenu national. On voit ainsi qu'administrativement les pilotes de ces circonscriptions sont considérés comme des employés.
41. La Commission a enquêté sur la méthode suivie par les autorités de pilotage des diverses circonscriptions en matière de cotisations au Régime de pensions du Canada. Les autorités de 23 circonscriptions ont répondu comme suit:
- 11 circonscriptions ne retiennent rien sur les sommes payées aux pilotes et les traitent donc comme des entrepreneurs indépendants.
 - 7 circonscriptions déduisent pour chaque pilote la contribution requise d'un travailleur indépendant, à titre de service comptable rendu aux pilotes.
 - 5 circonscriptions déduisent la contribution requise comme si les pilotes étaient des salariés. La circonscription contribue pour un montant égal comme si elle était l'employeur des pilotes.
42. A la page 74 du mémoire qu'elle a présenté, la Fédération des pilotes du Saint-Laurent indique les conséquences qu'entraîne pour le pilote le statut d'employé salarié:
- «Les pilotes ne sont pas employés à la journée mais au voyage. Ils ont donc tout intérêt à faire le plus grand nombre de voyages possible dans le plus court délai possible qui soit compatible avec la sécurité de la navigation. Or, la transformation du pilote en simple salarié fait disparaître cet encouragement à donner un service rapide aux armateurs; en effet, pourquoi, dans de telles conditions, un pilote fournirait-il un effort exceptionnel pour amener un navire à destination s'il sait qu'il est de toute façon rémunéré et qu'il n'a aucun avantage à s'exposer à des difficultés particulières de navigation? L'expérience semble d'ailleurs démontrer ceci puisque, dans plusieurs pays où les pilotes sont assimilés à des fonctionnaires, on a prévu pour les pilotes toutes sortes de bénéfices additionnels visant à augmenter leur productivité: primes qui augmentent selon le nombre de voyages accomplis, revenus des pilotes prenant la forme partielle de salaire et partiellement de droits perçus à même un tarif de pilotage, etc.»
43. Le facteur déterminant à retenir pour décider du statut des pilotes est qu'en général ils agissent collectivement dans le cadre du monopole d'une association, et non à titre individuel. Le revenu en espèces à distribuer étant d'ordinaire réparti également, les pilotes d'une circonscription n'ont aucune raison de se concurrencer. Ils reçoivent tour à tour du surveillant des pilotes ou d'autres préposés aux affectations une mission dont ils doivent s'acquitter. Ils n'ont pas la liberté de l'accepter ou de la refuser.
44. L'autorité de pilotage fixe le tarif qui est approuvé par le gouverneur en conseil. C'est ainsi qu'est établie la base des recettes de la circonscription. Les recettes nettes de la circonscription sont généralement réparties également entre les pilotes; en principe, la compétence exceptionnelle n'intervient pas dans la détermination du revenu d'un pilote.
45. Il fut un temps où les pilotes étaient manifestement des entrepreneurs indépendants. Ils allaient à la rencontre des navires, offraient leurs services et encaissaient les droits. Dans l'esprit de bien des gens subsiste l'idée de ce statut. Pour les raisons mentionnées aux paragraphes précédents, il semble que le pilotage perde de plus en plus le caractère d'une profession indépendante.

Comparaison du revenu des pilotes avec celui d'autres professions

46. Le revenu brut des pilotes est considéré comme le total des sommes distribuées, plus les cotisations de retraite et autres avantages, y compris le remboursement des frais de déplacement et des dépenses engagées par les corporations. La statistique montre qu'en 1965 le revenu brut varie de \$524 à \$22,139. Le revenu brut moyen par pilote disponible (paragr. 6) était de \$17,195 en 1965 contre \$13,719 en 1961. Le tableau de fréquence suivant indique le nombre de pilotes bénéficiant des différents niveaux de l'échelle de revenus.

| Échelle | 1965 | 1963 | 1961 |
|----------------------|------|------|------|
| 22,000 à 22,139..... | 70 | — | — |
| 21,000 à 21,999..... | — | 64 | 60 |
| 20,000 à 20,999..... | — | — | — |
| 19,000 à 19,999..... | 84 | — | — |
| 18,000 à 18,999..... | 175 | — | — |
| 17,000 à 17,999..... | 7 | 76 | 7 |
| 16,000 à 16,999..... | — | — | 90 |
| 15,000 à 15,999..... | — | — | 1 |
| 14,000 à 14,999..... | 19 | 143 | 127 |
| 13,000 à 13,999..... | 9 | 31 | 30 |
| 11,000 à 12,999..... | 4 | 18 | — |
| 9,000 à 10,999..... | 17 | 12 | 34 |
| 7,000 à 8,999..... | 7 | 17 | 9 |
| 2,000 à 6,999..... | 9 | 12 | 17 |
| moins de 2,000..... | 19 | 16 | 21 |
| | 420 | 389 | 396 |

47. Comme tous les pilotes d'une même circonscription touchent habituellement le même revenu, cette répartition ne correspond pas à des caractéristiques normales. Les grandes fréquences interviennent pour le revenu moyen des grandes circonscriptions. Ainsi, la fréquence du niveau 14,000 à 14,999 en 1961 et 1963 concerne presque exclusivement des pilotes de la circonscription de Montréal; il en est de même du niveau 18,000 à 18,999 en 1965.

48. On constate encore la répartition anormale du revenu des pilotes dans la répartition globale des pilotes sur l'échelle de revenu:

| | 1965 | 1963 | 1961 |
|---------------------------------------|------|------|------|
| Plus de 19,000..... | 37% | 16% | 15% |
| Plus de 17,195 (moyenne de 1965)..... | 80% | 34% | 17% |
| Plus de 13,719 (moyenne de 1961)..... | 85% | 73% | 72% |
| Plus de 7,000..... | 92% | 93% | 90% |

49. Le caractère exceptionnel de la répartition ci-dessus est qu'en 1965, 80% (72% en 1961) des pilotes ont reçu au moins le revenu moyen, soit \$17,195 (\$13,719 en 1961). Cependant l'écart entre la moyenne et le maximum n'est, en 1965, que de \$5,000. D'autre part, l'écart entre la moyenne et le minimum atteint presque \$17,000 parce que très peu de pilotes ont un faible revenu.

50. Le mémoire présenté à la Commission par la Fédération des pilotes du Saint-Laurent contient, à la page 90, un tableau indiquant la comparaison de l'accroissement du niveau du revenu des pilotes de cette région au cours de la période 1948-1960 avec l'accroissement des revenus des quatre professions les plus rémunérées au Canada (statistiques de l'impôt sur le revenu des particuliers en 1961: médecins, avocats, ingénieurs et dentistes).

51. Ces professions diffèrent beaucoup entre elles et avec la profession de pilote en ce qui concerne leurs caractéristiques, mais il est néanmoins possible de mettre en contraste la variation de la répartition des niveaux de revenus. Il faut mentionner tout d'abord trois facteurs: la qualification des pilotes est telle qu'ils commencent généralement leur carrière à un âge plus avancé que dans les autres professions; ils touchent dès le début le revenu maximal de leur circonscription; enfin, la statistique de l'impôt des quatre professions les mieux rémunérées comprend le revenu personnel et non professionnel tel que les intérêts, les dividendes et les loyers.

Appendice IX

52. Le tableau ci-dessous a été établi d'après les statistiques de l'impôt de 1965.

| | Moyenne | 3 ^e niveau approximatif | Niveau supérieur |
|--------------------------------|---------|---------------------------------------|---------------------|
| | \$ | \$ | \$ |
| Médecins et chirurgiens..... | 23,229 | 17,200 | 37,400 |
| Avocats et notaires..... | 19,278 | 11,000 | 43,300 |
| Ingénieurs et architectes..... | 19,191 | 12,100 | 40,000 |
| Dentistes..... | 15,693 | 12,000 | 28,000 |

53. La moyenne générale des revenus des pilotes en 1965 (\$17,195) atteint un niveau comparable à celui des quatre professions les plus rémunérées, qui se situe entre \$15,700 et \$23,200. Le niveau supérieur du revenu des pilotes était cependant de \$21,236, tandis que celui des autres professions atteint une moyenne de \$28,000 à \$43,000. Par suite de la mise en commun des recettes, le revenu de chaque pilote dépend dans une large mesure du total des recettes de pilotage de la circonscription où il exerce son activité, et non de ses compétence et habileté supérieures ou inférieures à la moyenne. On peut dire que les revenus des pilotes se comparent en moyenne à ceux des professions les plus rémunérées au Canada, mais il faut retenir le fait important que les pilotes ne gagnent pas des revenus comparables à ceux du niveau supérieur des professions les mieux rémunérées.

Coût principal

54. Comme on l'a mentionné au début de ce chapitre, la majeure partie des recettes des circonscriptions (recettes qui sont constituées en grande partie par le coût aux armateurs) revient aux pilotes sous forme de revenu et de bénéfices. Le chiffre en a été de \$7,216,609 en 1965, soit 95% du montant payé par les armateurs en services de pilotage.

CHAPITRE III

COÛT AU GOUVERNEMENT

Généralités

55. Le gouvernement fédéral assume un rôle important dans l'organisation du pilotage au Canada, car le coût au gouvernement s'est élevé à \$1,194,583 au cours de l'année financière terminée le 31 mars 1966. Somme importante puisqu'elle constitue 13% de toutes les dépenses occasionnées par les services de pilotage au Canada (et plus encore dans certaines circonscriptions). La participation directe du gouvernement aux frais du pilotage réduit les dépenses qui, autrement, seraient couvertes par les recettes du pilotage. On peut ainsi soit réduire les droits imposés aux armateurs, soit accroître le revenu des pilotes, ou les deux.

Origine de l'aide gouvernementale

56. Au début, l'organisation du pilotage au Canada présentait un caractère local. Une petite commission, constituée habituellement de trois membres, était nommée, par le gouverneur en conseil, en tant qu'autorité de pilotage chargée d'administrer la circonscription locale. A mesure que l'importance du pilotage s'est accrue, le gouvernement devenait impliqué de plus en plus. Depuis 1903, le ministre de la Marine (aujourd'hui ministère des Transports) est devenu l'autorité de pilotage d'un certain nombre de circonscriptions et, depuis plusieurs années, le gouvernement fédéral paie les frais d'administration de ces circonscriptions ainsi qu'une partie du coût du service de bateau-pilote de quelques-unes. Cette aide gouvernementale en vue du maintien du service du pilotage subsiste.

Services assurés par le gouvernement

57. Le gouvernement assume trois fonctions importantes dans l'organisation du pilotage:
- a) le ministre des Transports est l'autorité de pilotage de dix grandes circonscriptions;

- b) le gouvernement assure et paie l'administration de dix circonscriptions et le service de bateau-pilote dans huit d'entre elles (Halifax, Sydney, Saint-Jean [N.-B.], Saint-Jean [Terre-Neuve], Québec, Colombie-Britannique et New Westminster; à Churchill, le service de bateau-pilote est assuré par le Conseil des ports nationaux); et
- c) entretient, à Ottawa, le personnel d'un organisme central chargé de coordonner les services de toutes les circonscriptions.
58. Les services administratifs assurés par le gouvernement comprennent les affectations des pilotes, la facturation et la perception des droits de pilotage, le paiement des dépenses, la comptabilisation et la distribution mensuelle des recettes nettes aux pilotes. Le gouvernement fournit encore des locaux et du matériel de bureau et le personnel des bureaux.
59. Le gouvernement ne répartit pas entre les diverses circonscriptions le coût de l'entretien de l'organisme central à Ottawa. Ce rapport ne portant que sur les circonscriptions établies aux termes de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande du Canada, nous avons dû répartir ce coût entre ces circonscriptions et celles des Grands lacs. Le coût total du bureau central d'Ottawa est donc réparti au prorata, en se basant sur le coût total du pilotage au Canada. Le coût des services assurés par le gouvernement dont nous traitons dans ce rapport représente donc le coût total moins la partie du coût du bureau central attribuée aux Grands lacs.
60. En vue d'assurer le service de bateau-pilote, le gouvernement possède et exploite les bateaux et emploie leurs équipages. Les dépenses du service comprennent les frais d'exploitation, l'amortissement et l'intérêt du capital engagé.
61. Les stations de signalisation établies sur le Saint-Laurent pour suivre visuellement le mouvement des navires sont dirigées par le gouvernement. Elles assurent un service d'informations aux pilotes en les renseignant sur les déplacements des navires sur le fleuve. Elles assurent aussi un service aux armateurs et aux capitaines de port en les informant de l'heure probable d'arrivée d'un navire, afin de leur permettre de prendre toutes dispositions en vue de l'accostage et du déchargement. On a négligé dans ce rapport toute répartition des avantages ainsi obtenus; on a considéré que les dépenses d'exploitation des stations renaient dans les dépenses du pilotage.

Coût des services assurés

62. Selon des chiffres fournis par le ministère des Transports, voici le coût des services de pilotage au gouvernement:

| | \$ |
|---|-----------|
| 1965 (année financière terminée le 31 mars 1966)..... | 1,194,583 |
| 1964 (année financière terminée le 31 mars 1965)..... | 1,094,874 |
| 1963 (année financière terminée le 31 mars 1964)..... | 1,098,535 |
| 1962 (année financière terminée le 31 mars 1963)..... | 1,062,604 |
| 1961 (année financière terminée le 31 mars 1962)..... | 1,141,019 |

Voici le coût par catégorie de service assuré (Cf. *annexe I*):

| | 1965 | | 1961 | |
|--------------------------------|-----------|-----|-----------|-----|
| | \$ | % | \$ | % |
| Administration..... | 536,200 | 45 | 441,200 | 39 |
| Organisme central..... | 113,383 | 9 | 59,006 | 5 |
| | 649,583 | 54 | 500,206 | 44 |
| Service de bateau-pilote..... | 448,000 | 38 | 486,600 | 43 |
| Stations de signalisation..... | 97,000 | 8 | 154,213 | 13 |
| | 1,194,583 | 100 | 1,141,019 | 100 |

Appendice IX

63. En règle générale, le gouvernement assure des services administratifs et ceux de bateau-pilote à toutes les circonscriptions du Ministre. Dans les circonscriptions relevant d'une commission locale, la plupart des services sont financés par les recettes de pilotage. Comme les dépenses publiques varient selon le type de circonscription, l'importance de la subvention reste fort inégale, comme l'indique le tableau de la répartition du coût, en 1965.

| | Circonscriptions du Ministre | Commissions locales | Organisme central | Total |
|-------------------------------------|------------------------------|---------------------|-------------------|-------|
| (en milliers de dollars) | | | | |
| Administration..... | 535 | 1 | 113 | 649 |
| Service de bateau-pilote (net)..... | 385 | 63 | — | 448 |
| Stations de signalisation..... | 97 | — | — | 97 |
| | \$ 1,017 | 64 | 113 | 1,194 |
| | % 85.1 | 5.4 | 9.5 | 100.0 |

64. En 1965, la contribution du gouvernement, soit \$1,194,583, représentait 13% du coût total du pilotage au Canada. Les circonscriptions dont le ministre des Transports est l'autorité de pilotage ont bénéficié de la majeure partie (85%) de cette contribution.

Comparaison avec le coût total du pilotage

65. Les chiffres relatifs au coût au gouvernement concernent les années financières, terminées le 31 mars. Les chiffres relatifs aux circonscriptions valent pour les années civiles qui prennent fin le 31 décembre. Afin de comparer la statistique financière de ces deux périodes, nous partons du principe que le coût au gouvernement pour des années se terminant le 31 mars s'applique à la saison de navigation antérieure terminée le 31 décembre. Ainsi, dans l'annexe 1 et les tableaux ci-dessous, nous incluons les dépenses publiques au 31 mars et les dépenses des circonscriptions au 31 décembre précédent.
66. Comme on l'a dit plus haut, le montant des dépenses publiques varie selon le type de circonscription. En outre, la proportion des dépenses publiques par rapport au coût total du pilotage varie énormément, soit de 40% dans le cas du groupe 1 à 0% dans le cas du groupe 4. Les chiffres suivants tirés de l'annexe 1 montrent, pour chaque groupe, le pourcentage des dépenses publiques comparées au coût total du pilotage en 1965:

| | Groupe 1 (Circonscriptions de l'Est relevant du Ministre) | Groupe 2 (Petites circonscriptions de l'Est) | Groupe 3 (Circonscriptions du Saint-Laurent) | Groupe 4 (Churchill) | Groupe 5 (Circonscriptions de la Côte ouest) | Total |
|--------------------------------|--|---|---|-------------------------|---|-------|
| | % | % | % | % | % | % |
| Coût au gouvernement | | | | | | |
| Administration..... | 10 | minimal | 6 | — | 6 | 7 |
| Bateaux-pilotes..... | 30 | 11 | minimal | — | 7 | 5 |
| Stations de signalisation..... | — | — | 2 | — | — | 1 |
| | 40 | 11 | 8 | — | 13 | 13 |
| Coût aux armateurs..... | 60 | 89 | 92 | 100 | 87 | 87 |
| Coût total du pilotage..... | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

67. L'aide du gouvernement est plus forte pour les grands ports de l'est du Canada que partout ailleurs. D'autre part, les petits ports de l'Est n'ont bénéficié d'aucune aide. Dans le tableau ci-dessus, le coût public indiqué pour le groupe 2 ne s'applique qu'à Saint-Jean (Terre-Neuve); les autres circonscriptions du groupe n'ont reçu aucune aide.
68. Les dépenses du gouvernement varient aussi pour un même type de circonscription. Les circonscriptions des groupes 1 et 3 sont toutes des circonscriptions du Ministre. Néanmoins les dépenses du gouvernement varient beaucoup entre ces deux groupes, comme le montre la comparaison suivante par rapport au coût total du pilotage en 1965:

| | Coût au gou- vernement | Coût total du pilotage | Coût au gouverne- ment par rapport au coût to- tal du pilotage | Pourcentage moyen du groupe |
|-------------------------|---------------------------|---------------------------|--|-----------------------------------|
| | \$ | \$ | % | % |
| Groupe 1 | | | | |
| Halifax..... | 149,000 | 404,729 | 37 | |
| Sydney..... | 69,000 | 157,919 | 43 | |
| Saint-Jean (N.-B.)..... | 118,200 | 256,656 | 46 | 40 |
| Groupe 3 | | | | |
| Québec..... | 196,700 | 1,987,876 | 10 | |
| Montréal..... | 195,300 | 2,783,913 | 7 | |
| Cornwall..... | 52,000 | 659,451 | 9 | 8 |

Avantages de l'aide gouvernementale

69. En payant, sur le revenu consolidé, les services d'administration et de bateau-pilote, le gouvernement prend en charge des dépenses qu'il faudrait, autrement, acquitter sur les recettes de pilotage perçues dans chaque circonscription. Que la réduction des dépenses serve les intérêts des armateurs, sous forme de droits moins élevés, ou ceux des pilotes, en élevant leur revenu, semble dépendre de l'importance économique de la circonscription pour les armateurs. Dans les grandes circonscriptions où les pilotes sont assez influents pour faire augmenter les tarifs, ce sont probablement les armateurs qui en retirent bénéfice, car les dépenses publiques n'interviennent pas dans l'établissement du tarif. Dans les autres circonscriptions, ce sont probablement les pilotes qui en profitent sous la forme d'un revenu plus élevé puisque ces dépenses ne sont pas déduites des recettes avant la détermination de la somme à répartir entre les pilotes.

CHAPITRE IV

DÉPENSES ADMINISTRATIVES

Généralités

70. Les dépenses administratives relatives au pilotage ont totalisé, en 1965, \$687,276. Le gouvernement fédéral en a acquitté 95% et le solde de 5% l'a été sur les recettes de pilotage. Les dépenses administratives qui apparaissent à l'annexe 2 représentent 8% du coût total du pilotage pour chacune des années 1961 à 1965.

Services assurés

71. Les dépenses administratives concernent deux catégories de services:
- Les services administratifs assurés par le gouvernement, c'est-à-dire l'affectation des pilotes, la facturation et la perception des droits de pilotage, la comptabilisation et la distribution du revenu aux pilotes. Dans la plupart des grandes circonscriptions, le gouvernement assure un service d'administration complet, entièrement gratuit pour la circonscription.

Appendice IX

- b) L'administration des petites circonscriptions relevant d'une commission locale, assurée par le secrétaire de la commission et qui coûte habituellement à la circonscription 5% des recettes.

Coût de l'administration

72. Lorsqu'on exprime en pourcentage du coût total du pilotage le coût total de ces deux catégories de services, pour 1965, on constate une grande variation par circonscription. Le tableau suivant est tiré de l'annexe 2:

| | Groupe 1 | Groupe 3 | Groupe 4 | Groupe 5 |
|--------------------|----------|-------------|-----------------|---------------------|
| Halifax | 10% | Québec 6% | Churchill néant | Colombie- |
| Sydney | 17% | Montréal 6% | | Britannique 6% |
| Saint-Jean (N.-B.) | 7% | Cornwall 8% | | New Westminster 10% |
| Lacs Bras d'Or | 1% | | | |

73. Les recettes des trois plus grandes circonscriptions (Québec, Montréal et Colombie-Britannique) sont comparables et le coût de l'administration exprimé en pourcentage du coût total est le même. A New Westminster, toutes les dépenses administratives sont payées sur les recettes de pilotage. Le pourcentage est le même qu'à Halifax, mais beaucoup moins élevé qu'à Sydney, deux circonscriptions administrées par le gouvernement. Le coût à Sydney, cependant, comprend le coût de l'administration pour les lacs Bras d'Or, ce qui a pour effet de l'accroître légèrement.

74. On peut aussi comparer les dépenses administratives en fonction du nombre de pilotes. Ainsi, dans le tableau ci-dessous, les dépenses administratives, exprimées en coût moyen par pilote en activité concernent les grandes circonscriptions, en 1965:

| | \$ |
|---------------------------|-------|
| Sydney..... | 2,969 |
| Halifax..... | 2,572 |
| New Westminster..... | 2,488 |
| Saint-Jean (N.-B.)..... | 1,967 |
| Colombie-Britannique..... | 1,675 |
| Cornwall..... | 1,548 |
| Québec..... | 1,405 |
| Montréal..... | 1,183 |

Cette comparaison montre en outre que les dépenses administratives sont plus faibles dans les grandes circonscriptions lorsqu'on l'exprime en pourcentage du coût total du pilotage et en coût par pilote en activité.

Résumé

75. En règle générale, le total des dépenses administratives, exprimé en pourcentage du coût total du pilotage pour chacune des différentes circonscriptions, est demeuré assez constant au cours de la période des cinq années.

CHAPITRE V

ACCROISSEMENT DU COÛT DU PILOTAGE

Généralités

76. Le coût total du pilotage s'est accru de 28% au cours de la période 1961-1965, mais la proportion de la dépense supportée par les armateurs et par le gouvernement est restée sensiblement la même. Le coût aux armateurs s'est établi à 87% du coût total en 1965 contre 84% en 1961 et la part du gouvernement à 13% en 1965 contre 16% en 1961. On tire de l'*annexe 1* l'accroissement suivant:

| | 1965 | 1961 | Accroissement | |
|-----------------------------|-----------|-----------|---------------|----|
| | \$ | \$ | \$ | % |
| Coût aux armateurs..... | 7,625,781 | 5,758,144 | 1,867,637 | 32 |
| Coût au gouvernement..... | 1,194,583 | 1,141,019 | 53,564 | 5 |
| Coût total du pilotage..... | 8,820,364 | 6,899,163 | 1,921,201 | 28 |

La majeure partie (\$1,786,803) de l'accroissement représente une augmentation du revenu brut des pilotes, donc imputable aux armateurs.

Accroissement du coût aux armateurs

77. Les principaux facteurs de l'accroissement du coût aux armateurs entre 1961 et 1965 sont l'augmentation du tarif, l'augmentation du nombre de navires pilotés et l'augmentation de leurs dimensions. L'accroissement du coût compte pour environ 87% dans les circonscriptions de Québec, de Montréal et de Colombie-Britannique. Si l'on considère ces trois circonscriptions, à titre d'exemple, l'accroissement dû à chacun de ces facteurs, comme l'indique l'*annexe 8*, peut être exprimé en pourcentage de l'accroissement total dans chaque circonscription:

| | Québec | Montréal | Colombie-Britannique | Total |
|--|--------|----------|----------------------|-------|
| | % | % | % | % |
| Augmentation du nombre de trajets..... | 44 | 13 | 34 | 27 |
| Augmentation du tonnage moyen des navires pilotés..... | 28 | 62 | 57 | 51 |
| Augmentation du tarif..... | 28 | 25 | 27 | 27 |
| Diminution de la durée des trajets..... | — | — | (18) | (5) |
| | 100 | 100 | 100 | 100 |

L'augmentation du tonnage moyen des navires intervient donc pour la moitié dans l'accroissement du coût aux armateurs. Le reste de l'accroissement se répartit entre l'augmentation du tarif et celle du nombre des trajets.

Appendice IX

78. En ce qui concerne les trois mêmes circonscriptions, l'accroissement du coût aux armateurs peut être chiffré suivant la répartition du coût:

| | 1965 | 1961 | Accroissement | |
|--|--------------------------|--------------|---------------|-----------|
| | (en milliers de dollars) | | | |
| | \$ | \$ | \$ | % |
| Québec | | | | |
| Revenu brut des pilotes..... | 1,630 | 1,172 | 458 | 39 |
| Services de bateau-pilote..... | 161 | 135 | 26 | 19 |
| | <u>1,791</u> | <u>1,307</u> | <u>484</u> | <u>37</u> |
| Montréal | | | | |
| Revenu brut des pilotes..... | 2,588 | 1,789 | 799 | 45 |
| | <u>2,588</u> | <u>1,789</u> | <u>799</u> | <u>45</u> |
| Colombie-Britannique | | | | |
| Revenu brut des pilotes..... | 1,558 | 1,269 | 289 | 23 |
| Administration (assurée par les pilotes).. | 1 | 1 | — | — |
| Service de bateau-pilote..... | 77 | 28 | 49 | 175 |
| | <u>1,636</u> | <u>1,298</u> | <u>338</u> | <u>26</u> |
| Coût total aux armateurs | | | | |
| Trois circonscriptions..... | 6,015 | 4,394 | 1,621 | 37 |
| Toutes les circonscriptions..... | 7,626 | 5,758 | 1,868 | 32 |

Dans les trois circonscriptions ci-dessus, l'augmentation du revenu brut des pilotes revient à \$1,546,000, pour une augmentation totale de \$1,621,000. Comme on pouvait s'y attendre, l'accroissement de 37% du total des trois circonscriptions au cours de la période de cinq ans est la même que l'augmentation en pourcentage du revenu brut des pilotes. Pareillement, l'accroissement du coût total aux armateurs dans toutes les circonscriptions (\$1,868,000) consiste, pour \$1,787,000, en une augmentation du revenu brut des pilotes. On constate encore que l'accroissement du coût aux armateurs et l'augmentation du revenu des pilotes sont, en fait, les mêmes (32%).

79. L'augmentation du revenu brut des pilotes dans les circonscriptions de Québec, de Montréal et de Colombie-Britannique peut être décomposée comme suit:

| | Québec | Montréal | Colombie-Britannique | Total | % |
|---|--------|----------|----------------------|-------|-----|
| (en milliers de dollars) | | | | | |
| | \$ | \$ | \$ | | |
| Augmentation due à— | | | | | |
| L'augmentation du nombre des pilotes..... | 209 | 193 | 225 | 627 | 41 |
| L'augmentation du revenu moyen— | | | | | |
| pilotes de Québec— | | | | | |
| \$2,965..... | 249 | | | | |
| pilotes de Montréal— | | | | | |
| \$4,292..... | | 606 | | 919 | 59 |
| pilotes de la Colombie-Britannique— | | | | | |
| \$917..... | | | 64 | | |
| | 458 | 799 | 289 | 1,546 | 100 |

Le tableau montre que plus de la moitié de l'augmentation totale du revenu brut des pilotes tient à l'accroissement du revenu de chaque pilote.

80. Comme l'indique l'annexe 7, le volume de travail des pilotes de Québec, de Montréal et de Colombie-Britannique, exprimé en nombre d'affectations et en heures de service (heures réelles passées à bord des navires), a diminué légèrement de 1961 à 1965. La diminution du total annuel des heures de service par pilote dans ces circonscriptions se présente comme suit:

| | 1965 | 1961 | Dimi- nution | % |
|---------------------------|-------|-------|-----------------|---|
| Québec..... | 1,144 | 1,206 | 62 | 5 |
| Montréal..... | 1,107 | 1,201 | 94 | 8 |
| Colombie-Britannique..... | 1,423 | 1,489 | 66 | 4 |
| | 3,674 | 3,896 | 222 | 6 |

Comme on l'a dit au paragraphe précédent, le revenu net par pilote s'est accru considérablement au cours de la même période. L'augmentation tient donc à la hausse du tarif et à l'accroissement des recettes provenant du pilotage de navires de plus fort tonnage. L'augmentation du nombre des trajets est compensée par celle du nombre des pilotes en activité dans chaque circonscription. En résumé, les pilotes ont travaillé à peu près le même nombre d'heures par année et ont gagné un revenu plus élevé.

Appendice IX

Accroissement du coût au gouvernement

81. De 1961 à 1965, le coût au gouvernement (pourcentage du coût total du pilotage) a fléchi de 16% à 13% comme le montre l'*annexe I*. Voici comment se présente la variation par poste de dépense:

| | 1965 | 1961 | Accroissement | |
|--------------------------------------|-----------|-----------|---------------|------|
| | \$ | \$ | \$ | % |
| Administration..... | 649,583 | 500,206 | 149,377 | 30 |
| Service de bateau-pilote (net) | 448,000 | 486,600 | (38,600) | (8) |
| Stations de signalisation..... | 97,000 | 154,213 | (57,213) | (37) |
| | 1,194,583 | 1,141,019 | 53,564 | 5 |

82. L'accroissement majeur est celui du coût de l'administration. Comme le montre l'*annexe I*, le coût de l'administration au gouvernement (en pourcentage du coût total du pilotage) est resté à 7%. Cependant d'importantes augmentations interviennent pour la moitié de l'accroissement du coût de l'administration.

| | 1965 | 1961 | Accroissement | |
|---------------------------------|---------|---------|---------------|----|
| | \$ | \$ | \$ | % |
| Ottawa (organisme central)..... | 113,383 | 59,006 | 54,377 | 92 |
| Montréal..... | 167,000 | 108,000 | 59,000 | 55 |
| | 280,383 | 167,006 | 113,377 | 68 |

Ces augmentations tiennent presque entièrement à celles du personnel ou des salaires.

83. Des augmentations normales se sont produites dans la plupart des circonscriptions où le gouvernement assure le service de bateau-pilote. Une diminution du coût du service à Québec a, cependant, plus que compensé ces augmentations. En 1961, les deux bateaux-pilotes à Québec ont été remplacés par deux bateaux plus petits et plus économiques. Le coût net (déduction faite des recettes provenant du service de bateau-pilote) a été ainsi réduit de \$148,000 en 1961 à \$10,000 en 1965.
84. Les frais de fonctionnement des stations de signalisation du Saint-Laurent constituent l'élément où s'est produit l'autre changement important dans le coût au gouvernement. Au cours de la période de cinq années, le coût a diminué du fait de la suppression de certaines stations et de la mise en service d'un nouvel équipement de communications.
85. En résumé, le «coût au gouvernement» s'est accru de 5% au cours de cette période, comparativement à un accroissement de 32% du «coût aux armateurs».

CHAPITRE VI
GOOSE BAY

Historique

86. Le pilotage à Goose Bay (Labrador) est administré par le ministère des Transports aux termes de la Loi sur l'administration financière. Le pilotage n'y est donc pas assujéti aux mêmes lois que les autres circonscriptions dont traite ce rapport. Pour cette raison et par suite de l'importance relativement secondaire du coût de cette circonscription par rapport à celui des autres, nous n'avons tenté aucune comparaison.

Coût aux armateurs et au gouvernement

87. Le gouvernement, par l'entremise du ministère des Transports, établit les droits de pilotage et les perçoit des armateurs. Il paie, sur ces recettes, les salaires des deux pilotes et les frais d'administration.

88. Le coût total du pilotage aux armateurs et au gouvernement pour 1961-1965 s'établit comme suit:

| | 1965 | 1964 | 1963 | 1962 | 1961 |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|
| | \$ | \$ | \$ | \$ | \$ |
| Coût aux armateurs | | | | | |
| Rémunération des pilotes..... | 10,000 | 10,000 | 11,000 | 11,000 | 11,000 |
| Excédent allant au gouverne- ment..... | 2,636 | 6,589 | 6,169 | 4,350 | 4,254 |
| Coût total aux armateurs.. | 12,636 | 16,589 | 17,169 | 15,350 | 15,254 |
| Coût au gouvernement | | | | | |
| Administration..... | 1,000 | 3,000 | 1,000 | 1,000 | 2,000 |
| Excédent..... | (2,636) | (6,589) | (6,169) | (4,350) | (4,254) |
| Coût total au gouvernement | (1,636) | (3,589) | (5,169) | (3,350) | (2,254) |
| Coût total du pilotage..... | 11,000 | 13,000 | 12,000 | 12,000 | 13,000 |

Coût principal du pilotage

89. Comme le montre le tableau ci-dessus, la rémunération des pilotes constitue à Goose Bay, comme dans les autres circonscriptions, le coût principal du pilotage. Le tableau ci-dessous montre le revenu moyen des pilotes, y compris les avantages sociaux pour chacune des cinq années:

| Année | Rémuné- ration des pilotes | Nombre de pilotes | Revenu net par pilote | Indice du revenu % par rapport à l'année de base (1961 = indice 100) | |
|-----------|----------------------------------|-------------------------|-----------------------------|---|-------------------|
| | | | | Augmen- tation | (Dimi- nution) |
| | \$ | | \$ | | |
| 1965..... | 10,000 | 2 | 5,000 | 136 | |
| 1964..... | 10,000 | 2 | 5,000 | 136 | |
| 1963..... | 11,000 | 2 | 5,500 | 150 | |
| 1962..... | 11,000 | 3 | 3,667 | 100 | |
| 1961..... | 11,000 | 3 | 3,667 | 100 | |

90. En résumé, le gouvernement ne subventionne pas le pilotage à Goose Bay comme il le fait plus ou moins dans les autres circonscriptions.

CHAPITRE VII
CONCLUSIONS

1. Le revenu des pilotes constitue le coût principal du pilotage; en 1965, il représentait 82% du coût total du pilotage (paragr. 10).
2. Le paiement obligatoire des droits de pilotage répartit le coût du service du pilotage entre tous les navires entrant dans les eaux des circonscriptions. Dans la majorité des circonscriptions, la plupart des navires qui payent des droits de pilotage utilisent les services des pilotes (paragr. 16 et 18).
3. Le statut professionnel des pilotes évolue de celui d'entrepreneur indépendant à celui d'employé (paragr. 45).
4. Le revenu moyen des pilotes est l'un des plus élevés au Canada. 80% des pilotes ont touché, en 1965, un revenu brut de plus de \$17,000, qui soutient une comparaison favorable avec le revenu des professions les mieux rémunérées au Canada. Il importe de noter que les revenus des pilotes ne se comparent pas à ceux des niveaux supérieurs de ces professions. En 1963, les revenus les plus élevés des pilotes ont atteint \$22,139; la moyenne du niveau supérieur des professions les mieux rémunérées variait alors de \$24,000 à \$36,000 (paragr. 48 et 52).
5. Le gouvernement paie une proportion variable des frais de pilotage des circonscriptions de pilotage. Ce sont probablement les armateurs qui bénéficient de la contribution du gouvernement dans les grandes circonscriptions, car on n'en tient pas compte pour la fixation du tarif. Dans les petites circonscriptions où les pilotes ne sont pas économiquement assez influents pour augmenter le tarif, ce sont eux, vraisemblablement, qui en bénéficient sous forme d'un revenu plus élevé, car ces frais ne sont pas acquittés sur les recettes des circonscriptions (paragr. 66 et 69).
6. Le total des dépenses administratives est resté constant par rapport au coût total du pilotage (paragr. 75).
7. Le coût aux armateurs et le coût au gouvernement dans les circonscriptions sont demeurés les mêmes au cours de la période considérée. De même, les diverses dépenses des circonscriptions constituent les mêmes pourcentages des dépenses totales de celles-ci (paragr. 76 et annexe 1).
8. Presque la moitié de l'accroissement du coût aux armateurs, de 1961 à 1965, tient à l'augmentation du tonnage des navires. Le revenu des pilotes a augmenté sans accroître leur volume de travail (paragr. 77 et 80).

NOTES SUR L'ANNEXE 1

COÛT TOTAL DU PILOTAGE

Sources

1. Les données sur le «coût au gouvernement» sont extraites des dossiers financiers fournis par le ministère des Transports (pièce 1295) et celles du «coût aux armateurs» proviennent des rapports financiers annuels des circonscriptions préparés par les autorités de pilotage. La Commission a attribué aux rapports annuels les numéros de pièces suivants:

| <i>Groupe 1</i> | <i>Pièce</i> | <i>Groupe 3</i> | <i>Pièce</i> |
|----------------------------|--------------|---------------------------|--------------|
| Halifax..... | 344 | Québec..... | 534 |
| Sydney..... | 386 | | 597 |
| Saint-Jean (N.-B.)..... | 45 | Montréal..... | 534 |
| Lacs Bras d'Or..... | 393 | | 785 |
| | | | 802 |
| | | Cornwall..... | 534 |
| | | | 823 |
| <i>Groupe 2</i> | | <i>Groupe 4</i> | |
| Bathurst..... | 304 | Churchill..... | 614a |
| Buctouche..... | 321 | | |
| Caraquet..... | 308 | <i>Groupe 5</i> | |
| Miramichi..... | 311 | Colombie-Britannique..... | 197 |
| Rivière Restigouche..... | 299 | | 205 |
| Richibucto..... | 319 | New Westminster..... | 149 |
| Shediac..... | 35 | | |
| Botwood..... | 281 | | |
| Humber Arm..... | 270 | | |
| Lewisporte..... | 261 | | |
| Port-aux-Basques..... | 276 | | |
| Saint-Jean (T.-N.)..... | 250 | | |
| Île du Prince-Édouard..... | 10 | | |
| Pictou..... | 326 | | |
| Pugwash..... | 323 | | |
| Sheet Harbour..... | 1,151 | | |

Terminologie

2. a) Le «coût aux armateurs» comprend les droits de pilotage obtenus des armateurs pendant l'année civile, conformément aux différents postes du tarif de pilotage, à savoir:
- (i) Le prix que le navire doit payer en échange des services du pilote et de ceux du bateau-pilote,
 - (ii) Le remboursement des dépenses du pilote, des frais d'annulation et des frais de retenue,
 - (iii) Les droits versés par les navires qui n'ont pas utilisé les services de pilotes.

Le «coût aux armateurs» ne comprend pas toute dépense non officielle relative au pilotage, faite par les armateurs, et non enregistrée, par exemple les frais de bateau-pilote non prévus dans le tarif ni aucune gratification versée par les navires aux pilotes et aux aspirants pilotes.

- b) L'«administration» comprend toutes les dépenses faites par l'autorité de pilotage pour l'administration de la circonscription, qu'elles soient acquittées sur ses revenus ou assumées par l'État. Elle comprend le coût de la surveillance et de la direction de l'apprentissage des pilotes, les frais d'examen et de l'attribution des brevets aux pilotes, du service des affectations, de la facturation et de la perception des comptes de pilotage, le paiement des dépenses du personnel administratif, le coût de l'installation et de l'entretien des stations de pilotage et des bureaux, ainsi que celui des services de la répartition mensuelle des revenus entre les pilotes et de la comptabilité.

Appendice IX

L'«administration» ne comprend pas les dépenses relatives au «service de bateau-pilote», ni le «revenu brut des pilotes» tel qu'il est défini plus loin.

- c) Le «service de bateau-pilote» comprend:
- (i) Les dépenses faites par l'autorité de pilotage pour l'achat et l'exploitation des bateaux-pilotes;
 - (ii) Les dépenses engagées par l'État lorsque le ministère des Transports assure ce service par des bâtiments exploités soit par ses employés, soit par des tiers sous contrat passé avec le ministère.
 - (iii) Les subventions versées par l'État, soit aux autorités de pilotage, soit à des entrepreneurs, au titre de contribution au coût du service de bateau-pilote.
- d) Le «revenu brut des pilotes» est la somme des revenus de pilotage payables aux pilotes ou qui leur reviennent, dans une circonscription, après l'acquittement des dépenses. Il comprend le revenu en espèces, la contribution à la caisse de retraite des pilotes, les primes d'assurance et autres cotisations, les frais de déplacement, s'ils doivent leur être remboursés, comme c'est le cas dans les circonscriptions de Cornwall, de New Westminster et de la Colombie-Britannique, ainsi que les frais des corporations et des associations des pilotes des circonscriptions de Québec, de Montréal et de Cornwall.
- e) «Autres frais» désigne les dépenses diverses, comme les indemnités pour accidents du travail, les provisions de bouche, etc.
- f) Le «surplus (ou le déficit) des circonscriptions» s'applique aux circonscriptions de Terre-Neuve non assujetties à la Loi sur la marine marchande du Canada. Le surplus désigne l'excédent du revenu net de la circonscription sur la rémunération et les prestations versées aux pilotes; le «déficit» est l'inverse.
- g) Le «coût au gouvernement» comprend toutes les dépenses en espèces, ainsi que les autres dépenses non déboursées, engagées par le gouvernement, que le ministère des Transports calcule de la manière suivante:
- (i) Dépréciation —Bateaux-pilotes..... 5%
 - Matériel..... 10%
 - Immeubles du ministère des Travaux publics..... 5%
 - (ii) Intérêts sur le solde du capital non déprécié utilisé..... 4%
 - (iii) Avantages accessoires—15½% de la feuille de paye pour les heures régulières de travail
- h) Le «service de signalisation» désigne le coût d'un certain nombre de stations établies le long du Saint-Laurent pour suivre le déplacement des navires. Ce service dessert surtout le Saint-Laurent, dans les circonscriptions de Québec et de Montréal.

Périodes financières

3. Les montants du «coût au gouvernement» concernent les années financières, qui se terminent le 31 mars. Ceux du «coût aux armateurs» concernent les années civiles, qui se terminent le 31 décembre. Afin d'obtenir le «coût total du pilotage» à partir de ces deux sources, on impute le «coût au gouvernement» sur la précédente période de navigation terminée le 31 décembre.

COÛT TOTAL DU PILOTAGE POUR LES ANNÉES 1965 ET 1964

ANNEXE I

RÉCAPITULATION

| | Numéro de l'annexe | Groupe 1 (Circonscriptions de l'Est relevant du Ministère) | | Groupe 2 (Petites circonscriptions de l'Est) | | Groupe 3 (Circonscriptions de Saint-Laurent) | | Groupe 4 (Churchill) | | Groupe 5 (Circonscriptions de la côte ouest) | | Ottawa (Organisme central) | | Total | |
|--|--------------------|--|-----|--|-----|--|-----|----------------------|-----|--|-----|----------------------------|-----|-----------|-----|
| | | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1965 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 3,306 | — | 16,308 | 4 | — | — | — | — | 18,349 | 1 | — | — | 37,693 | 1 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 58,785 | 7 | 57,448 | 15 | 161,460 | 3 | 2,975 | 27 | 88,307 | 4 | — | — | 368,975 | 4 |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 445,895 | 53 | 257,957 | 69 | 4,825,780 | 89 | 7,865 | 73 | 1,679,112 | 82 | — | — | 7,216,609 | 82 |
| Autres frais..... | | 1,446 | — | 4,194 | 1 | — | — | — | — | 855 | — | — | — | 6,495 | — |
| Excédent (déficit) des circonscriptions..... | | — | — | (3,991) | — | — | — | — | — | — | — | — | — | (3,991) | — |
| Coût total aux armateurs..... | | 509,432 | 60 | 331,646 | 89 | 4,987,240 | 92 | 10,840 | 100 | 1,786,623 | 87 | — | — | 7,625,781 | 87 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 81,200 | 10 | 1,000 | — | 337,000 | 6 | — | — | 117,000 | 6 | 113,383 | 100 | 649,583 | 7 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 255,000 | 30 | 41,000 | 11 | 10,000 | — | — | — | 142,000 | 7 | — | — | 448,000 | 5 |
| Service de signalisation..... | | — | — | — | — | 97,000 | 2 | — | — | — | — | — | — | 97,000 | 1 |
| Coût total au gouvernement..... | | 336,200 | 40 | 42,000 | 11 | 444,000 | 8 | — | — | 259,000 | 13 | 113,383 | 100 | 1,194,583 | 13 |
| Coût total du pilotage..... | | 845,632 | 100 | 373,646 | 100 | 5,431,240 | 100 | 10,840 | 100 | 2,045,623 | 100 | 113,383 | 100 | 8,820,364 | 100 |
| 1964 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 3,377 | 1 | 12,548 | 4 | — | — | — | — | 18,975 | 1 | — | — | 34,900 | 1 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 57,990 | 7 | 57,499 | 17 | 153,920 | 3 | 2,950 | 29 | 89,785 | 4 | — | — | 362,144 | 4 |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 458,810 | 54 | 227,570 | 65 | 4,031,352 | 88 | 7,370 | 71 | 1,588,566 | 82 | — | — | 6,313,668 | 81 |
| Autres frais..... | | 2,158 | — | 3,247 | 1 | — | — | — | — | 715 | — | — | — | 6,120 | — |
| Excédent (déficit) des circonscriptions..... | | — | — | 10,112 | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | 10,112 | — |
| Coût total aux armateurs..... | | 522,335 | 62 | 310,976 | 90 | 4,185,272 | 91 | 10,320 | 100 | 1,698,041 | 87 | — | — | 6,726,944 | 86 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 84,000 | 10 | 4,000 | 1 | 267,000 | 6 | — | — | 106,500 | 6 | 101,426 | 100 | 562,926 | 7 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 235,625 | 28 | 32,000 | 9 | (7,000) | — | — | — | 126,500 | 7 | — | — | 387,125 | 5 |
| Service de signalisation..... | | — | — | — | — | 144,823 | 3 | — | — | — | — | — | — | 144,823 | 2 |
| Coût total au gouvernement..... | | 319,625 | 38 | 36,000 | 10 | 404,823 | 9 | — | — | 233,000 | 13 | 101,426 | 100 | 1,094,874 | 14 |
| Coût total du pilotage..... | | 841,960 | 100 | 346,976 | 100 | 4,590,095 | 100 | 10,320 | 100 | 1,931,041 | 100 | 101,426 | 100 | 7,821,818 | 100 |

CÔÛT TOTAL DU PILOTAGE POUR LES ANNÉES 1963 ET 1962

RÉCAPITULATION

| | Numéro de l'annexe | Groupe 1 (Circonscriptions de l'Est relevant du Ministère) | | Groupe 2 (Petites circonscriptions de l'Est) | | Groupe 3 (Circonscriptions du Saint-Laurent) | | Groupe 4 (Churchill) | | Groupe 5 (Circonscriptions de la côte ouest) | | Ottawa (Organisme central) | | Total | |
|--|--------------------|--|-----|--|-----|--|-----|----------------------|-----|--|-----|----------------------------|-----|-----------|-----|
| | | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1963 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 3,197 | — | 12,528 | 4 | — | — | — | — | 21,293 | 1 | — | — | 37,018 | 1 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 52,450 | 7 | 54,319 | 17 | 135,960 | 3 | 3,275 | 28 | 86,875 | 5 | — | — | 332,879 | 4 |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 458,871 | 55 | 209,826 | 66 | 3,610,593 | 87 | 8,220 | 72 | 1,487,696 | 82 | — | — | 5,775,206 | 79 |
| Autres frais..... | | 1,878 | — | 3,876 | 1 | — | — | — | — | 492 | — | — | — | 6,246 | — |
| Excédent (déficit) des circonscriptions..... | | — | — | 8,086 | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — | 8,086 | — |
| Coût total aux armateurs..... | | 516,396 | 62 | 288,635 | 90 | 3,746,553 | 90 | 11,495 | 100 | 1,596,356 | 88 | — | — | 6,159,435 | 84 |
| Coût au gouvernement..... | | | | | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 89,450 | 11 | 5,000 | 2 | 275,000 | 7 | — | — | 98,000 | 5 | 88,715 | 100 | 556,165 | 8 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 225,300 | 27 | 26,000 | 8 | 19,000 | — | — | — | 131,000 | 7 | — | — | 401,300 | 6 |
| Service de signalisation..... | | — | — | — | — | 141,070 | 3 | — | — | — | — | — | — | 141,070 | 2 |
| Coût total au gouvernement..... | | 314,750 | 38 | 31,000 | 10 | 435,070 | 10 | — | — | 229,000 | 12 | 88,715 | 100 | 1,098,535 | 16 |
| Coût total du pilotage..... | | 831,146 | 100 | 319,635 | 100 | 4,181,623 | 100 | 11,495 | 100 | 1,825,356 | 100 | 88,715 | 100 | 7,257,970 | 100 |
| 1962 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 2,464 | — | 12,752 | 4 | — | — | — | — | 17,760 | 1 | — | — | 32,976 | 1 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 57,608 | 7 | 56,373 | 19 | 135,900 | 3 | 4,150 | 37 | 76,843 | 5 | — | — | 330,874 | 5 |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 464,650 | 59 | 207,475 | 68 | 3,568,893 | 87 | 7,040 | 63 | 1,394,920 | 81 | — | — | 5,642,978 | 80 |
| Autres frais..... | | 500 | — | 4,438 | 2 | — | — | — | — | 458 | — | — | — | 5,396 | — |
| Excédent (déficit) des circonscriptions..... | | — | — | 354 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 354 | — |
| Coût total aux armateurs..... | | 525,222 | 66 | 281,392 | 93 | 3,704,793 | 90 | 11,190 | 100 | 1,489,981 | 87 | — | — | 6,012,578 | 86 |
| Coût au gouvernement..... | | | | | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 71,850 | 9 | 3,000 | 1 | 255,300 | 6 | — | — | 100,500 | 6 | 95,807 | 100 | 526,457 | 7 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 199,900 | 25 | 20,000 | 6 | 57,700 | 1 | — | — | 113,910 | 7 | — | — | 391,510 | 5 |
| Service de signalisation..... | | — | — | — | — | 144,637 | 3 | — | — | — | — | — | — | 144,637 | 2 |
| Coût total au gouvernement..... | | 271,750 | 34 | 23,000 | 7 | 457,637 | 10 | — | — | 214,410 | 13 | 95,807 | 100 | 1,062,604 | 14 |
| Coût total du pilotage..... | | 796,972 | 100 | 304,392 | 100 | 4,162,430 | 100 | 11,190 | 100 | 1,704,391 | 100 | 95,807 | 100 | 7,075,182 | 100 |

ANNEXE I

COÛT TOTAL DU PILOTAGE POUR L'ANNÉE 1961
RÉCAPITULATION

| | Numéro de l'annexe | Groupe 1 (Circonscriptions de l'Est relevant du Ministre) | | Groupe 2 (Petites circonscriptions de l'Est) | | Groupe 3 (Circonscriptions du Saint-Laurent) | | Groupe 4 (Churchill) | | Groupe 5 (Circonscriptions de la côte ouest) | | Ottawa (Organisme central) | | Total | |
|--|--------------------|---|-----|--|-----|--|-----|----------------------|-----|--|-----|----------------------------|-----|-----------|-----|
| | | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1961 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 1,954 | — | 10,807 | 4 | — | — | — | — | 16,886 | 1 | — | — | 29,647 | 1 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 57,743 | 7 | 52,373 | 18 | 134,760 | 3 | 3,725 | 37 | 38,635 | 2 | — | — | 287,236 | 4 |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 486,366 | 60 | 183,978 | 65 | 3,362,045 | 82 | 6,335 | 63 | 1,391,082 | 85 | — | — | 5,429,806 | 79 |
| Autres frais..... | | 1,399 | — | 2,647 | 1 | — | — | — | — | 440 | — | — | — | 4,486 | — |
| Excédent (déficit) des circonscriptions..... | | — | — | 6,969 | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | 6,969 | — |
| Coût total aux armateurs..... | | 547,462 | 67 | 256,774 | 91 | 3,496,805 | 85 | 10,060 | 100 | 1,447,043 | 88 | — | — | 5,758,144 | 84 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 78,700 | 10 | 1,000 | — | 274,000 | 7 | — | — | 87,500 | 5 | 59,006 | 100 | 500,206 | 7 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 188,300 | 23 | 26,000 | 9 | 148,000 | 4 | — | — | 124,300 | 7 | — | — | 486,600 | 7 |
| Service de signalisation..... | | — | — | — | — | 154,213 | 4 | — | — | — | — | — | — | 154,213 | 2 |
| Coût total au gouvernement..... | | 267,000 | 33 | 27,000 | 9 | 576,213 | 15 | — | — | 211,800 | 12 | 59,006 | 100 | 1,141,019 | 16 |
| Coût total du pilotage..... | | 814,462 | 100 | 283,774 | 100 | 4,073,018 | 100 | 10,060 | 100 | 1,658,843 | 100 | 59,006 | 100 | 6,899,163 | 100 |

COÛT TOTAL DU PILOTAGE POUR LES ANNÉES 1965 ET 1964
 GROUPE I (CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST RELEVANT DU MINISTRE)

ANNEXE 1

| | Numéro de l'annexe | Halifax | | Sydney | | Saint-Jean (N.-B.) | | Lacs Bras d'Or | | Total pour le Groupe I | |
|---------------------------------|--------------------|---------|-----|---------|-----|--------------------|-----|----------------|-----|------------------------|-----|
| | | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| | | | | | | | | | | | |
| 1965 | | | | | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 373 | — | 2,624 | 2 | — | — | 309 | 1 | 3,306 | — |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 29,990 | 7 | 5,770 | 4 | 14,360 | 5 | 8,665 | 33 | 58,785 | 7 |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 225,366 | 56 | 80,525 | 51 | 122,650 | 48 | 17,354 | 66 | 445,895 | 53 |
| Autres frais..... | | — | — | — | — | 1,446 | 1 | — | — | 1,446 | — |
| Coût total aux armateurs..... | | 255,729 | 63 | 88,919 | 57 | 138,456 | 54 | 26,328 | 100 | 509,432 | 60 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 40,000 | 10 | 23,500 | 15 | 17,700 | 7 | — | — | 81,200 | 10 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 109,000 | 27 | 45,500 | 28 | 100,500 | 39 | — | — | 255,000 | 30 |
| Service de signalisation..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût total au gouvernement..... | | 149,000 | 37 | 69,000 | 43 | 118,200 | 46 | — | — | 336,200 | 40 |
| Coût total du pilotage..... | | 404,729 | 100 | 157,919 | 100 | 256,656 | 100 | 26,328 | 100 | 845,632 | 100 |
| 1964 | | | | | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 588 | — | 2,604 | 2 | — | — | 185 | 1 | 3,377 | 1 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 29,900 | 8 | 7,610 | 4 | 14,100 | 6 | 6,380 | 26 | 57,990 | 7 |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 221,279 | 56 | 98,341 | 58 | 122,399 | 48 | 16,791 | 70 | 458,810 | 54 |
| Autres frais..... | | — | — | — | — | 2,158 | 1 | — | — | 2,158 | — |
| Coût total aux armateurs..... | | 251,767 | 64 | 108,555 | 64 | 138,657 | 55 | 23,356 | 97 | 522,335 | 62 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 44,000 | 11 | 23,500 | 14 | 16,500 | 6 | — | — | 84,000 | 10 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 97,000 | 25 | 37,500 | 22 | 100,500 | 39 | 625 | 3 | 235,625 | 28 |
| Service de signalisation..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût total au gouvernement..... | | 141,000 | 36 | 61,000 | 36 | 117,000 | 45 | 625 | 3 | 319,625 | 38 |
| Coût total du pilotage..... | | 392,767 | 100 | 169,555 | 100 | 255,657 | 100 | 23,981 | 100 | 841,960 | 100 |

COÛT TOTAL DU PILOTAGE POUR LES ANNÉES 1963 ET 1962
GRUPE 1 (CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST RELEVANT DU MINISTRE)

ANNEXE 1

| | Numéro de l'annexe | Halifax | | Sydney | | Saint-Jean (N.-B.) | | Laes Bras d'Or | | Total pour le Groupe 1 | |
|---------------------------------|--------------------|---------|-----|---------|-----|--------------------|-----|----------------|-----|------------------------|-----|
| | | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1963 | | | | | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 1,025 | — | 1,737 | 1 | — | — | 435 | 2 | 3,197 | 1 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 27,240 | 8 | 8,690 | 4 | 13,880 | 5 | 2,640 | 14 | 52,450 | 6 |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 201,382 | 56 | 120,362 | 63 | 122,458 | 46 | 14,669 | 80 | 458,871 | 55 |
| Autres frais..... | | — | — | — | — | 1,878 | 1 | — | — | 1,878 | — |
| Coût total aux armateurs..... | | 229,647 | 64 | 130,789 | 68 | 138,216 | 52 | 17,744 | 96 | 516,396 | 62 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 47,250 | 13 | 24,500 | 13 | 17,700 | 7 | — | — | 89,450 | 11 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 81,750 | 23 | 35,500 | 19 | 107,300 | 41 | 750 | 4 | 225,300 | 27 |
| Service de signalisation..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût total au gouvernement..... | | 129,000 | 36 | 60,000 | 32 | 135,000 | 48 | 750 | 4 | 314,750 | 38 |
| Coût total du pilotage..... | | 358,647 | 100 | 190,789 | 100 | 263,216 | 100 | 18,494 | 100 | 831,146 | 100 |
| 1962 | | | | | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 877 | — | 1,299 | 1 | — | — | 288 | 2 | 2,464 | — |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 30,680 | 9 | 10,800 | 6 | 14,890 | 6 | 1,238 | 9 | 57,608 | 7 |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 209,279 | 59 | 119,046 | 63 | 125,085 | 51 | 11,240 | 83 | 464,650 | 59 |
| Autres frais..... | | — | — | — | — | 500 | — | — | — | 500 | — |
| Coût total aux armateurs..... | | 240,836 | 68 | 131,145 | 70 | 140,475 | 57 | 12,766 | 94 | 525,222 | 66 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 38,000 | 11 | 22,025 | 12 | 11,825 | 5 | — | — | 71,850 | 9 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 74,000 | 21 | 32,975 | 18 | 92,175 | 38 | 750 | 6 | 199,900 | 25 |
| Service de signalisation..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût total au gouvernement..... | | 112,000 | 32 | 55,000 | 30 | 104,000 | 43 | 750 | 6 | 271,750 | 34 |
| Coût total du pilotage..... | | 352,836 | 100 | 186,145 | 100 | 244,475 | 100 | 13,516 | 100 | 796,972 | 100 |

Étude—Coût du pilotage

COÛT TOTAL DU PILOTAGE POUR L'ANNÉE 1961
 GROUPE 1 (CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST RELEVANT DU MINISTRE)

| | Numéro de l'annexe | Halifax | | Sydney | | Saint-Jean (N.-B.) | | Lacs Bras d'Or | | Total pour le Groupe 1 | |
|---------------------------------|--------------------|---------|-----|---------|-----|--------------------|-----|----------------|-----|------------------------|-----|
| | | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1961 | | | | | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 452 | — | 1,300 | 1 | — | — | 202 | 1 | 1,954 | — |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 29,800 | 9 | 11,570 | 6 | 15,580 | 6 | 793 | 5 | 57,743 | 7 |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 210,265 | 60 | 130,062 | 66 | 132,108 | 52 | 13,931 | 94 | 486,366 | 60 |
| Autres frais..... | | — | — | — | — | 1,399 | 1 | — | — | 1,399 | — |
| Coût total aux armateurs..... | | 240,517 | 69 | 142,932 | 73 | 149,087 | 59 | 14,926 | 100 | 547,462 | 67 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 48,000 | 14 | 17,700 | 9 | 13,000 | 5 | — | — | 78,700 | 10 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 61,000 | 17 | 34,300 | 18 | 93,000 | 36 | — | — | 188,300 | 23 |
| Service de signalisation..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût total au gouvernement..... | | 109,000 | 31 | 52,000 | 27 | 106,000 | 41 | — | — | 267,000 | 33 |
| Coût total du pilotage..... | | 349,517 | 100 | 194,932 | 100 | 255,087 | 100 | 14,926 | 100 | 814,462 | 100 |

COÛT TOTAL DU PILOTAGE POUR LES ANNÉES 1965 ET 1964

ANNEXE 1

GRUPE 2 (PETITES CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST)

Étude—Coût du pilotage

| | Numéro de l'annexe | Bathurst | | Buctouche | | Caraquet | | Miramichi | | Rivière Restigouche | | Richibucto | | Shediac | |
|----------------------|--------------------|----------|-----|-----------|-----|----------|-----|-----------|-----|---------------------|------|------------|------|---------|-----|
| | | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1965 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | 775 | 5 | — | — | 430 | 8 | 4,166 | 8 | 1,137 | 3 | — | — | 221 | 7 |
| | 3 | — | — | — | — | — | — | 35 | — | 3,585 | 11 | 550 | 15 | — | — |
| | 4 | 14,712 | 95 | 1,572 | 100 | 4,929 | 92 | 47,058 | 89 | 28,482 | 84 | 3,200 | 85 | 2,758 | 93 |
| | | — | — | — | — | — | — | 1,362 | 3 | 541 | 2 | — | — | — | — |
| | | 15,487 | 100 | 1,572 | 100 | 5,359 | 100 | 52,621 | 100 | 33,475 | 100 | 3,750 | 100 | 2,979 | 100 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | | 15,487 | 100 | 1,572 | 100 | 5,359 | 100 | 52,621 | 100 | 33,745 | 100 | 3,750 | 100* | 2,979 | 100 |
| 1964 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | 679 | 5 | — | — | 191 | 7 | 3,357 | 8 | 1,347 | 4 | — | — | 243 | 7 |
| | 3 | — | — | — | — | — | — | 35 | — | 4,050 | 11 | 550 | 15 | — | — |
| | 4 | 12,900 | 95 | 1,721 | 100 | 2,725 | 93 | 38,956 | 90 | 31,046 | 83 | 3,200 | 85 | 3,226 | 93 |
| | | — | — | — | — | — | — | 1,047 | 2 | 938 | 2 | — | — | — | — |
| | | 13,579 | 100 | 1,721 | 100 | 2,916 | 100 | 43,395 | 100 | 37,381 | 100 | 3,750 | 100 | 3,469 | 100 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | | 13,579 | 100 | 1,721 | 100 | 2,916 | 100 | 43,395 | 100 | 37,381 | 100* | 3,750 | 100 | 3,469 | 100 |

*Chiffres estimés

COÛT TOTAL DU PILOTAGE POUR LES ANNÉES 1963 ET 1962
 GROUPE 2 (PETITES CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST)

| | Numéro de l'annexe | Bathurst | | Buctouche | | Caraquet | | Miramichi | | Rivière Restigouche | | Richibucto | | Shediac | |
|---------------------------------|--------------------|----------|-----|-----------|-----|----------|-----|-----------|-----|---------------------|-----|------------|------|---------|-----|
| | | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1963 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 829 | 5 | — | — | 114 | 8 | 2,739 | 8 | 1,107 | 4 | — | — | 270 | 7 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | — | — | — | — | — | — | 3,820 | 11 | 3,765 | 13 | 550 | 15 | — | — |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 16,577 | 95 | 1,447 | 100 | 1,313 | 92 | 28,277 | 79 | 23,645 | 81 | 3,200 | 85 | 3,597 | 93 |
| Autres frais..... | | — | — | — | — | — | — | 846 | 2 | 604 | 2 | — | — | — | — |
| Coût total aux armateurs..... | | 17,406 | 100 | 1,447 | 100 | 1,427 | 100 | 35,682 | 100 | 29,121 | 100 | 3,750 | 100 | 3,867 | 100 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Service de signalisation..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût total au gouvernement..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût total du pilotage..... | | 17,406 | 100 | 1,447 | 100 | 1,427 | 100 | 35,682 | 100 | 29,121 | 100 | 3,750 | 100* | 3,867 | 100 |
| 1962 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 683 | 5 | — | — | 270 | 8 | 2,741 | 8 | 920 | 4 | — | — | 232 | 6 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | — | — | — | — | — | — | 3,354 | 9 | 3,030 | 13 | 554 | 15 | — | — |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 12,908 | 95 | 1,619 | 100 | 3,102 | 92 | 28,604 | 80 | 19,464 | 81 | 3,218 | 85 | 3,369 | 94 |
| Autres frais..... | | — | — | — | — | — | — | 866 | 3 | 515 | 2 | — | — | — | — |
| Coût total aux armateurs..... | | 13,591 | 100 | 1,619 | 100 | 3,372 | 100 | 35,565 | 100 | 23,929 | 100 | 3,772 | 100 | 3,601 | 100 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Service de signalisation..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût total au gouvernement..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût total du pilotage..... | | 13,591 | 100 | 1,619 | 100 | 3,372 | 100 | 35,565 | 100 | 23,929 | 100 | 3,772 | 100 | 3,601 | 100 |

*Chiffres estimés

ANNEXE 1

COÛT TOTAL DU PILOTAGE POUR L'ANNÉE 1961
 GROUPE 2 (PETITES CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST)

| | Numéro de l'annexe | Bathurst | | Buctouche | | Caraquet | | Miramichi | | Rivière Restigouche | | Richibucto | | Shediac | |
|---------------------------------|--------------------|----------|-----|-----------|-----|----------|-----|-----------|-----|---------------------|-----|------------|-----|---------|-----|
| | | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1961 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Coût aux amateurs | | | | | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 586 | 5 | — | — | 272 | 8 | 2,197 | 8 | 970 | 4 | 20 | 4 | 286 | 7 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | — | — | — | — | — | — | 2,584 | 9 | 3,210 | 13 | 100 | 18 | — | — |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 11,134 | 95 | 2,004 | 100 | 3,133 | 92 | 22,940 | 81 | 20,841 | 81 | 436 | 78 | 3,804 | 93 |
| Autres frais..... | | — | — | — | — | — | — | 726 | 2 | 648 | 2 | — | — | — | — |
| Coût total aux amateurs..... | | 11,720 | 100 | 2,004 | 100 | 3,405 | 100 | 28,447 | 100 | 25,669 | 100 | 556 | 100 | 4,090 | 100 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Service de signalisation..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût total au gouvernement..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût total du pilotage..... | | 11,720 | 100 | 2,004 | 100 | 3,465 | 100 | 28,447 | 100 | 25,669 | 100 | 556 | 100 | 4,090 | 100 |

COÛT TOTAL DU PILOTAGE POUR LES ANNÉES 1965 ET 1964
GROUPE 2 (PETITES CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST)

| | Numéro de l'annexe | Botwood | | Humber Arm | | Lewisporte | | Port-aux-Basques | | Saint-Jean (T.-N.) | |
|--|--------------------|---------|-----|------------|-----|------------|-----|------------------|-----|--------------------|-----|
| | | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1965 | | | | | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 625 | 4 | 3,276 | 9 | — | — | 1,437 | 5 | 2,552 | 2 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 1,640 | 11 | 12,574 | 34 | — | — | 15,914 | 55 | 21,000 | 14 |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 11,116 | 74 | 22,685 | 61 | — | — | 14,118 | 49 | 83,049 | 56 |
| Autres frais..... | | 413 | 3 | 600 | 2 | — | — | (2,734) | (9) | 1,278 | 1 |
| Excédent (déficit) des circonscriptions..... | | 1,205 | 8 | (2,089) | (6) | — | — | — | — | (373) | (1) |
| Coût total aux armateurs..... | | 14,999 | 100 | 37,046 | 100 | — | — | 28,735 | 100 | 107,506 | 72 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — | 1,000 | 1 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | 41,000 | 27 |
| Service de signalisation..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût total au gouvernement..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | 42,000 | 28 |
| Coût total du pilotage..... | | 14,999 | 100 | 37,046 | 100 | — | — | 28,735 | 100 | 149,506 | 100 |
| 1964 | | | | | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 248 | 2 | 2,732 | 8 | 70 | 13 | 2,137 | 5 | 748 | 1 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 1,795 | 11 | 10,238 | 28 | — | — | 16,540 | 39 | 20,000 | 17 |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 12,322 | 77 | 22,564 | 62 | 461 | 87 | 15,718 | 37 | 60,549 | 51 |
| Autres frais..... | | 463 | 3 | 791 | 2 | — | — | — | — | 8 | — |
| Excédent (déficit) des circonscriptions..... | | 1,075 | 7 | — | — | — | — | 8,345 | 19 | 692 | 1 |
| Coût total aux armateurs..... | | 15,903 | 100 | 36,325 | 100 | 531 | 100 | 42,740 | 100 | 81,997 | 70 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — | 4,000 | 3 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | 32,000 | 27 |
| Service de signalisation..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût total au gouvernement..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | 36,000 | 30 |
| Coût total du pilotage..... | | 15,903 | 100 | 36,325 | 100 | 531 | 100 | 42,740 | 100 | 117,997 | 100 |

COÛT TOTAL DU PILOTAGE POUR LES ANNÉES 1963 ET 1962
GROUPE 2 (PETITES CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST)

| | Numéro de l'annexe | Botwood | | Humber Arm | | Lewisperre | | Fort-aux-Basques | | Saint-Jean (T.-N.) | |
|--|--------------------|---------|-----|------------|-----|------------|-----|------------------|-----|--------------------|-----|
| | | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1963 | | | | | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 776 | 5 | 2,374 | 7 | 61 | 10 | 2,065 | 5 | 1,652 | 1 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 1,647 | 11 | 11,149 | 31 | — | — | 15,597 | 38 | 16,000 | 14 |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 11,479 | 77 | 21,485 | 60 | 549 | 90 | 14,818 | 36 | 67,465 | 58 |
| Autres frais..... | | 751 | 5 | 677 | 2 | — | — | — | — | 998 | 1 |
| Excédent (déficit) des circonscriptions..... | | 274 | 2 | — | — | — | — | 8,812 | 21 | (1,000) | — |
| Coût total aux armateurs..... | | 14,927 | 100 | 35,685 | 100 | 610 | 100 | 41,292 | 100 | 85,115 | 74 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — | 5,000 | 4 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | 26,000 | 22 |
| Service de signalisation..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût total au gouvernement..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | 31,000 | 26 |
| Coût total du pilotage..... | | 14,927 | 100 | 35,685 | 100 | 610 | 100 | 41,292 | 100 | 116,115 | 100 |
| 1962 | | | | | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 727 | 5 | 3,224 | 9 | 101 | 20 | 1,864 | 5 | 1,639 | 1 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 996 | 7 | 11,325 | 31 | — | — | 18,444 | 49 | 17,000 | 15 |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 11,482 | 81 | 21,322 | 58 | 406 | 80 | 15,503 | 42 | 69,695 | 62 |
| Autres frais..... | | 272 | 2 | 714 | 2 | — | — | — | — | 1,969 | 2 |
| Excédent (déficit) des circonscriptions..... | | 666 | 5 | — | — | — | — | 1,469 | 4 | (1,781) | (1) |
| Coût total aux armateurs..... | | 14,143 | 100 | 36,585 | 100 | 507 | 100 | 37,280 | 100 | 88,522 | 79 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — | 3,000 | 3 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | 20,000 | 18 |
| Service de signalisation..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût total au gouvernement..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | 23,000 | 21 |
| Coût total du pilotage..... | | 14,143 | 100 | 36,585 | 100 | 507 | 100 | 37,280 | 100 | 111,522 | 100 |

ANNEXE 1

COÛT TOTAL DU PILOTAGE POUR L'ANNÉE 1961
 GROUPE 2 (PETITES CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST)

| | Numéro de l'annexe | Botwood | | Humber Arm | | Lewisporte | | Port-aux-Basques | | Saint-Jean (T.-N.) | |
|--|--------------------|---------|-----|------------|-----|------------|-----|------------------|-----|--------------------|-----|
| | | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1961 | | | | | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 747 | 5 | 2,284 | 8 | 48 | 10 | 1,200 | 3 | 2,059 | 2 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 2,120 | 14 | 8,565 | 29 | — | — | 16,790 | 44 | 17,000 | 15 |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 9,182 | 61 | 18,641 | 63 | 427 | 90 | 15,093 | 39 | 66,698 | 59 |
| Autres frais..... | | 168 | 1 | 300 | — | — | — | — | — | 755 | 1 |
| Excédent (déficit) des circonscriptions..... | | 2,806 | 19 | — | — | — | — | 5,368 | 14 | (1,205) | (1) |
| Coût total aux armateurs..... | | 15,023 | 100 | 29,790 | 100 | 475 | 100 | 38,451 | 100 | 85,307 | 76 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — | 1,000 | 1 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | 26,000 | 23 |
| Service de signalisation..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût total au gouvernement..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | 27,000 | 24 |
| Coût total du pilotage..... | | 15,023 | 100 | 29,790 | 100 | 475 | 100 | 38,451 | 100 | 112,307 | 100 |

CÔÛT TOTAL DU PILOTAGE POUR LES ANNÉES 1965 ET 1964
GROUPE 2 (PETITES CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST)

ANNEXE 1

Étude—Coût du pilotage

| | Numéro de l'annexe | Île du Prince-Édouard | | Pictou | | Pugwash | | Sheet Harbour | | Total pour le Groupe 2 | |
|--|--------------------|-----------------------|-----|--------|-----|---------|-----|---------------|-----|------------------------|-----|
| | | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1965 | | | | | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | — | — | 170 | 5 | 631 | 8 | 618 | 16 | 16,038 | 4 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 2,150 | 16 | — | — | — | — | — | — | 57,448 | 15 |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 10,882 | 84 | 3,237 | 95 | 6,800 | 92 | 3,359 | 84 | 257,957 | 69 |
| Autres frais..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | 4,194 | 1 |
| Excédent (déficit) des circonscriptions..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | (3,991) | — |
| Coût total aux armateurs..... | | 13,032 | 100 | 3,407 | 100 | 7,431 | 100 | 3,977 | 100 | 331,646 | 89 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — | 1,000 | — |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | 41,000 | 11 |
| Service de signalisation..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût total au gouvernement..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | 42,000 | 11 |
| Coût total du pilotage..... | | 13,032 | 100 | 3,407 | 100 | 7,431 | 100 | 3,977 | 100 | 373,646 | 100 |
| 1964 | | | | | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | — | — | 161 | 5 | 384 | 6 | 251 | 5 | 12,548 | 4 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 2,985 | 25 | — | — | 1,306 | 19 | — | — | 57,499 | 17 |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 9,083 | 75 | 3,071 | 95 | 5,231 | 75 | 4,797 | 95 | 227,570 | 65 |
| Autres frais..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | 3,247 | 1 |
| Excédent (déficit) des circonscriptions..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | 10,112 | 3 |
| Coût total aux armateurs..... | | 12,068 | 100 | 3,232 | 100 | 6,921 | 100 | 5,048 | 100 | 310,976 | 90 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — | 4,000 | 1 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | 32,000 | 9 |
| Service de signalisation..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût total au gouvernement..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | 36,000 | 10 |
| Coût total du pilotage..... | | 12,068 | 100 | 3,232 | 100 | 6,921 | 100 | 5,048 | 100 | 346,976 | 100 |

COÛT TOTAL DU PILOTAGE POUR LES ANNÉES 1963 ET 1962

GRUPE 2 (PETITES CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST)

| | Numéro de l'annexe | Île du Prince-Édouard | | Pictou | | Pugwash | | Sheet Harbour | | Total pour le Groupe 2 | |
|--|--------------------|-----------------------|-----|--------|-----|---------|-----|---------------|-----|------------------------|-----|
| | | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1963 | | | | | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | 2 | | | | | | | | | | |
| Administration..... | | | | 122 | 5 | 227 | 5 | 192 | 5 | 12,528 | 4 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 1,791 | 24 | | | | | | | 54,319 | 17 |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 5,678 | 76 | 2,326 | 95 | 4,314 | 95 | 3,656 | 95 | 209,826 | 66 |
| Autres frais..... | | | | | | | | | | 3,876 | 1 |
| Excédent (déficit) des circonscriptions..... | | | | | | | | | | 8,086 | 2 |
| Coût total aux armateurs..... | | 7,469 | 100 | 2,448 | 100 | 4,541 | 100 | 3,848 | 100 | 288,635 | 90 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | | | | | | | | | 5,000 | 2 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | | | | | | | | | 26,000 | 8 |
| Service de signalisation..... | | | | | | | | | | | |
| Coût total au gouvernement..... | | | | | | | | | | 31,000 | 10 |
| Coût total du pilotage..... | | 7,469 | 100 | 2,448 | 100 | 4,541 | 100 | 3,848 | 100 | 319,635 | 100 |
| 1962 | | | | | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | 2 | | | | | | | | | | |
| Administration..... | | | | 146 | 5 | 205 | 5 | | | 12,752 | 4 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 1,670 | 21 | | | | | | | 56,373 | 19 |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 6,099 | 79 | 2,817 | 95 | 3,899 | 95 | 3,968 | 97 | 207,475 | 68 |
| Autres frais..... | | | | | | | | 102 | 3 | 4,438 | 2 |
| Excédent (déficit) des circonscriptions..... | | | | | | | | | | 354 | |
| Coût total aux armateurs..... | | 7,769 | 100 | 2,963 | 100 | 4,104 | 100 | 4,070 | 100 | 281,392 | 93 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | | | | | | | | | 3,000 | 1 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | | | | | | | | | 20,000 | 6 |
| Service de signalisation..... | | | | | | | | | | | |
| Coût total au gouvernement..... | | | | | | | | | | 23,000 | 7 |
| Coût total du pilotage..... | | 7,769 | 100 | 2,963 | 100 | 4,104 | 100 | 4,070 | 100 | 304,392 | 100 |

ANNEXE 1

COÛT TOTAL DU PILOTAGE POUR L'ANNÉE 1961
 GROUPE 2 (PETITES CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST)

| | Numéro de l'annexe | Île du Prince-Édouard | | Pictou | | Pugwash | | Sheet Harbour | | Total pour le Groupe 2 | |
|--|--------------------|-----------------------|-----|--------|-----|---------|-----|---------------|-----|------------------------|-----|
| | | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1961 | | | | | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | — | — | 32 | 2 | 106 | 5 | — | — | 10,807 | 4 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 2,004 | 30 | — | — | — | — | — | — | 52,373 | 18 |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 4,726 | 70 | 1,578 | 98 | 2,017 | 93 | 1,324 | 100 | 183,978 | 63 |
| Autres frais..... | | — | — | — | — | 50 | 2 | — | — | 2,647 | 1 |
| Excédent (déficit) des circonscriptions..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | 6,969 | 3 |
| Coût total aux armateurs..... | | 6,730 | 100 | 1,610 | 100 | 2,173 | 100 | 1,324 | 100 | 256,774 | 91 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — | 1,000 | — |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | 26,000 | 9 |
| Service de signalisation..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût total au gouvernement..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | 27,000 | 9 |
| Coût total du pilotage..... | | 6,730 | 100 | 1,610 | 100 | 2,173 | 100 | 1,324 | 100 | 283,774 | 100 |

COÛT TOTAL DU PILOTAGE POUR LES ANNÉES 1965 ET 1964
 GROUPE 3 (CIRCONSCRIPTIONS DU SAINT-LAURENT)

| | Numéro de l'annexe | Québec | | Montréal | | Cornwall | | Total pour le Groupe 3 | |
|---------------------------------|--------------------|-----------|-----|-----------|-----|----------|-----|------------------------|-----|
| | | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1965 | | | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 161,460 | 8 | — | — | — | — | 161,460 | 3 |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 1,629,716 | 82 | 2,588,613 | 93 | 607,451 | 91 | 4,825,780 | 89 |
| Autres frais..... | | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût total aux armateurs..... | | 1,791,176 | 90 | 2,588,613 | 93 | 607,451 | 91 | 4,987,240 | 92 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 118,000 | 6 | 167,000 | 6 | 52,000 | 9 | 337,000 | 6 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 10,000 | 1 | — | — | — | — | 10,000 | — |
| Service de signalisation..... | | 68,700 | 3 | 28,300 | 1 | — | — | 97,000 | 2 |
| Coût total au gouvernement..... | | 196,700 | 10 | 195,300 | 7 | 52,000 | 9 | 444,000 | 8 |
| Coût total du pilotage..... | | 1,987,876 | 100 | 2,783,913 | 100 | 659,451 | 100 | 5,431,240 | 100 |
| 1964 | | | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 153,920 | 9 | — | — | — | — | 153,920 | 3 |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 1,375,744 | 79 | 2,177,015 | 93 | 478,593 | 92 | 4,031,352 | 88 |
| Autres frais..... | | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût total aux armateurs..... | | 1,529,664 | 88 | 2,177,015 | 93 | 478,593 | 92 | 4,185,272 | 91 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 114,000 | 7 | 112,000 | 5 | 41,000 | 8 | 267,000 | 6 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | (7,000) | — | — | — | — | — | (7,000) | — |
| Service de signalisation..... | | 86,652 | 5 | 58,171 | 2 | — | — | 144,823 | 3 |
| Coût total au gouvernement..... | | 193,652 | 12 | 170,171 | 7 | 41,000 | 8 | 404,823 | 9 |
| Coût total du pilotage..... | | 1,723,316 | 100 | 2,347,186 | 100 | 519,593 | 100 | 4,590,095 | 100 |

ANNEXE 1
 COÛT TOTAL DU PILOTAGE POUR LES ANNÉES 1963 ET 1962
 GROUPE 3 (CIRCONSCRIPTIONS DU SAINT-LAURENT)

| | Numéro de l'annexe | Québec | | Montréal | | Cornwall | | Total pour le Groupe 3 | |
|---------------------------------|--------------------|-----------|-----|-----------|-----|----------|-----|------------------------|-----|
| | | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1963 | | | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 135,960 | 9 | — | — | — | — | 135,960 | 3 |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 1,220,222 | 78 | 1,983,845 | 92 | 406,526 | 90 | 3,160,593 | 87 |
| Autres frais..... | | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût total aux armateurs..... | | 1,356,182 | 87 | 1,983,845 | 92 | 406,526 | 90 | 3,746,553 | 90 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 97,000 | 6 | 134,000 | 6 | 44,000 | 10 | 275,000 | 7 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 19,000 | 1 | — | — | — | — | 19,000 | — |
| Service de signalisation..... | | 88,914 | 6 | 52,156 | 2 | — | — | 141,070 | 3 |
| Coût total au gouvernement..... | | 204,914 | 13 | 186,156 | 8 | 44,000 | 10 | 435,070 | 10 |
| Coût total du pilotage..... | | 1,561,096 | 100 | 2,170,001 | 100 | 450,526 | 100 | 4,181,623 | 100 |
| 1962 | | | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 135,900 | 9 | — | — | — | — | 135,900 | 3 |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 1,183,135 | 75 | 1,937,045 | 93 | 448,713 | 91 | 3,568,893 | 87 |
| Autres frais..... | | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût total aux armateurs..... | | 1,319,035 | 84 | 1,937,045 | 93 | 448,713 | 91 | 3,704,793 | 90 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 101,300 | 6 | 111,000 | 5 | 43,000 | 9 | 255,300 | 6 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 57,700 | 4 | — | — | — | — | 57,700 | 1 |
| Service de signalisation..... | | 93,848 | 6 | 50,789 | 2 | — | — | 144,637 | 3 |
| Coût total au gouvernement..... | | 252,848 | 16 | 161,789 | 7 | 43,000 | 9 | 457,637 | 10 |
| Coût total du pilotage..... | | 1,571,883 | 100 | 2,098,834 | 100 | 491,713 | 100 | 4,162,430 | 100 |

ANNEXE 1

COÛT TOTAL DU PILOTAGE POUR L'ANNÉE 1961
 GROUPE 3 (CIRCONSCRIPTIONS DU SAINT-LAURENT)

| | Numéro de l'annexe | Québec | | Montréal | | Cornwall | | Total pour le Groupe 3 | |
|---------------------------------|--------------------|-----------|-----|-----------|-----|----------|-----|------------------------|-----|
| | | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1961 | | | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 134,760 | 8 | — | — | — | — | 134,760 | 3 |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 1,171,895 | 70 | 1,788,828 | 91 | 401,322 | 90 | 3,362,045 | 82 |
| Autres frais..... | | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût total aux armateurs..... | | 1,306,655 | 78 | 1,788,828 | 91 | 401,322 | 90 | 3,496,805 | 85 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 122,000 | 7 | 108,000 | 6 | 44,000 | 10 | 274,000 | 7 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 148,000 | 9 | — | — | — | — | 148,000 | 4 |
| Service de signalisation..... | | 97,182 | 6 | 57,031 | 3 | — | — | 154,213 | 4 |
| Coût total au gouvernement..... | | 367,182 | 22 | 165,031 | 9 | 44,000 | 10 | 576,213 | 15 |
| Coût total du pilotage..... | | 1,673,837 | 100 | 1,953,859 | 100 | 445,322 | 100 | 4,073,018 | 100 |

COÛT TOTAL DU PILOTAGE POUR LES ANNÉES 1965 ET 1964
GRUPE 5 (CIRCONSCRIPTIONS DE LA CÔTE OUEST)

ANNEXE I

Étude—Coût du pilotage

| | Numéro de l'annexe | Colombie-Britannique | | New Westminster | | Total pour le Groupe 5 | |
|--|--------------------|----------------------|------------|-----------------|------------|------------------------|------------|
| | | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1965 | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 934 | — | 17,415 | 10 | 18,349 | 1 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 76,727 | 4 | 11,580 | 7 | 88,307 | 4 |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 1,458,615 | 84 | 120,497 | 70 | 1,679,112 | 82 |
| Autres frais..... | | — | — | 855 | — | 855 | — |
| Coût total aux armateurs..... | | 1,636,276 | 88 | 150,347 | 87 | 1,786,623 | 87 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 117,000 | 6 | — | — | 117,000 | 6 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 120,000 | 6 | 22,000 | 13 | 142,000 | 7 |
| Service de signalisation..... | | — | — | — | — | — | — |
| Coût total au gouvernement..... | | 237,000 | 12 | 22,000 | 13 | 259,000 | 13 |
| Coût total du pilotage..... | | 1,873,276 | 100 | 172,347 | 100 | 2,045,623 | 100 |
| 1964 | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 2,226 | — | 16,749 | 9 | 18,975 | 1 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 77,935 | 4 | 11,850 | 7 | 89,785 | 5 |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 1,459,106 | 84 | 129,460 | 72 | 1,588,566 | 82 |
| Autres frais..... | | — | — | 715 | — | 715 | — |
| Coût total aux armateurs..... | | 1,539,267 | 88 | 158,774 | 88 | 1,698,041 | 88 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 106,500 | 6 | — | — | 106,500 | 5 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 105,500 | 6 | 21,000 | 12 | 126,500 | 7 |
| Service de signalisation..... | | — | — | — | — | — | — |
| Coût total au gouvernement..... | | 212,000 | 12 | 21,000 | 12 | 233,000 | 12 |
| Coût total du pilotage..... | | 1,751,267 | 100 | 179,774 | 100 | 1,931,041 | 100 |

ANNEXE 1
 COÛT TOTAL DU PILOTAGE POUR LES ANNÉES 1963 ET 1962
 GROUPE 5 (CIRCONSCRIPTIONS DE LA CÔTE OUEST)

| | Numéro de l'annexe | Colombie-Britannique | | New Westminster | | Total pour le Groupe 5 | |
|---------------------------------|--------------------|----------------------|-----|-----------------|-----|------------------------|-----|
| | | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1963 | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 3,949 | — | 17,344 | 10 | 21,293 | 1 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 75,945 | 5 | 10,930 | 6 | 86,875 | 5 |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 1,368,434 | 83 | 119,262 | 70 | 1,487,696 | 82 |
| Autres frais..... | | — | — | 492 | — | 492 | — |
| Coût total aux armateurs..... | | 1,448,328 | 88 | 148,028 | 86 | 1,596,356 | 88 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 98,000 | 6 | — | — | 98,000 | 5 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 107,000 | 6 | 24,000 | 14 | 131,000 | 7 |
| Service de signalisation..... | | — | — | — | — | — | — |
| Coût total au gouvernement..... | | 205,000 | 12 | 24,000 | 14 | 229,000 | 12 |
| Coût total du pilotage..... | | 1,653,328 | 100 | 172,028 | 100 | 1,825,356 | 100 |
| 1962 | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 1,431 | — | 16,329 | 10 | 17,760 | 1 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 66,423 | 4 | 10,420 | 7 | 76,843 | 5 |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 1,287,141 | 84 | 106,779 | 69 | 1,394,920 | 81 |
| Autres frais..... | | — | — | 458 | — | 458 | — |
| Coût total aux armateurs..... | | 1,354,995 | 88 | 134,986 | 86 | 1,489,981 | 87 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 100,500 | 6 | — | — | 100,500 | 6 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 91,140 | 6 | 22,770 | 14 | 113,910 | 7 |
| Service de signalisation..... | | — | — | — | — | — | — |
| Coût total au gouvernement..... | | 191,640 | 12 | 22,770 | 14 | 214,410 | 13 |
| Coût total du pilotage..... | | 1,546,635 | 100 | 157,756 | 100 | 1,704,391 | 100 |

ANNEXE I

COÛT TOTAL DU PILOTAGE POUR L'ANNÉE 1961
 GROUPE 5 (CIRCONSCRIPTIONS DE LA CÔTE OUEST)

| | Numéro de l'annexe | Colombie-Britannique | | New Westminster | | Total pour le Groupe 5 | |
|---------------------------------|--------------------|----------------------|-----|-----------------|-----|------------------------|-----|
| | | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1961 | | | | | | | |
| Coût aux armateurs | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 1,078 | — | 15,808 | 9 | 16,886 | 1 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 27,425 | 2 | 11,210 | 7 | 38,635 | 2 |
| Revenu brut des pilotes..... | 4 | 1,269,070 | 85 | 122,012 | 71 | 1,391,082 | 85 |
| Autres frais..... | | — | — | 440 | — | 440 | — |
| Coût total aux armateurs..... | | 1,297,573 | 87 | 149,470 | 87 | 1,447,043 | 88 |
| Coût au gouvernement | | | | | | | |
| Administration..... | 2 | 87,500 | 6 | — | — | 87,500 | 5 |
| Service de bateau-pilote..... | 3 | 102,000 | 7 | 22,300 | 13 | 124,300 | 7 |
| Service de signalisation..... | | — | — | — | — | — | — |
| Coût total au gouvernement..... | | 189,500 | 13 | 22,300 | 13 | 211,800 | 12 |
| Coût total du pilotage..... | | 1,487,073 | 100 | 171,770 | 100 | 1,658,843 | 100 |

NOTES SUR L'ANNEXE 2

COÛT TOTAL DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE

1. Les dépenses administratives réglées par le gouvernement sont tirées de l'annexe 1.
2. Les dépenses administratives payées sur les recettes de pilotage sont tirées de l'annexe 1, sous la rubrique «coût aux armateurs».

COÛT TOTAL DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE POUR LES ANNÉES 1965, 1964 ET 1963

RÉCAPITULATION

| | Groupe 1 (Circonscriptions de l'Est relevant du Ministre) | | Groupe 2 (Petites circon- scriptions de l'Est) | | Groupe 3 (Circonscriptions du Saint-Laurent) | | Groupe 4 (Churchill) | | Groupe 5 (Circonscriptions de la côte ouest) | | Ottawa (Organisme central) | | Total | |
|---|--|-----|--|-----|--|-----|-------------------------|---|--|-----|----------------------------------|-----|-----------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1965 | | | | | | | | | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | 3,306 | 4 | 16,038 | 94 | — | — | — | — | 18,349 | 13 | — | — | 37,693 | 5 |
| Payé par le gouvernement..... | 81,200 | 96 | 1,000 | 6 | 337,000 | 100 | — | — | 117,000 | 87 | 113,383 | 100 | 649,583 | 95 |
| Total..... | 84,506 | 100 | 17,038 | 100 | 337,000 | 100 | — | — | 135,349 | 100 | 113,383 | 100 | 687,276 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 845,632 | | 373,646 | | 5,431,240 | | 10,840 | | 2,045,623 | | 113,383 | | 8,820,364 | |
| Coût total de l'administration en pour- centage du coût total du pilotage..... | | 10 | | 4 | | 6 | | | | 7 | | 100 | | 8 |
| 1964 | | | | | | | | | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | 3,377 | 4 | 12,548 | 76 | — | — | — | — | 18,975 | 15 | — | — | 34,900 | 6 |
| Payé par le gouvernement..... | 84,000 | 96 | 4,000 | 24 | 267,000 | 100 | — | — | 106,500 | 85 | 101,426 | 100 | 562,926 | 94 |
| Total..... | 87,377 | 100 | 16,548 | 100 | 267,000 | 100 | — | — | 125,475 | 100 | 101,426 | 100 | 597,826 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 841,960 | | 346,976 | | 4,590,095 | | 10,320 | | 1,931,041 | | 101,426 | | 7,821,818 | |
| Coût total de l'administration en pour- centage du coût total du pilotage..... | | 11 | | 5 | | 6 | | | | 7 | | 100 | | 8 |
| 1963 | | | | | | | | | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | 3,197 | 3 | 12,528 | 71 | — | — | — | — | 21,293 | 18 | — | — | 37,018 | 6 |
| Payé par le gouvernement..... | 89,450 | 97 | 5,000 | 29 | 275,000 | 100 | — | — | 98,000 | 82 | 88,715 | 100 | 556,165 | 94 |
| Total..... | 92,647 | 100 | 17,528 | 100 | 275,000 | 100 | — | — | 119,293 | 100 | 88,715 | 100 | 593,183 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 831,146 | | 319,635 | | 4,181,623 | | 11,495 | | 1,825,356 | | 88,715 | | 7,257,970 | |
| Coût total de l'administration en pour- centage du coût total du pilotage..... | | 11 | | 6 | | 7 | | | | 6 | | 100 | | 8 |

COÛT TOTAL DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE POUR LES ANNÉES 1962 ET 1961

RÉCAPITULATION

| | Groupe 1 (Circonscriptions de l'Est relevant du Ministre) | | Groupe 2 (Petites circon- scriptions de l'Est) | | Groupe 3 (Circonscriptions du Saint-Laurent) | | Groupe 4 (Churchill) | | Groupe 5 (Circonscriptions de la côte ouest) | | Ottawa (Organisme central) | | Total | |
|---|--|-----|--|-----|--|-----|-------------------------|---|--|-----|----------------------------------|-----|-----------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1962 | | | | | | | | | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | 2,464 | 3 | 12,752 | 81 | — | — | — | — | 17,760 | 15 | — | — | 32,976 | 6 |
| Payé par le gouvernement..... | 71,850 | 97 | 3,000 | 19 | 255,300 | 100 | — | — | 100,500 | 85 | 95,807 | 100 | 526,457 | 94 |
| Total..... | 74,314 | 100 | 15,752 | 100 | 255,300 | 100 | — | — | 118,260 | 100 | 95,807 | 100 | 559,433 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 796,972 | | 304,392 | | 4,162,430 | | 11,190 | | 1,704,391 | | 95,807 | | 7,075,182 | |
| Coût total de l'administration en pour- centage du coût total du pilotage..... | | 9 | | 5 | | 6 | | | | 7 | | | | 8 |
| 1961 | | | | | | | | | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | 1,954 | 2 | 10,807 | 92 | — | — | — | — | 16,886 | 16 | — | — | 29,647 | 6 |
| Payé par le gouvernement..... | 78,700 | 98 | 1,000 | 8 | 274,000 | 100 | — | — | 87,500 | 84 | 59,006 | 100 | 500,206 | 94 |
| Total..... | 80,654 | 100 | 11,807 | 100 | 274,000 | 100 | — | — | 104,386 | 100 | 59,006 | 100 | 529,853 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 814,462 | | 283,774 | | 4,073,018 | | 10,060 | | 1,658,843 | | 59,006 | | 6,899,163 | |
| Coût total de l'administration en pour- centage du coût total du pilotage..... | | 10 | | 4 | | 7 | | | | 6 | | | | 8 |

COÛT TOTAL DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE POUR LES ANNÉES 1965, 1964 ET 1963
GROUPE 1 (CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST RELEVANT DU MINISTRE)

| | Halifax | | Sydney | | Saint-Jean (N.-B.) | | Lacs Bras d'Or | | Total pour le Groupe 1 | |
|--|---------|-----|---------|-----|--------------------|-----|----------------|-----|------------------------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1965 | | | | | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | 373 | 1 | 2,624 | 11 | — | — | 309 | 100 | 3,306 | 4 |
| Payé par le gouvernement..... | 40,000 | 99 | 23,500 | 89 | 17,700 | 100 | — | — | 81,200 | 96 |
| Total..... | 40,373 | 100 | 26,124 | 100 | 17,700 | 100 | 309 | 100 | 84,506 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 404,729 | | 157,919 | | 256,656 | | 26,328 | | 845,632 | |
| Coût total de l'administration en pourcentage du coût total du pilotage..... | | 10 | | 17 | | 7 | | 1 | | 10 |
| 1964 | | | | | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | 588 | 1 | 2,604 | 10 | — | — | 185 | 100 | 3,377 | 4 |
| Payé par le gouvernement..... | 44,000 | 99 | 23,500 | 90 | 16,500 | 100 | — | — | 84,000 | 96 |
| Total..... | 44,588 | 100 | 26,104 | 100 | 16,500 | 100 | 185 | 100 | 87,377 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 392,767 | | 169,555 | | 255,657 | | 23,981 | | 841,960 | |
| Coût total de l'administration en pourcentage du coût total du pilotage..... | | 11 | | 15 | | 6 | | 1 | | 10 |
| 1963 | | | | | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | 1,025 | 2 | 1,737 | 6 | — | — | 435 | 100 | 3,197 | 3 |
| Payé par le gouvernement..... | 47,250 | 98 | 24,500 | 94 | 17,700 | 100 | — | — | 89,450 | 97 |
| Total..... | 48,275 | 100 | 26,237 | 100 | 17,700 | 100 | 435 | 100 | 92,647 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 358,647 | | 190,789 | | 263,216 | | 18,494 | | 831,146 | |
| Coût total de l'administration en pourcentage du coût total du pilotage..... | | 13 | | 14 | | 7 | | 2 | | 11 |

COÛT TOTAL DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE POUR LES ANNÉES 1962 ET 1961
 GROUPE 1 (CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST RELEVANT DU MINISTRE)

| | Halifax | | Sydney | | Saint-Jean (N.-B.) | | Lacs Bras d'Or | | Total pour le Groupe 1 | |
|--|---------|-----|---------|-----|--------------------|-----|----------------|-----|------------------------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1962 | | | | | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | 877 | 2 | 1,299 | 6 | — | — | 288 | 100 | 2,464 | 3 |
| Payé par le gouvernement..... | 38,000 | 98 | 22,025 | 94 | 11,825 | 100 | — | — | 71,850 | 97 |
| Total..... | 38,877 | 100 | 23,324 | 100 | 11,825 | 100 | 288 | 100 | 74,314 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 352,836 | | 186,145 | | 244,475 | | 13,516 | | 796,972 | |
| Coût total de l'administration en pourcentage du coût total du pilotage..... | | 11 | | 13 | | 5 | | 2 | | 9 |
| 1961 | | | | | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | 452 | 1 | 1,300 | 7 | — | — | 202 | 100 | 1,954 | 2 |
| Payé par le gouvernement..... | 48,000 | 99 | 17,700 | 93 | 13,000 | 100 | — | — | 78,700 | 98 |
| Total..... | 48,452 | 100 | 19,000 | 100 | 13,000 | 100 | 202 | 100 | 80,654 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 349,517 | | 194,932 | | 255,087 | | 14,926 | | 814,462 | |
| Coût total de l'administration en pourcentage du coût total du pilotage..... | | 14 | | 10 | | 5 | | 1 | | 10 |

COÛT TOTAL DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE POUR LES ANNÉES 1965, 1964 ET 1963
GROUPE 2 (PETITES CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST)

Étude—Coût du pilotage

| | Bathurst | | Buctouche | | Caraquet | | Miramichi | | Rivière Restigouche | | Richibucto | | Shediac | |
|--|----------|-----|-----------|---|----------|-----|-----------|-----|---------------------|-----|------------|---|---------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1965 | | | | | | | | | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | 775 | 100 | — | — | 430 | 100 | 4,166 | 100 | 1,137 | 100 | — | — | 221 | 100 |
| Payé par le gouvernement..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Total..... | 775 | 100 | — | — | 430 | 100 | 4,166 | 100 | 1,137 | 100 | — | — | 221 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 15,487 | | 1,572 | | 5,359 | | 52,621 | | 33,745 | | 3,750 | | 2,979 | |
| Coût total de l'administration en pourcentage du coût total du pilotage..... | | 5 | | — | | 8 | | 8 | | 3 | | — | | 7 |
| 1964 | | | | | | | | | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | 679 | 100 | — | — | 191 | 100 | 3,357 | 100 | 1,347 | 100 | — | — | 243 | 100 |
| Payé par le gouvernement..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Total..... | 679 | 100 | — | — | 191 | 100 | 3,357 | 100 | 1,347 | 100 | — | — | 243 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 13,579 | | 1,721 | | 2,916 | | 43,395 | | 37,381 | | 3,750 | | 3,469 | |
| Coût total de l'administration en pourcentage du coût total du pilotage..... | | 4 | | — | | 7 | | 8 | | 3 | | — | | 6 |
| 1963 | | | | | | | | | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | 829 | 100 | — | — | 114 | 100 | 2,739 | 100 | 1,107 | 100 | — | — | 270 | 100 |
| Payé par le gouvernement..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Total..... | 829 | 100 | — | — | 114 | 100 | 2,739 | 100 | 1,107 | 100 | — | — | 270 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 17,406 | | 1,447 | | 1,427 | | 35,682 | | 29,121 | | 3,750 | | 3,867 | |
| Coût total de l'administration en pourcentage du coût total du pilotage..... | | 5 | | — | | 8 | | 8 | | 4 | | — | | 7 |

ANNEXE 2

COÛT TOTAL DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE POUR LES ANNÉES 1962 ET 1961
 GROUPE 2 (PETITES CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST)

| | Bathurst | | Buctouche | | Caraquet | | Miramichi | | Rivière Restigouche | | Richibucto | | Shediac | |
|--|----------|-----|-----------|---|----------|-----|-----------|-----|---------------------|-----|------------|-----|---------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1962 | | | | | | | | | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | 683 | 100 | — | — | 270 | 100 | 2,741 | 100 | 920 | 100 | — | — | 232 | 100 |
| Payé par le gouvernement..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Total..... | 683 | 100 | — | — | 270 | 100 | 2,741 | 100 | 920 | 100 | — | — | 232 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 13,591 | | 1,619 | | 3,372 | | 35,565 | | 23,929 | | 3,772 | | 3,601 | |
| Coût total de l'administration en pourcentage du coût total du pilotage..... | | 5 | | — | | 8 | | 8 | | 4 | | — | | 6 |
| 1961 | | | | | | | | | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | 586 | 100 | — | — | 272 | 100 | 2,197 | 100 | 970 | 100 | 20 | 100 | 286 | 100 |
| Payé par le gouvernement..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Total..... | 586 | 100 | — | — | 272 | 100 | 2,197 | 100 | 970 | 100 | 20 | 100 | 286 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 11,720 | | 2,004 | | 3,405 | | 28,447 | | 25,669 | | 556 | | 4,090 | |
| Coût total de l'administration en pourcentage du coût total du pilotage..... | | 5 | | — | | 8 | | 8 | | 4 | | 4 | | 7 |

COÛT TOTAL DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE POUR LES ANNÉES 1965, 1964 ET 1963
GROUPE 2 (PETITES CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST)

Étude—Coût du pilotage

| | Botwood | | Humber Arm | | Lewisporte | | Port-aux-Basques | | Saint-Jean (T.-N.) | |
|--|---------|-----|------------|-----|------------|-----|------------------|-----|--------------------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1965 | | | | | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | 625 | 100 | 3,276 | 100 | — | — | 1,437 | 100 | 2,552 | 72 |
| Payé par le gouvernement..... | — | — | — | — | — | — | — | — | 1,000 | 28 |
| Total..... | 625 | 100 | 3,276 | 100 | — | — | 1,437 | 100 | 3,552 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 14,999 | | 37,046 | | — | — | 28,735 | | 149,506 | |
| Coût total de l'administration en pourcentage du coût total du pilotage..... | | 4 | | 9 | | — | | 5 | | 2 |
| 1964 | | | | | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | 248 | 100 | 2,732 | 100 | 70 | 100 | 2,137 | 100 | 748 | 16 |
| Payé par le gouvernement..... | — | — | — | — | — | — | — | — | 4,000 | 84 |
| Total..... | 248 | 100 | 2,732 | 100 | 70 | 100 | 2,137 | 100 | 4,748 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 15,903 | | 36,325 | | 531 | | 42,740 | | 117,997 | |
| Coût total de l'administration en pourcentage du coût total du pilotage..... | | 2 | | 8 | | 13 | | 5 | | 4 |
| 1963 | | | | | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | 776 | 100 | 2,374 | 100 | 61 | 100 | 2,065 | 100 | 1,652 | 25 |
| Payé par le gouvernement..... | — | — | — | — | — | — | — | — | 5,000 | 75 |
| Total..... | 776 | 100 | 2,374 | 100 | 61 | 100 | 2,065 | 100 | 6,652 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 14,927 | | 35,685 | | 610 | | 41,292 | | 116,115 | |
| Coût total de l'administration en pourcentage du coût total du pilotage..... | | 5 | | 7 | | 10 | | 5 | | 6 |

COÛT TOTAL DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE POUR LES ANNÉES 1962 ET 1961
 GROUPE 2 (PETITES CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST)

| | Botwood | | Humber Arm | | Lewisporte | | Port-aux-Basques | | Saint-Jean (T.-N.) | |
|--|---------|-----|------------|-----|------------|-----|------------------|-----|--------------------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1962 | | | | | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | 727 | 100 | 3,224 | 100 | 101 | 100 | 1,864 | 100 | 1,639 | 35 |
| Payé par le gouvernement..... | — | — | — | — | — | — | — | — | 3,000 | 65 |
| Total..... | 727 | 100 | 3,224 | 100 | 101 | 100 | 1,864 | 100 | 4,639 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 14,143 | | 36,585 | | 507 | | 37,280 | | 111,522 | |
| Coût total de l'administration en pourcentage du coût total du pilotage..... | | 5 | | 9 | | 20 | | | | 4 |
| 1961 | | | | | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | 747 | 100 | 2,284 | 100 | 48 | 100 | 1,200 | 100 | 2,059 | 67 |
| Payé par le gouvernement..... | — | — | — | — | — | — | — | — | 1,000 | 33 |
| Total..... | 747 | 100 | 2,284 | 100 | 48 | 100 | 1,200 | 100 | 3,059 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 15,023 | | 29,790 | | 475 | | 38,451 | | 112,307 | |
| Coût total de l'administration en pourcentage du coût total du pilotage..... | | 5 | | 8 | | 10 | | | | 3 |

COÛT TOTAL DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE POUR LES ANNÉES 1965, 1964 ET 1963
GROUPE 2 (PETITES CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST)

Étude—Coût du pilotage

| | Île du Prince-Édouard | | Pictou | | Pugwash | | Sheet Harbour | | Total pour le Groupe 2 | |
|--|-----------------------|---|--------|-----|---------|-----|---------------|-----|------------------------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1965 | | | | | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | — | — | 170 | 100 | 631 | 100 | 618 | 100 | 16,038 | 94 |
| Payé par le gouvernement..... | — | — | — | — | — | — | — | — | 1,000 | 6 |
| Total..... | — | — | 170 | 100 | 631 | 100 | 618 | 100 | 17,038 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 13,032 | | 3,407 | | 7,431 | | 3,977 | | 373,646 | |
| Coût total de l'administration en pourcentage du coût total du pilotage..... | | — | | 5 | | 8 | | 16 | | 4 |
| 1964 | | | | | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | — | — | 161 | 100 | 384 | 100 | 251 | 100 | 12,548 | 76 |
| Payé par le gouvernement..... | — | — | — | — | — | — | — | — | 4,000 | 24 |
| Total..... | — | — | 161 | 100 | 384 | 100 | 251 | 100 | 16,548 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 12,068 | | 3,232 | | 6,921 | | 5,048 | | 346,976 | |
| Coût total de l'administration en pourcentage du coût total du pilotage..... | | — | | 5 | | 6 | | 5 | | 5 |
| 1963 | | | | | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | — | — | 122 | 100 | 277 | 100 | 192 | 100 | 12,528 | 72 |
| Payé par le gouvernement..... | — | — | — | — | — | — | — | — | 5,000 | 28 |
| Total..... | — | — | 122 | 100 | 277 | 100 | 192 | 100 | 17,528 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 7,469 | | 2,448 | | 4,541 | | 3,848 | | 319,635 | |
| Coût total de l'administration en pourcentage du coût total du pilotage..... | | — | | 5 | | 5 | | 5 | | 6 |

ANNEXE 2

COÛT TOTAL DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE POUR LES ANNÉES 1962 ET 1961
 GROUPE 2 (PETITES CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST)

| | Île du Prince-Édouard | | Pictou | | Pugwash | | Sheet Harbour | | Total pour le Groupe 2 | |
|--|-----------------------|---|--------|-----|---------|-----|---------------|---|------------------------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1962 | | | | | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | — | — | 146 | 100 | 205 | 100 | — | — | 12,752 | 81 |
| Payé par le gouvernement..... | — | — | — | — | — | — | — | — | 3,000 | 19 |
| Total..... | — | — | 146 | 100 | 205 | 100 | — | — | 15,752 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 7,769 | | 2,963 | | 4,104 | | 4,070 | | 304,392 | |
| Coût total de l'administration en pourcentage du coût total du pilotage..... | | — | | 5 | | 5 | | — | | 5 |
| 1961 | | | | | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | — | — | 32 | 100 | 106 | 100 | — | — | 10,807 | 92 |
| Payé par le gouvernement..... | — | — | — | — | — | — | — | — | 1,000 | 8 |
| Total..... | — | — | 32 | 100 | 106 | 100 | — | — | 11,807 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 6,730 | | 1,610 | | 2,173 | | 1,324 | | 283,774 | |
| Coût total de l'administration en pourcentage du coût total du pilotage..... | | — | | 2 | | 5 | | — | | 4 |

COÛT TOTAL DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE POUR LES ANNÉES 1965, 1964 ET 1963
 GROUPE 3 (CIRCONSCRIPTIONS DU SAINT-LAURENT)

| | Québec | | Montréal | | Cornwall | | Total pour le Groupe 3 | |
|--|-----------|-----|-----------|-----|----------|-----|------------------------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1965 | | | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | 118,000 | 100 | 167,000 | 100 | 52,000 | 100 | 337,000 | 100 |
| Payé par le gouvernement..... | | | | | | | | |
| Total..... | 118,000 | 100 | 167,000 | 100 | 52,000 | 100 | 337,000 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 1,987,876 | | 2,783,913 | | 659,451 | | 5,431,240 | |
| Coût total de l'administration en pourcentage du coût total du pilotage..... | | 6 | | 6 | | 8 | | 6 |
| 1964 | | | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | 114,000 | 100 | 112,000 | 100 | 41,000 | 100 | 267,000 | 100 |
| Payé par le gouvernement..... | | | | | | | | |
| Total..... | 114,000 | 100 | 112,000 | 100 | 41,000 | 100 | 267,000 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 1,723,316 | | 2,347,186 | | 519,593 | | 4,590,095 | |
| Coût total de l'administration en pourcentage du coût total du pilotage..... | | 7 | | 5 | | 8 | | |
| 1963 | | | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | 97,000 | 100 | 134,000 | 100 | 44,000 | 100 | 275,000 | 100 |
| Payé par le gouvernement..... | | | | | | | | |
| Total..... | 97,000 | 100 | 134,000 | 100 | 44,000 | 100 | 275,000 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 1,561,096 | | 2,170,001 | | 450,526 | | 4,181,623 | |
| Coût total de l'administration en pourcentage du coût total du pilotage..... | | 6 | | 6 | | 10 | | 7 |

ANNEXE 2

COÛT TOTAL DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE POUR LES ANNÉES 1962 ET 1961
 GROUPE 3 (CIRCONSCRIPTIONS DU SAINT-LAURENT)

| | Québec | | Montréal | | Cornwall | | Total pour le Groupe 3 | |
|--|-----------|-----|-----------|-----|----------|-----|------------------------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1962 | | | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | 101,300 | 100 | 111,000 | 100 | 43,000 | 100 | 255,300 | 100 |
| Payé par le gouvernement..... | 101,300 | 100 | 111,000 | 100 | 43,000 | 100 | 255,300 | 100 |
| Total..... | 1,571,883 | | 2,098,834 | | 491,713 | | 4,162,430 | |
| Coût total du pilotage..... | | 6 | | 5 | | 9 | | 6 |
| Coût total de l'administration en pourcentage du coût total du pilotage..... | | | | | | | | |
| 1961 | | | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | 122,000 | 100 | 108,000 | 100 | 44,000 | 100 | 274,000 | 100 |
| Payé par le gouvernement..... | 122,000 | 100 | 108,000 | 100 | 44,000 | 100 | 274,000 | 100 |
| Total..... | 1,673,837 | | 1,953,859 | | 445,322 | | 4,073,018 | |
| Coût total du pilotage..... | | 7 | | 6 | | 10 | | 7 |
| Coût total de l'administration en pourcentage du coût total du pilotage..... | | | | | | | | |

COÛT TOTAL DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE POUR LES ANNÉES 1965, 1964 ET 1963
GROUPE 5 (CIRCONSCRIPTIONS DE LA CÔTE OUEST)

| | Colombie-Britannique | | New Westminster | | Total pour le Groupe 5 | |
|--|----------------------|-----|-----------------|-----|------------------------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1965 | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | 934 | 1 | 17,415 | 100 | 18,349 | 13 |
| Payé par le gouvernement..... | 117,000 | 99 | — | — | 117,000 | 87 |
| Total..... | 117,934 | 100 | 17,415 | 100 | 135,349 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 1,873,276 | | 172,347 | | 2,045,623 | |
| Coût total de l'administration en pourcentage du coût total du pilotage..... | | 6 | | 10 | | 7 |
| 1964 | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | 2,226 | 2 | 16,749 | 100 | 18,975 | 15 |
| Payé par le gouvernement..... | 106,500 | 98 | — | — | 106,500 | 85 |
| Total..... | 108,726 | 100 | 16,749 | 100 | 125,475 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 1,751,267 | | 179,774 | | 1,931,041 | |
| Coût total de l'administration en pourcentage du coût total du pilotage..... | | 6 | | 9 | | 6 |
| 1963 | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | 3,949 | 4 | 17,344 | 100 | 21,293 | 18 |
| Payé par le gouvernement..... | 98,000 | 96 | — | — | 98,000 | 82 |
| Total..... | 101,949 | 100 | 17,344 | 100 | 119,293 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 1,653,328 | | 172,028 | | 1,825,356 | |
| Coût total de l'administration en pourcentage du coût total du pilotage..... | | 6 | | 10 | | 6 |

COÛT TOTAL DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE POUR LES ANNÉES 1962 ET 1961
 GROUPE 5 (CIRCONSCRIPTIONS DE LA CÔTE OUEST)

| | Colombie-Britannique | | New Westminster | | Total pour le Groupe 5 | |
|--|----------------------|-----|-----------------|-----|------------------------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1962 | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | 1,431 | 1 | 16,329 | 100 | 17,760 | 15 |
| Payé par le gouvernement..... | 100,500 | 99 | — | — | 100,500 | 85 |
| Total..... | 101,931 | 100 | 16,329 | 100 | 118,260 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 1,546,635 | | 157,756 | | 1,704,391 | |
| Coût total de l'administration en pourcentage du coût total du pilotage..... | | 7 | | 10 | | 7 |
| 1961 | | | | | | |
| Payé par les armateurs..... | 1,078 | 12 | 15,808 | 100 | 16,886 | 16 |
| Payé par le gouvernement..... | 87,500 | 88 | — | — | 87,500 | 84 |
| Total..... | 88,578 | 100 | 15,808 | 100 | 104,386 | 100 |
| Coût total du pilotage..... | 1,487,073 | | 171,770 | | 1,658,843 | |
| Coût total de l'administration en pourcentage du coût total du pilotage..... | | 6 | | 9 | | 6 |

NOTES SUR L'ANNEXE 3

COÛT TOTAL DU SERVICE DE BATEAU-PILOTE

1. Les dépenses du service de bateau-pilote réglées par le gouvernement sont tirées des dossiers financiers du ministère des Transports (pièce 1295).
2. Les droits perçus par le gouvernement pour le service de bateau-pilote et le coût aux armateurs sont tirés des rapports financiers annuels établis par les autorités de pilotage.
3. Le coût aux armateurs comprend les droits versés au gouvernement pour le service de bateau-pilote; le coût net au gouvernement en est réduit d'autant.

COÛT TOTAL DU SERVICE DE BATEAU-PILOTE POUR LES ANNÉES 1965, 1964 ET 1963

RÉCAPITULATION

| | Groupe 1 (Circonscriptions de l'Est relevant du Ministre) | | Groupe 2 (Petites circonscriptions de l'Est) | | Groupe 3 (Circonscriptions du Saint-Laurent) | | Groupe 4 (Churchill) | | Groupe 5 (Circonscriptions de la côte ouest) | | Total | |
|---|--|-----|--|-----|--|-----|-------------------------|-----|--|-----|---------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1965 | | | | | | | | | | | | |
| Coût au gouvernement | 305,120 | 97 | 62,000 | 63 | 171,460 | 100 | — | — | 193,540 | 84 | 732,120 | 90 |
| Dépenses..... | 50,120 | 16 | 21,000 | 21 | 161,460 | 94 | — | — | 51,540 | 22 | 284,120 | 35 |
| Droits de service de bateau-pilote..... | | | | | | | | | | | | |
| Coût net au gouvernement..... | 255,000 | 81 | 41,000 | 42 | 10,000 | 6 | — | — | 142,000 | 62 | 448,000 | 55 |
| Coût aux armateurs..... | 58,785 | 19 | 57,448 | 58 | 161,460 | 94 | 2,975 | 100 | 88,307 | 38 | 368,975 | 45 |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | 313,785 | 100 | 98,448 | 100 | 171,460 | 100 | 2,975 | 100 | 230,307 | 100 | 816,975 | 100 |
| 1964 | | | | | | | | | | | | |
| Coût au gouvernement | 287,235 | 98 | 52,000 | 59 | 146,920 | 100 | — | — | 174,780 | 81 | 660,935 | 88 |
| Dépenses..... | 51,610 | 18 | 20,000 | 23 | 153,920 | 105 | — | — | 48,280 | 22 | 273,810 | 37 |
| Droits de service de bateau-pilote..... | | | | | | | | | | | | |
| Coût net au gouvernement..... | 235,625 | 80 | 32,000 | 36 | (7,000) | (5) | — | — | 126,500 | 59 | 387,125 | 51 |
| Coût aux armateurs..... | 57,990 | 20 | 57,499 | 64 | 153,920 | 105 | 2,950 | 100 | 89,785 | 41 | 362,144 | 49 |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | 293,615 | 100 | 89,499 | 100 | 146,920 | 100 | 2,950 | 100 | 216,285 | 100 | 749,269 | 100 |
| 1963 | | | | | | | | | | | | |
| Coût au gouvernement | 275,110 | 99 | 42,000 | 52 | 154,960 | 100 | — | — | 180,330 | 83 | 652,400 | 89 |
| Dépenses..... | 49,810 | 18 | 16,000 | 19 | 135,960 | 88 | — | — | 49,330 | 23 | 251,100 | 34 |
| Droits de service de bateau-pilote..... | | | | | | | | | | | | |
| Coût net au gouvernement..... | 225,300 | 81 | 26,000 | 33 | 19,000 | 12 | — | — | 131,000 | 60 | 401,300 | 55 |
| Coût aux armateurs..... | 52,450 | 19 | 54,319 | 67 | 135,960 | 88 | 3,275 | 100 | 86,875 | 40 | 332,879 | 45 |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | 277,750 | 100 | 80,319 | 100 | 154,960 | 100 | 3,275 | 100 | 217,875 | 100 | 734,179 | 100 |

COÛT TOTAL DU SERVICE DE BATEAU-PILOTE POUR LES ANNÉES 1962 ET 1961
RÉCAPITULATION

| | Groupe 1 (Circonscriptions de l'Est relevant du Ministère) | | Groupe 2 (Petites circonscriptions de l'Est) | | Groupe 3 (Circonscriptions du Saint-Laurent) | | Groupe 4 (Churchill) | | Groupe 5 (Circonscriptions de la côte ouest) | | Total | |
|---|---|-----|--|-----|--|-----|-------------------------|-----|--|-----|---------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1962 | | | | | | | | | | | | |
| Coût au gouvernement..... | 256,270 | 99 | 37,000 | 48 | 193,600 | 100 | — | — | 160,990 | 84 | 647,860 | 90 |
| Dépenses..... | 56,370 | 22 | 17,000 | 22 | 135,900 | 70 | — | — | 47,080 | 25 | 256,350 | 35 |
| Droits de service de bateau-pilote..... | | | | | | | | | | | | |
| Coût net au gouvernement..... | 199,900 | 77 | 20,000 | 26 | 57,700 | 30 | — | — | 113,910 | 59 | 391,510 | 55 |
| Coût aux armateurs..... | 57,608 | 23 | 56,373 | 74 | 135,900 | 70 | 4,150 | 100 | 76,843 | 41 | 330,874 | 45 |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | 257,508 | 100 | 76,373 | 100 | 193,600 | 100 | 4,150 | 100 | 190,753 | 100 | 722,384 | 100 |
| 1961 | | | | | | | | | | | | |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | | | |
| Dépenses..... | 245,250 | 100 | 43,000 | 55 | 282,760 | 100 | — | — | 162,935 | 100 | 733,945 | 95 |
| Droits de bateau-pilote..... | 56,950 | 23 | 17,000 | 22 | 134,760 | 48 | — | — | 38,635 | 24 | 247,345 | 32 |
| Coût net au gouvernement..... | 188,300 | 77 | 26,000 | 33 | 148,000 | 52 | — | — | 124,300 | 76 | 486,600 | 63 |
| Coût aux armateurs..... | 57,743 | 23 | 52,373 | 67 | 134,760 | 48 | 3,725 | 100 | 38,635 | 24 | 287,236 | 37 |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | 246,043 | 100 | 78,373 | 100 | 282,760 | 100 | 3,725 | 100 | 162,935 | 100 | 773,836 | 100 |

ANNEXE 3

COÛT TOTAL DU SERVICE DE BATEAU-PILOTE POUR LES ANNÉES 1965, 1964 ET 1963
 GROUPE 1 (CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST RELEVANT DU MINISTRE)

| | Halifax | | Sydney | | Saint-Jean (N.-B.) | | Lacs Bras d'Or | | Total pour le Groupe 1 | |
|---|---------|-----|--------|-----|--------------------|-----|----------------|-----|------------------------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1965 | | | | | | | | | | |
| Coût au gouvernement..... | 138,990 | 100 | 51,270 | 100 | 114,860 | 100 | — | — | 305,120 | 97 |
| Dépenses..... | 29,990 | 22 | 5,770 | 11 | 14,360 | 13 | — | — | 50,120 | 16 |
| Droits de service de bateau-pilote..... | 109,000 | 78 | 45,500 | 89 | 100,500 | 87 | — | — | 255,000 | 81 |
| Coût net au gouvernement..... | 29,990 | 22 | 5,770 | 11 | 14,360 | 13 | 8,665 | 100 | 58,785 | 19 |
| Coût aux armateurs..... | 138,990 | 100 | 51,270 | 100 | 114,860 | 100 | 8,665 | 100 | 313,785 | 100 |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | | | | | | | | | | |
| 1964 | | | | | | | | | | |
| Coût au gouvernement..... | 126,900 | 100 | 45,110 | 100 | 114,600 | 100 | 625 | 8 | 287,235 | 98 |
| Dépenses..... | 29,900 | 24 | 7,610 | 17 | 14,100 | 12 | — | — | 51,610 | 18 |
| Droits de service de bateau-pilote..... | 97,000 | 76 | 37,500 | 83 | 100,500 | 88 | 625 | 8 | 235,625 | 80 |
| Coût net au gouvernement..... | 29,900 | 24 | 7,610 | 17 | 14,100 | 12 | 6,380 | 92 | 57,990 | 20 |
| Coût aux armateurs..... | 126,900 | 100 | 45,110 | 100 | 114,600 | 100 | 7,005 | 100 | 293,615 | 100 |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | | | | | | | | | | |
| 1963 | | | | | | | | | | |
| Coût au gouvernement..... | 108,990 | 100 | 44,190 | 100 | 121,180 | 100 | 750 | 22 | 275,110 | 99 |
| Dépenses..... | 27,240 | 25 | 8,690 | 20 | 13,880 | 11 | — | — | 49,810 | 18 |
| Droits de service de bateau-pilote..... | 81,750 | 75 | 35,500 | 80 | 107,300 | 89 | 750 | 22 | 225,300 | 81 |
| Coût net au gouvernement..... | 27,240 | 25 | 8,690 | 20 | 13,880 | 11 | 2,640 | 78 | 52,450 | 19 |
| Coût aux armateurs..... | 108,990 | 100 | 44,190 | 100 | 121,180 | 100 | 3,390 | 100 | 277,750 | 100 |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | | | | | | | | | | |

COÛT TOTAL DU SERVICE DE BATEAU-PILOTE POUR LES ANNÉES 1962 ET 1961
GRUPE 1 (CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST RELEVANT DU MINISTRE)

| | Halifax | | Sydney | | Saint-Jean (N.-B.) | | Lacs Bras d'Or | | Total pour le Groupe 1 | |
|---|---------|-----|--------|-----|--------------------|-----|----------------|-----|------------------------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1962 | | | | | | | | | | |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | |
| Dépenses..... | 104,680 | 100 | 43,775 | 100 | 107,065 | 100 | 750 | 38 | 256,270 | 99 |
| Droits de service de bateau-pilote..... | 30,680 | 29 | 10,800 | 25 | 14,890 | 14 | --- | --- | 56,370 | 22 |
| Coût net au gouvernement..... | 74,000 | 71 | 32,975 | 75 | 92,175 | 86 | 750 | 38 | 199,900 | 77 |
| Coût aux armateurs..... | 30,680 | 29 | 10,800 | 25 | 14,890 | 14 | 1,238 | 62 | 57,608 | 23 |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | 104,680 | 100 | 43,775 | 100 | 107,065 | 100 | 1,988 | 100 | 257,508 | 100 |
| 1961 | | | | | | | | | | |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | |
| Dépenses..... | 90,800 | 100 | 45,870 | 100 | 108,580 | 100 | --- | --- | 245,250 | 100 |
| Droits de service de bateau-pilote..... | 29,800 | 33 | 11,570 | 25 | 15,580 | 14 | --- | --- | 56,950 | 23 |
| Coût net au gouvernement..... | 61,000 | 67 | 34,300 | 75 | 92,000 | 86 | --- | --- | 188,300 | 77 |
| Coût aux armateurs..... | 29,800 | 33 | 11,570 | 25 | 15,580 | 14 | 793 | 100 | 57,743 | 23 |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | 90,800 | 100 | 45,870 | 100 | 108,580 | 100 | 793 | 100 | 246,043 | 100 |

COÛT TOTAL DU SERVICE DE BATEAU-PILOTE POUR LES ANNÉES 1965, 1964 ET 1963
 GROUPE 2 (PETITES CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST)

| | Bathurst | | Buctouche | | Caraquet | | Miramichi | | Rivière Restigouche | | Richibucto | | Shediac | |
|---|----------|---|-----------|---|----------|---|-----------|-----|---------------------|-----|------------|-----|---------|---|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1965 | | | | | | | | | | | | | | |
| Coût au gouvernement | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Dépenses..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Droits de service de bateau-pilote..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût net au gouvernement..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût aux armateurs..... | — | — | — | — | — | — | 35 | 100 | 3,585 | 100 | 550 | 100 | — | — |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | — | — | — | — | — | — | 35 | 100 | 3,585 | 100 | 550 | 100 | — | — |
| 1964 | | | | | | | | | | | | | | |
| Coût au gouvernement | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Dépenses..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Droits de service de bateau-pilote..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût net au gouvernement..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût aux armateurs..... | — | — | — | — | — | — | 35 | 100 | 4,050 | 100 | 550 | 100 | — | — |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | — | — | — | — | — | — | 35 | 100 | 4,050 | 100 | 550 | 100 | — | — |
| 1963 | | | | | | | | | | | | | | |
| Coût au gouvernement | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Dépenses..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Droits de service de bateau-pilote..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût net au gouvernement..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût aux armateurs..... | — | — | — | — | — | — | 3,820 | 100 | 3,765 | 100 | 550 | 100 | — | — |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | — | — | — | — | — | — | 3,820 | 100 | 3,765 | 100 | 550 | 100 | — | — |

ANNEXE 3

COÛT TOTAL DU SERVICE DE BATEAU-PILOTE POUR LES ANNÉES 1962 ET 1961
 GROUPE 2 (PETITES CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST)

| | Bathurst | | Buctouche | | Caraquet | | Miramichi | | Rivière Restigouche | | Richibucto | | Shediac | |
|---|----------|---|-----------|---|----------|---|-----------|-----|---------------------|-----|------------|-----|---------|---|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1962 | | | | | | | | | | | | | | |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | | | | | |
| Dépenses..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Droits de service de bateau-pilote..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût net au gouvernement..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût aux armateurs..... | — | — | — | — | — | — | 3,354 | 100 | 3,030 | 100 | 554 | 100 | — | — |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | — | — | — | — | — | — | 3,354 | 100 | 3,030 | 100 | 554 | 100 | — | — |
| 1961 | | | | | | | | | | | | | | |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | | | | | |
| Dépenses..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Droits de service de bateau-pilote..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût net au gouvernement..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Coût aux armateurs..... | — | — | — | — | — | — | 2,584 | 100 | 3,210 | 100 | 100 | 100 | — | — |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | — | — | — | — | — | — | 2,584 | 100 | 3,210 | 100 | 100 | 100 | — | — |

ANNEXE 3

COÛT TOTAL DU SERVICE DES PILOTES POUR LES ANNÉES 1965, 1964 ET 1963
 GROUPE 2 (PETITES CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST)

| | Botwood | | Humber Arm | | Lewisporte | | Port-aux-Basques | | Saint-Jean (T.-N.) | |
|--|---------|-----|------------|-----|------------|---|------------------|-----|--------------------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1965 | | | | | | | | | | |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | |
| Dépenses | — | — | — | — | — | — | — | — | 62,100 | 100 |
| Droits de service de bateau-pilote | — | — | — | — | — | — | — | — | 21,000 | 34 |
| Coût net au gouvernement | 1,640 | 100 | 12,574 | 100 | — | — | 15,914 | 100 | 41,000 | 66 |
| Coût aux armateurs | — | — | — | — | — | — | — | — | 21,000 | 34 |
| Coût total du service de bateau-pilote | 1,640 | 100 | 12,574 | 100 | — | — | 15,914 | 100 | 62,000 | 100 |
| 1964 | | | | | | | | | | |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | |
| Dépenses | — | — | — | — | — | — | — | — | 52,000 | 100 |
| Droits de service de bateau-pilote | — | — | — | — | — | — | — | — | 20,000 | 38 |
| Coût net au gouvernement | 1,795 | 100 | 10,238 | 100 | — | — | 16,540 | 100 | 32,000 | 62 |
| Coût aux armateurs | — | — | — | — | — | — | — | — | 20,000 | 38 |
| Coût total du service de bateau-pilote | 1,795 | 100 | 10,238 | 100 | — | — | 16,540 | 100 | 52,000 | 100 |
| 1963 | | | | | | | | | | |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | |
| Dépenses | — | — | — | — | — | — | — | — | 42,000 | 100 |
| Droits de service de bateau-pilote | — | — | — | — | — | — | — | — | 16,000 | 38 |
| Coût net au gouvernement | 1,647 | 100 | 11,149 | 100 | — | — | 15,597 | 100 | 26,000 | 62 |
| Coût aux armateurs | — | — | — | — | — | — | — | — | 16,000 | 38 |
| Coût total du service de bateau-pilote | 1,647 | 100 | 11,149 | 100 | — | — | 15,597 | 100 | 42,000 | 100 |

ANNEXE 3

COÛT TOTAL DU SERVICE DES PILOTES POUR LES ANNÉES 1962 ET 1961
 GROUPE 2 (PETITES CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST)

| | Botwood | | Humber Arm | | Lewisporte | | Port-aux-Basques | | Saint-Jean (T.-N.) | |
|---|---------|-----|------------|-----|------------|---|------------------|-----|--------------------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1962 | | | | | | | | | | |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | |
| Dépenses..... | | | | | | | | | 37,000 | 100 |
| Droits de service de bateau-pilote..... | | | | | | | | | 17,000 | 46 |
| Coût net au gouvernement..... | | | | | | | | | 20,000 | 54 |
| Coût aux armateurs..... | 996 | 100 | 11,325 | 100 | | | 18,444 | 100 | 17,000 | 46 |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | 996 | 100 | 11,325 | 100 | | | 18,444 | 100 | 37,000 | 100 |
| 1961 | | | | | | | | | | |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | |
| Dépenses..... | | | | | | | | | 43,000 | 100 |
| Droits de service de bateau-pilote..... | | | | | | | | | 17,000 | 40 |
| Coût net au gouvernement..... | | | | | | | | | 26,000 | 60 |
| Coût aux armateurs..... | 2,120 | 100 | 8,565 | 100 | | | 16,790 | 100 | 17,000 | 40 |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | 2,120 | 100 | 8,565 | 100 | | | 16,790 | 100 | 43,000 | 100 |

COÛT TOTAL DU SERVICE DE BATEAU-PILOTE POUR LES ANNÉES 1965, 1964 ET 1963
 GROUPE 2 (PETITES CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST)

| | Île du Prince-Édouard | | Pictou | | Pugwash | | Sheet Harbour | | Total pour le Groupe 2 | |
|---|-----------------------|-----|--------|---|---------|-----|---------------|---|------------------------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1965 | | | | | | | | | | |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | |
| Dépenses..... | | | | | | | | | 62,000 | 63 |
| Droits de service de bateau-pilote..... | | | | | | | | | 21,000 | 21 |
| Coût net au gouvernement..... | | | | | | | | | 41,000 | 42 |
| Coût aux armateurs..... | 2,150 | 100 | | | | | | | 57,448 | 58 |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | 2,150 | 100 | | | | | | | 98,448 | 100 |
| 1964 | | | | | | | | | | |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | |
| Dépenses..... | | | | | | | | | 52,000 | 59 |
| Droits de service de bateau-pilote..... | | | | | | | | | 20,000 | 23 |
| Coût net au gouvernement..... | | | | | | | | | 32,000 | 36 |
| Coût aux armateurs..... | 2,985 | 100 | | | 1,306 | 100 | | | 57,499 | 64 |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | 2,985 | 100 | | | 1,306 | 100 | | | 89,499 | 100 |
| 1963 | | | | | | | | | | |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | |
| Dépenses..... | | | | | | | | | 42,000 | 52 |
| Droits de service de bateau-pilote..... | | | | | | | | | 16,000 | 19 |
| Coût net au gouvernement..... | | | | | | | | | 26,000 | 33 |
| Coût aux armateurs..... | 1,791 | 100 | | | | | | | 54,319 | 67 |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | 1,791 | 100 | | | | | | | 80,319 | 100 |

ANNEXE 3

COÛT TOTAL DU SERVICE DE BATEAU-PILOTE POUR LES ANNÉES 1962 ET 1961
 GROUPE 2 (PETITES CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST)

| | Île du Prince-Édouard | | Pictou | | Pugwash | | Sheet Harbour | | Total pour le Groupe 2 | |
|---|-----------------------|-----|--------|---|---------|---|---------------|---|------------------------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1962 | | | | | | | | | | |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | |
| Dépenses..... | — | — | — | — | — | — | — | — | 37,000 | 48 |
| Droits de service de bateau-pilote..... | — | — | — | — | — | — | — | — | 17,000 | 22 |
| Coût net au gouvernement..... | — | — | — | — | — | — | — | — | 20,000 | 26 |
| Coût aux armateurs..... | 1,670 | 100 | — | — | — | — | — | — | 56,373 | 74 |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | 1,670 | 100 | — | — | — | — | — | — | 76,373 | 100 |
| 1961 | | | | | | | | | | |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | | | |
| Dépenses..... | — | — | — | — | — | — | — | — | 43,000 | 55 |
| Droits de service de bateau-pilote..... | — | — | — | — | — | — | — | — | 17,000 | 22 |
| Coût net au gouvernement..... | — | — | — | — | — | — | — | — | 26,000 | 33 |
| Coût aux armateurs..... | 2,004 | 100 | — | — | — | — | — | — | 52,373 | 67 |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | 2,004 | 100 | — | — | — | — | — | — | 78,373 | 100 |

ANNEXE 3

COÛT TOTAL DU SERVICE DE BATEAU-PILOTE POUR LES ANNÉES 1965, 1964 ET 1963
 GROUPE 3 (CIRCONSCRIPTIONS DU SAINT-LAURENT)

| | Québec | | Montréal | | Cornwall | | Total pour le Groupe 3 | |
|---|---------|-----|----------|---|----------|---|------------------------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1965 | | | | | | | | |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | |
| Dépenses..... | 171,460 | 100 | — | — | — | — | 171,460 | 100 |
| Droits de service de bateau-pilote..... | 161,460 | 94 | — | — | — | — | 161,460 | 94 |
| Coût net au gouvernement..... | 10,000 | 6 | — | — | — | — | 10,000 | 6 |
| Coût aux armateurs..... | 161,460 | 94 | — | — | — | — | 161,460 | 94 |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | 171,460 | 100 | — | — | — | — | 171,460 | 100 |
| 1964 | | | | | | | | |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | |
| Dépenses..... | 146,920 | 100 | — | — | — | — | 146,920 | 100 |
| Droits de service de bateau-pilote..... | 153,920 | 105 | — | — | — | — | 153,920 | 105 |
| Coût net au gouvernement..... | (7,000) | (5) | — | — | — | — | (7,000) | (5) |
| Coût aux armateurs..... | 153,920 | 105 | — | — | — | — | 153,920 | 105 |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | 146,920 | 100 | — | — | — | — | 146,920 | 100 |
| 1963 | | | | | | | | |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | |
| Dépenses..... | 154,960 | 100 | — | — | — | — | 154,960 | 100 |
| Droits de service de bateau-pilote..... | 135,960 | 88 | — | — | — | — | 135,960 | 88 |
| Coût net au gouvernement..... | 19,000 | 12 | — | — | — | — | 19,000 | 12 |
| Coût aux armateurs..... | 135,960 | 88 | — | — | — | — | 135,960 | 88 |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | 154,960 | 100 | — | — | — | — | 154,960 | 100 |

ANNEXE 3

COÛT TOTAL DU SERVICE DE BATEAU-PILOTE POUR LES ANNÉES 1962 ET 1961
 GROUPE 3 (CIRCONSCRIPTIONS DU SAINT-LAURENT)

| | Québec | | Montréal | | Cornwall | | Total pour le Groupe 3 | |
|---|---------|-----|----------|---|----------|---|------------------------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1962 | | | | | | | | |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | |
| Dépenses..... | 193,600 | 100 | — | — | — | — | 193,600 | 100 |
| Droits de service de bateau-pilote..... | 135,900 | 70 | — | — | — | — | 135,900 | 70 |
| Coût net au gouvernement..... | 57,700 | 30 | — | — | — | — | 57,700 | 30 |
| Coût aux armateurs..... | 135,900 | 70 | — | — | — | — | 135,900 | 70 |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | 193,600 | 100 | — | — | — | — | 193,600 | 100 |
| 1961 | | | | | | | | |
| Coût au gouvernement | | | | | | | | |
| Dépenses..... | 282,760 | 100 | — | — | — | — | 282,760 | 100 |
| Droits de service de bateau-pilote..... | 134,760 | 48 | — | — | — | — | 134,760 | 48 |
| Coût net au gouvernement..... | 148,000 | 52 | — | — | — | — | 148,000 | 52 |
| Coût aux armateurs..... | 134,760 | 48 | — | — | — | — | 134,760 | 48 |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | 282,760 | 100 | — | — | — | — | 282,760 | 100 |

ANNEXE 3

COÛT TOTAL DU SERVICE DE BATEAU-PILOTE POUR LES ANNÉES 1965, 1964 ET 1963
 GROUPE 5 (CIRCONSCRIPTIONS DE LA CÔTE OUEST)

| | Colombie-Britannique | | New Westminster | | Total pour le Groupe 5 | |
|---|----------------------|-----|-----------------|-----|------------------------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1965 | | | | | | |
| Coût au gouvernement | | | | | | |
| Dépenses..... | 159,960 | 81 | 33,580 | 100 | 193,540 | 84 |
| Droits de service de bateau-pilote..... | 39,960 | 20 | 11,580 | 34 | 51,540 | 22 |
| Coût net au gouvernement..... | 120,000 | 61 | 22,000 | 66 | 142,000 | 62 |
| Coût aux armateurs..... | 76,727 | 39 | 11,580 | 34 | 88,307 | 38 |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | 196,727 | 100 | 33,580 | 100 | 230,307 | 100 |
| 1964 | | | | | | |
| Coût au gouvernement | | | | | | |
| Dépenses..... | 141,930 | 77 | 32,850 | 100 | 174,780 | 81 |
| Droits de service de bateau-pilote..... | 36,430 | 20 | 11,850 | 36 | 48,280 | 22 |
| Coût net au gouvernement..... | 105,500 | 57 | 21,000 | 64 | 126,500 | 59 |
| Coût aux armateurs..... | 77,935 | 43 | 11,850 | 36 | 89,785 | 41 |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | 183,435 | 100 | 32,850 | 100 | 216,285 | 100 |
| 1963 | | | | | | |
| Coût au gouvernement | | | | | | |
| Dépenses..... | 145,400 | 79 | 34,930 | 100 | 180,330 | 83 |
| Droits de service de bateau-pilote..... | 38,400 | 21 | 10,930 | 31 | 49,330 | 23 |
| Coût net au gouvernement..... | 107,000 | 58 | 24,000 | 69 | 131,000 | 60 |
| Coût aux armateurs..... | 75,945 | 42 | 10,930 | 31 | 86,875 | 40 |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | 182,945 | 100 | 34,930 | 100 | 217,875 | 100 |

ANNEXE 3

COÛT TOTAL DU SERVICE DE BATEAU-PILOTE POUR LES ANNÉES 1962 ET 1961
 GROUPE 5 (CIRCONSCRIPTIONS DE LA CÔTE OUEST)

| | Colombie-Britannique | | New Westminster | | Total pour le Groupe 5 | |
|---|----------------------|-----|-----------------|-----|------------------------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1962 | | | | | | |
| Coût au gouvernement | | | | | | |
| Dépenses..... | 127,800 | 81 | 33,190 | 100 | 160,990 | 84 |
| Droits de service de bateau-pilote..... | 36,660 | 23 | 10,420 | 31 | 47,080 | 25 |
| Coût net au gouvernement..... | 91,140 | 58 | 22,770 | 69 | 113,910 | 59 |
| Coût aux armateurs..... | 66,423 | 42 | 10,420 | 31 | 76,843 | 41 |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | 157,563 | 100 | 33,190 | 100 | 190,753 | 100 |
| 1961 | | | | | | |
| Coût au gouvernement | | | | | | |
| Dépenses..... | 129,425 | 100 | 33,510 | 100 | 162,935 | 100 |
| Droits de service de bateau-pilote..... | 27,425 | 21 | 11,210 | 33 | 38,635 | 24 |
| Coût net au gouvernement..... | 102,000 | 79 | 22,300 | 67 | 124,300 | 76 |
| Coût aux armateurs..... | 27,425 | 21 | 11,210 | 33 | 38,635 | 24 |
| Coût total du service de bateau-pilote..... | 129,425 | 100 | 33,510 | 100 | 162,935 | 100 |

NOTE SUR L'ANNEXE 4

REVENU BRUT DES PILOTES

1. On a utilisé comme sources de renseignements les rapports financiers annuels des autorités de pilotage et, en ce qui a trait aux dépenses des corporations, les états financiers vérifiés de celles-ci.

REVENU BRUT DES PILOTES POUR LES ANNÉES 1965, 1964 ET 1963
RÉCAPITULATION

ANNEXE 4

Étude—Coût du pilotage

| | Groupe 1 (Circonscriptions de l'Est relevant du Ministre) | | Groupe 2 (Petites circonscriptions de l'Est) | | Groupe 3 (Circonscriptions de Saint-Laurent) | | Groupe 4 (Churchill) | | Groupe 5 (Circonscriptions de la côte ouest) | | Total | |
|---|--|-----|--|-----|--|-----|-------------------------|-----|--|-----|-----------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1965 | | | | | | | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 401,631 | 90 | 257,157 | 100 | 4,158,252 | 86 | 7,865 | 100 | 1,220,634 | 73 | 6,045,539 | 83 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | 43,383 | 10 | 800 | — | 405,678 | 9 | — | — | 160,467 | 9 | 610,328 | 8 |
| Assurance et autres avantages..... | 881 | — | — | — | 17,320 | — | — | — | 18,713 | 1 | 36,914 | 1 |
| Total du revenu et des avantages des pilotes..... | 445,895 | 100 | 257,957 | 100 | 4,581,250 | 95 | 7,865 | 100 | 1,399,814 | 83 | 6,692,781 | 92 |
| Dépenses des corporations..... | — | — | — | — | 191,436 | 4 | — | — | — | — | 191,436 | 3 |
| Remboursement des frais de voyage..... | — | — | — | — | 53,094 | 1 | — | — | 279,298 | 17 | 332,392 | 5 |
| Revenu brut des pilotes..... | 445,895 | 100 | 257,957 | 100 | 4,825,780 | 100 | 7,865 | 100 | 1,679,112 | 100 | 7,216,609 | 100 |
| 1964 | | | | | | | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 411,650 | 90 | 226,770 | 100 | 3,467,351 | 86 | 7,370 | 100 | 1,156,189 | 73 | 5,269,330 | 83 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | 46,267 | 10 | 800 | — | 334,402 | 8 | — | — | 151,230 | 9 | 532,699 | 8 |
| Assurance et autres avantages..... | 893 | — | — | — | 12,000 | — | — | — | 17,890 | 1 | 30,783 | 1 |
| Total du revenu et des avantages des pilotes..... | 458,810 | 100 | 227,570 | 100 | 3,813,753 | 94 | 7,370 | 100 | 1,325,309 | 83 | 5,832,812 | 92 |
| Dépenses des corporations..... | — | — | — | — | 182,498 | 5 | — | — | — | — | 182,498 | 3 |
| Remboursement des frais de voyage..... | — | — | — | — | 35,101 | 1 | — | — | 263,257 | 17 | 298,358 | 5 |
| Revenu brut des pilotes..... | 458,810 | 100 | 227,570 | 100 | 4,031,352 | 100 | 7,370 | 100 | 1,588,566 | 100 | 6,313,668 | 100 |
| 1963 | | | | | | | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 409,541 | 89 | 209,026 | 100 | 3,104,035 | 86 | 8,220 | 100 | 1,080,777 | 73 | 4,811,599 | 83 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | 48,454 | 11 | 800 | — | 305,771 | 8 | — | — | 142,139 | 9 | 497,164 | 9 |
| Assurance et autres avantages..... | 876 | — | — | — | 10,700 | — | — | — | 16,785 | 1 | 28,361 | — |
| Total du revenu et des avantages des pilotes..... | 458,871 | 100 | 209,826 | 100 | 3,420,506 | 94 | 8,220 | 100 | 1,239,701 | 83 | 5,337,124 | 92 |
| Dépenses des corporations..... | — | — | — | — | 161,042 | 5 | — | — | — | — | 161,042 | 3 |
| Remboursement des frais de voyage..... | — | — | — | — | 29,045 | 1 | — | — | 247,995 | 17 | 227,040 | 5 |
| Revenu brut des pilotes..... | 458,871 | 100 | 209,826 | 100 | 3,610,593 | 100 | 8,220 | 100 | 1,487,696 | 100 | 5,775,206 | 100 |

REVENU BRUT DES PILOTES POUR LES ANNÉES 1962 ET 1961

RÉCAPITULATION

| | Groupe 1 (Circonscriptions de l'Est relevant du Ministère) | | Groupe 2 (Petites circonscriptions de l'Est) | | Groupe 3 (Circonscriptions du Saint-Laurent) | | Groupe 4 (Churchill) | | Groupe 5 (Circonscriptions de la côte ouest) | | Total | |
|---|---|-----|--|-----|--|-----|-------------------------|-----|--|-----|-----------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1962 | | | | | | | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 416,756 | 90 | 206,675 | 100 | 3,075,373 | 86 | 7,040 | 100 | 1,023,923 | 73 | 4,729,767 | 84 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | 46,913 | 10 | 800 | — | 291,287 | 8 | — | — | 133,227 | 10 | 472,227 | 8 |
| Assurance et autres avantages..... | 981 | — | — | — | 10,685 | — | — | — | 19,512 | 1 | 31,178 | 1 |
| Total du revenu et des avantages des pilotes..... | 464,650 | 100 | 207,475 | 100 | 3,377,345 | 94 | 7,040 | 100 | 1,176,662 | 84 | 5,233,172 | 93 |
| Dépenses des corporations..... | — | — | — | — | 160,533 | 5 | — | — | — | — | 160,533 | 3 |
| Remboursement des frais de voyage..... | — | — | — | — | 31,015 | 1 | — | — | 218,258 | 16 | 249,273 | 4 |
| Revenu brut des pilotes..... | 464,650 | 100 | 207,475 | 100 | 3,568,893 | 100 | 7,040 | 100 | 1,394,920 | 100 | 5,642,978 | 100 |
| 1961 | | | | | | | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 434,184 | 90 | 183,078 | 100 | 2,946,240 | 88 | 6,335 | 100 | 1,033,438 | 74 | 4,603,275 | 85 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | 51,150 | 10 | 900 | — | 275,152 | 8 | — | — | 131,281 | 10 | 458,483 | 9 |
| Assurance et autres avantages..... | 1,032 | — | — | — | 11,732 | — | — | — | 14,131 | 1 | 26,895 | — |
| Total du revenu et des avantages des pilotes..... | 486,366 | 100 | 183,987 | 100 | 3,233,124 | 96 | 6,335 | 100 | 1,178,850 | 85 | 5,088,653 | 94 |
| Dépenses des corporations..... | — | — | — | — | 109,145 | 3 | — | — | — | — | 109,145 | 2 |
| Remboursement des frais de voyage..... | — | — | — | — | 19,776 | 1 | — | — | 212,232 | 15 | 232,008 | 4 |
| Revenu brut des pilotes..... | 486,366 | 100 | 183,978 | 100 | 3,362,045 | 100 | 6,335 | 100 | 1,391,082 | 100 | 5,429,806 | 100 |

REVENU BRUT DES PILOTES POUR LES ANNÉES 1965, 1964, 1963, 1962 ET 1961
 GROUPE 1 (CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST RELEVANT DU MINISTRE) ANNEXE 4

| | Halifax | | Sydney | | Saint-Jean (N.-B.) | | Lacs Bras d'Or | | Total pour le Groupe 1 | |
|--|---------|-----|---------|-----|--------------------|-----|----------------|-----|------------------------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1965 | | | | | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 212,331 | 94 | 67,074 | 83 | 104,872 | 86 | 17,354 | 100 | 401,631 | 90 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | 12,154 | 6 | 13,451 | 17 | 17,778 | 14 | — | — | 43,383 | 10 |
| Assurance et autres avantages..... | 881 | — | — | — | — | — | — | — | 881 | — |
| Revenu brut des pilotes..... | 225,366 | 100 | 80,525 | 100 | 122,650 | 100 | 17,354 | 100 | 445,895 | 100 |
| 1964 | | | | | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 208,401 | 94 | 81,700 | 83 | 104,758 | 86 | 16,791 | 100 | 411,650 | 90 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | 11,985 | 6 | 16,641 | 17 | 17,641 | 14 | — | — | 46,267 | 10 |
| Assurance et autres avantages..... | 893 | — | — | — | — | — | — | — | 893 | — |
| Revenu brut des pilotes..... | 221,279 | 100 | 98,341 | 100 | 122,399 | 100 | 16,791 | 100 | 458,810 | 100 |
| 1963 | | | | | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 189,521 | 94 | 99,889 | 83 | 105,462 | 86 | 14,669 | 100 | 409,541 | 89 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | 10,985 | 5 | 20,473 | 17 | 16,996 | 14 | — | — | 48,454 | 11 |
| Assurance et autres avantages..... | 876 | 1 | — | — | — | — | — | — | 876 | — |
| Revenu brut des pilotes..... | 201,382 | 100 | 120,362 | 100 | 122,458 | 100 | 14,669 | 100 | 458,871 | 100 |
| 1962 | | | | | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 196,919 | 94 | 100,870 | 85 | 107,727 | 86 | 11,240 | 100 | 416,756 | 90 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | 11,379 | 6 | 18,176 | 15 | 17,358 | 14 | — | — | 46,913 | 10 |
| Assurance et autres avantages..... | 981 | — | — | — | — | — | — | — | 981 | — |
| Revenu brut des pilotes..... | 209,279 | 100 | 119,046 | 100 | 125,085 | 100 | 11,240 | 100 | 464,650 | 100 |
| 1961 | | | | | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 198,072 | 94 | 109,044 | 84 | 113,137 | 86 | 13,931 | 100 | 434,184 | 89 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | 11,161 | 5 | 21,018 | 16 | 18,971 | 14 | — | — | 51,150 | 11 |
| Assurance et autres avantages..... | 1,032 | 1 | — | — | — | — | — | — | 1,032 | — |
| Revenu brut des pilotes..... | 210,265 | 100 | 130,062 | 100 | 132,108 | 100 | 13,931 | 100 | 486,366 | 100 |

REVENU BRUT DES PILOTES POUR LES ANNÉES 1965, 1964, 1963, 1962 ET 1961

GROUPE 2 (PETITES CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST)

| | Bathurst | | Buctouche | | Caraquet | | Miramichi | | Rivière Restigouche | | Richibucto | | Shediac | |
|--|----------|-----|-----------|-----|----------|-----|-----------|-----|---------------------|-----|------------|-----|---------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1965 | | | | | | | | | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 14,712 | 100 | 1,572 | 100 | 4,929 | 100 | 47,058 | 100 | 28,482 | 100 | 3,200 | 100 | 2,758 | 100 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Assurance et autres avantages..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Revenu brut des pilotes..... | 14,712 | 100 | 1,572 | 100 | 4,929 | 100 | 47,058 | 100 | 28,482 | 100 | 3,200 | 100 | 2,758 | 100 |
| 1964 | | | | | | | | | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 12,900 | 100 | 1,721 | 100 | 2,725 | 100 | 38,956 | 100 | 31,046 | 100 | 3,200 | 100 | 3,226 | 100 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Assurance et autres avantages..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Revenu brut des pilotes..... | 12,900 | 100 | 1,721 | 100 | 2,725 | 100 | 38,956 | 100 | 31,046 | 100 | 3,200 | 100 | 3,226 | 100 |
| 1963 | | | | | | | | | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 16,577 | 100 | 1,447 | 100 | 1,313 | 100 | 28,277 | 100 | 23,645 | 100 | 3,200 | 100 | 3,597 | 100 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Assurance et autres avantages..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Revenu brut des pilotes..... | 16,577 | 100 | 1,447 | 100 | 1,313 | 100 | 28,277 | 100 | 23,645 | 100 | 3,200 | 100 | 3,597 | 100 |
| 1962 | | | | | | | | | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 12,908 | 100 | 1,619 | 100 | 3,102 | 100 | 28,604 | 100 | 19,464 | 100 | 3,218 | 100 | 3,369 | 100 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Assurance et autres avantages..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Revenu brut des pilotes..... | 12,908 | 100 | 1,619 | 100 | 3,102 | 100 | 28,604 | 100 | 19,464 | 100 | 3,218 | 100 | 3,369 | 100 |
| 1961 | | | | | | | | | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 11,134 | 100 | 2,004 | 100 | 3,133 | 100 | 22,940 | 100 | 20,841 | 100 | 436 | 100 | 3,804 | 100 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Assurance et autres avantages..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Revenu brut des pilotes..... | 11,134 | 100 | 2,004 | 100 | 3,133 | 100 | 22,940 | 100 | 20,841 | 100 | 436 | 100 | 3,804 | 100 |

REVENU BRUT DES PILOTES POUR LES ANNÉES 1965, 1964, 1963, 1962 ET 1961
 GROUPE 2 (PETITES CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST) ANNEXE 4

| | Botwood | | Humber Arm | | Lewisporte | | Port-aux-Basques | | Saint-Jean (I.-N.) | | Total pour le Groupe 2 | |
|--|---------|------|------------|-----|------------|-----|------------------|-----|--------------------|-----|------------------------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1965 | | | | | | | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 11,116 | 100 | 22,685 | 100 | — | — | 14,118 | 100 | 82,249 | 99 | 257,157 | 100 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | — | — | — | — | — | — | — | — | 800 | 1 | 800 | — |
| Assurance et autres avantages..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Revenu brut des pilotes..... | 11,116 | 100* | 22,685 | 100 | — | — | 14,118 | 100 | 83,049 | 100 | 257,957 | 100 |
| 1964 | | | | | | | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 12,322 | 100 | 22,564 | 100 | 461 | 100 | 15,718 | 100 | 59,749 | 99 | 226,770 | 100 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | — | — | — | — | — | — | — | — | 800 | 1 | 800 | — |
| Assurance et autres avantages..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Revenu brut des pilotes..... | 12,322 | 100 | 22,564 | 100 | 461 | 100 | 15,718 | 100 | 60,549 | 100 | 227,570 | 100 |
| 1963 | | | | | | | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 11,479 | 100 | 21,485 | 100 | 549 | 100 | 14,818 | 100 | 66,665 | 99 | 209,026 | 100 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | — | — | — | — | — | — | — | — | 800 | 1 | 800 | — |
| Assurance et autres avantages..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Revenu brut des pilotes..... | 11,479 | 100 | 21,485 | 100 | 549 | 100 | 14,818 | 100 | 67,465 | 100 | 209,826 | 100 |
| 1962 | | | | | | | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 11,482 | 100 | 21,322 | 100 | 406 | 100 | 15,503 | 100 | 68,895 | 99 | 206,675 | 100 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | — | — | — | — | — | — | — | — | 800 | 1 | 800 | — |
| Assurance et autres avantages..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Revenu brut des pilotes..... | 11,482 | 100 | 21,322 | 100 | 406 | 100 | 15,503 | 100 | 69,695 | 100 | 207,475 | 100 |
| 1961 | | | | | | | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 9,182 | 100 | 18,641 | 100 | 427 | 100 | 15,093 | 100 | 65,798 | 98 | 183,078 | 99 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | — | — | — | — | — | — | — | — | 900 | 2 | 900 | 1 |
| Assurance et autres avantages..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Revenu brut des pilotes..... | 9,182 | 100 | 18,641 | 100 | 427 | 100 | 15,093 | 100 | 66,698 | 100 | 183,978 | 100 |

*Chiffres estimés

REVENU BRUT DES PILOTES POUR LES ANNÉES 1965, 1964, 1963, 1962 ET 1961
 GROUPE 2 (PETITES CIRCONSCRIPTIONS DE L'EST)

| | Ile du Prince-Édouard | | Pictou | | Pugwash | | Sheet Harbour | |
|--|-----------------------|-----|--------|-----|---------|-----|---------------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1965 | | | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 10,882 | 100 | 3,237 | 100 | 6,800 | 100 | 3,359 | 100 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Assurance et autres avantages..... | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Revenu brut des pilotes..... | 10,882 | 100 | 3,237 | 100 | 6,800 | 100 | 3,359 | 100 |
| 1964 | | | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 9,083 | 100 | 3,071 | 100 | 5,231 | 100 | 4,797 | 100 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Assurance et autres avantages..... | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Revenu brut des pilotes..... | 9,083 | 100 | 3,071 | 100 | 5,231 | 100 | 4,797 | 100 |
| 1963 | | | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 5,678 | 100 | 2,326 | 100 | 4,314 | 100 | 3,656 | 100 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Assurance et autres avantages..... | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Revenu brut des pilotes..... | 5,678 | 100 | 2,326 | 100 | 4,314 | 100 | 3,656 | 100 |
| 1962 | | | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 6,099 | 100 | 2,817 | 100 | 3,899 | 100 | 3,968 | 100 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Assurance et autres avantages..... | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Revenu brut des pilotes..... | 6,099 | 100 | 2,817 | 100 | 3,899 | 100 | 3,968 | 100 |
| 1961 | | | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 4,726 | 100 | 1,578 | 100 | 2,017 | 100 | 1,324 | 100 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Assurance et autres avantages..... | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Revenu brut des pilotes..... | 4,726 | 100 | 1,578 | 100 | 2,017 | 100 | 1,324 | 100 |

REVENU BRUT DES PILOTES POUR LES ANNÉES 1965, 1964 ET 1963
GROUPE 3 (CIRCONSCRIPTIONS DU SAINT-LAURENT)

Étude—Coût du pilotage

| | Québec | | Montréal | | Cornwall | | Total pour le Groupe 3 | |
|---|-----------|-----|-----------|-----|----------|-----|------------------------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1965 | | | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 1,390,602 | 85 | 2,255,663 | 87 | 511,987 | 84 | 4,158,252 | 86 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | 176,026 | 11 | 229,652 | 9 | — | — | 405,678 | 9 |
| Assurance et autres avantages..... | — | — | — | — | 17,320 | 3 | 17,320 | — |
| Total du revenu et des avantages des pilotes..... | 1,566,628 | 96 | 2,485,315 | 96 | 529,307 | 87 | 4,581,250 | 95 |
| Dépenses des corporations..... | 63,088 | 4 | 103,298 | 4 | 25,050 | 4 | 191,436 | 4 |
| Remboursement des frais de voyage..... | — | — | — | — | 53,094 | 9 | 53,094 | 1 |
| Revenu brut des pilotes..... | 1,629,716 | 100 | 2,588,613 | 100 | 607,451 | 100 | 4,825,780 | 100 |
| 1964 | | | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 1,182,546 | 86 | 1,877,313 | 86 | 407,492 | 85 | 3,467,351 | 86 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | 142,438 | 10 | 191,964 | 9 | — | — | 334,402 | 8 |
| Assurance et autres avantages..... | — | — | — | — | 12,000 | 3 | 12,000 | — |
| Total du revenu et des avantages des pilotes..... | 1,324,984 | 96 | 2,069,277 | 95 | 419,492 | 88 | 3,813,753 | 94 |
| Dépenses des corporations..... | 50,760 | 4 | 107,738 | 5 | 24,000 | 5 | 182,498 | 5 |
| Remboursement des frais de voyage..... | — | — | — | — | 35,101 | 7 | 35,101 | 1 |
| Revenu brut des pilotes..... | 1,375,744 | 100 | 2,177,015 | 100 | 478,593 | 100 | 4,031,352 | 100 |
| 1963 | | | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 1,046,982 | 86 | 1,709,609 | 86 | 347,444 | 85 | 3,104,035 | 86 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | 128,130 | 10 | 177,641 | 9 | — | — | 305,771 | 8 |
| Assurance et autres avantages..... | — | — | — | — | 10,700 | 3 | 10,700 | — |
| Total du revenu et des avantages des pilotes..... | 1,175,112 | 96 | 1,887,250 | 95 | 358,144 | 88 | 3,420,506 | 94 |
| Dépenses des corporations..... | 45,110 | 4 | 96,595 | 5 | 19,337 | 5 | 161,042 | 5 |
| Remboursement des frais de voyage..... | — | — | — | — | 29,045 | 7 | 29,045 | 1 |
| Revenu brut des pilotes..... | 1,220,222 | 100 | 1,983,845 | 100 | 406,526 | 100 | 3,610,593 | 100 |

REVENU BRUT DES PILOTES POUR LES ANNÉES 1962 ET 1961
 GROUPE 3 (CIRCONSCRIPTIONS DU SAINT-LAURENT)

| | Québec | | Montréal | | Cornwall | | Total pour le Groupe 3 | |
|---|-----------|-----|-----------|-----|----------|-----|------------------------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1962 | | | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 1,021,483 | 86 | 1,668,604 | 86 | 385,286 | 86 | 3,075,373 | 86 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | 117,759 | 10 | 173,528 | 9 | — | — | 291,287 | 8 |
| Assurance et autres avantages..... | — | — | — | — | 10,685 | 2 | 10,685 | — |
| Total du revenu et des avantages des pilotes..... | 1,139,242 | 96 | 1,842,132 | 95 | 395,971 | 88 | 3,377,345 | 94 |
| Dépenses des corporations..... | 43,893 | 4 | 94,913 | 5 | 21,727 | 5 | 160,533 | 5 |
| Remboursement des frais de voyage..... | — | — | — | — | 31,015 | 7 | 31,015 | 1 |
| Revenu brut des pilotes..... | 1,183,135 | 100 | 1,937,045 | 100 | 448,713 | 100 | 3,568,893 | 100 |
| 1961 | | | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 1,021,421 | 87 | 1,567,080 | 87 | 357,739 | 89 | 2,946,240 | 88 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | 116,654 | 10 | 158,498 | 9 | — | — | 275,152 | 8 |
| Assurance et autres avantages..... | — | — | — | — | 11,732 | 3 | 11,732 | — |
| Total du revenu et des avantages des pilotes..... | 1,138,075 | 97 | 1,725,578 | 96 | 369,471 | 92 | 3,233,124 | 96 |
| Dépenses des corporations..... | 33,820 | 3 | 63,250 | 4 | 12,075 | 3 | 109,145 | 3 |
| Remboursement des frais de voyage..... | — | — | — | — | 19,776 | 5 | 19,776 | 1 |
| Revenu brut des pilotes..... | 1,171,895 | 100 | 1,788,828 | 100 | 401,322 | 100 | 3,362,045 | 100 |

ANNEXE 4
REVENU BRUT DES PILOTES POUR LES ANNÉES 1965, 1964 ET 1963
GROUPE 5 (CIRCONSCRIPTIONS DE LA CÔTE OUEST)

| | Colombie-Britannique | | New Westminister | | Total pour le Groupe 5 | |
|---|----------------------|-----|------------------|-----|------------------------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1965 | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 1,122,579 | 72 | 98,055 | 81 | 1,220,634 | 73 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | 150,755 | 10 | 9,712 | 8 | 160,467 | 10 |
| Assurance et autres avantages..... | 17,628 | 1 | 1,085 | 1 | 18,713 | 1 |
| Total du revenu et des avantages des pilotes..... | 1,290,962 | 83 | 108,852 | 90 | 1,399,814 | 84 |
| Remboursement des frais de voyage..... | 267,653 | 17 | 11,645 | 10 | 279,298 | 16 |
| Revenu brut des pilotes..... | 1,558,615 | 100 | 120,497 | 100 | 1,679,112 | 100 |
| 1964 | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 1,050,247 | 72 | 105,942 | 82 | 1,156,189 | 73 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | 140,954 | 10 | 10,276 | 8 | 151,230 | 10 |
| Assurance et autres avantages..... | 16,874 | 1 | 1,016 | 1 | 17,890 | 1 |
| Total du revenu et des avantages des pilotes..... | 1,208,075 | 83 | 117,234 | 91 | 1,325,309 | 84 |
| Remboursement des frais de voyage..... | 251,031 | 17 | 12,226 | 9 | 263,257 | 16 |
| Revenu brut des pilotes..... | 1,459,106 | 100 | 129,460 | 100 | 1,588,566 | 100 |
| 1963 | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 983,367 | 72 | 97,410 | 82 | 1,080,777 | 73 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | 132,482 | 10 | 9,657 | 8 | 142,139 | 10 |
| Assurance et autres avantages..... | 15,778 | 1 | 1,007 | 1 | 16,785 | 1 |
| Total du revenu et des avantages des pilotes..... | 1,131,627 | 83 | 108,074 | 91 | 1,239,701 | 84 |
| Remboursement des frais de voyage..... | 236,807 | 17 | 11,188 | 9 | 247,995 | 16 |
| Revenu brut des pilotes..... | 1,368,434 | 100 | 119,262 | 100 | 1,487,696 | 100 |

REVENU BRUT DES PILOTES POUR LES ANNÉES 1962 ET 1961
 GROUPE 5 (CIRCONSCRIPTIONS DE LA CÔTE OUEST)

| | Colombie-Britannique | | New Westminster | | Total pour le Groupe 5 | |
|---|----------------------|-----|-----------------|-----|------------------------|-----|
| | \$ | % | \$ | % | \$ | % |
| 1962 | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 934,662 | 73 | 89,261 | 83 | 1,023,923 | 73 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | 124,504 | 10 | 8,723 | 8 | 133,227 | 10 |
| Assurance et autres avantages..... | 18,508 | 1 | 1,004 | 1 | 19,512 | 1 |
| Total du revenu et des avantages des pilotes..... | 1,077,674 | 84 | 98,988 | 92 | 1,176,662 | 84 |
| Remboursement des frais de voyage..... | 209,467 | 16 | 8,791 | 8 | 218,258 | 16 |
| Revenu brut des pilotes..... | 1,287,141 | 100 | 107,779 | 100 | 1,394,920 | 100 |
| 1961 | | | | | | |
| Revenu en espèces des pilotes..... | 930,607 | 73 | 102,831 | 84 | 1,033,438 | 74 |
| Cotisations à la caisse de retraite..... | 121,610 | 10 | 9,671 | 8 | 131,281 | 10 |
| Assurance et autres avantages..... | 13,122 | 1 | 1,009 | 1 | 14,131 | 1 |
| Total du revenu et des avantages des pilotes..... | 1,065,339 | 84 | 113,511 | 93 | 1,178,850 | 85 |
| Remboursement des frais de voyage..... | 203,731 | 16 | 8,501 | 7 | 212,232 | 15 |
| Revenu brut des pilotes..... | 1,269,070 | 100 | 122,012 | 100 | 1,391,082 | 100 |

NOTES SUR L'ANNEXE 5

REVENU BRUT PAR PILOTE EN ACTIVITÉ

1. Le revenu brut par pilote en activité est la somme que le pilote reçoit pendant une année civile. On n'a pas tenu compte de la durée de la saison de navigation selon la circonscription.
2. L'effectif réel ou nombre des pilotes en activité est celui qu'on indique dans la pièce 1301. La définition est donnée dans la pièce 1307 comme «le nombre de pilotes pouvant assurer quotidiennement le service ou se trouvant en congé annuel, exclusion faite des pilotes indisponibles pour cause de maladie, de congé spécial ou pour quelque autre raison».

ANNEXE 5

REVENU BRUT PAR PILOTE EN ACTIVITÉ

POUR LES ANNÉES 1965, 1964, 1963, 1962 ET 1961

| Circonscription | Année | Revenu brut des pilotes | Effectif réel | Revenu brut par pilote en activité | Indice du revenu par rapport à l'année de base (1961 = 100) | |
|-------------------------|-------|----------------------------|------------------|---|---|-----------------|
| | | | | | Augmen- tation | Dimi- nution |
| | | \$ | | \$ | | |
| <i>Groupe 1</i> | | | | | | |
| Halifax..... | 1965 | 225,366 | 15.7 | 14,355 | 131 | |
| | 1964 | 221,279 | 16.5 | 13,411 | 122 | |
| | 1963 | 201,382 | 15.7 | 12,827 | 117 | |
| | 1962 | 209,279 | 17.8 | 11,747 | 107 | |
| | 1961 | 210,265 | 19.2 | 10,951 | 100 | |
| Sydney..... | 1965 | 80,525 | 8.8 | 9,151 | | 91 |
| | 1964 | 98,341 | 10.0 | 9,834 | | 98 |
| | 1963 | 120,362 | 12.3 | 9,786 | | 97 |
| | 1962 | 119,046 | 12.9 | 9,228 | | 92 |
| | 1961 | 130,062 | 12.9 | 10,067 | | 100 |
| Saint-Jean (N.-B.)..... | 1965 | 122,650 | 9.0 | 13,628 | | 85 |
| | 1964 | 122,399 | 8.9 | 13,753 | | 85 |
| | 1963 | 122,458 | 8.7 | 14,076 | | 87 |
| | 1962 | 125,085 | 8.8 | 14,214 | | 88 |
| | 1961 | 132,108 | 8.2 | 16,111 | | 100 |
| Lacs Bras d'Or..... | 1965 | 17,354 | 2 | 8,677 | 194 | |
| | 1964 | 16,791 | 3 | 5,597 | 125 | |
| | 1963 | 14,669 | 3 | 4,889 | 109 | |
| | 1962 | 11,240 | 3 | 3,747 | | 84 |
| | 1961 | 13,931 | 3 | 4,483 | 100 | |
| <i>Groupe 2</i> | | | | | | |
| Bathurst..... | 1965 | 14,712 | 2 | 7,356 | 132 | |
| | 1964 | 12,900 | 2 | 6,450 | 116 | |
| | 1963 | 16,577 | 2 | 8,289 | 149 | |
| | 1962 | 12,908 | 2 | 6,454 | 116 | |
| | 1961 | 11,134 | 2 | 5,567 | 100 | |
| Buctouche..... | 1965 | 1,572 | 3 | 524 | | 78 |
| | 1964 | 1,721 | 3 | 574 | | 86 |
| | 1963 | 1,447 | 3 | 482 | | 72 |
| | 1962 | 1,619 | 3 | 540 | | 81 |
| | 1961 | 2,004 | 3 | 668 | | 100 |

REVENU BRUT PAR PILOTE EN ACTIVITÉ
POUR LES ANNÉES 1965, 1964, 1963, 1962 ET 1961

| Circonscription | Année | Revenu brut des pilotes | Effectif réel | Revenu brut par pilote en activité | Indice du revenu par rapport à l'année de base (1961 = 100) | |
|--------------------------|-------|----------------------------|------------------|---|---|-----------------|
| | | | | | Augmen- tation | Dimi- nution |
| | | \$ | | \$ | | |
| Caraquet..... | 1965 | 4,929 | 2 | 2,465 | 157 | |
| | 1964 | 2,725 | 1 | 2,725 | 174 | |
| | 1963 | 1,313 | 1 | 1,313 | | 84 |
| | 1962 | 3,102 | 2 | 1,551 | | 99 |
| | 1961 | 3,133 | 2 | 1,566 | 100 | |
| Miramichi..... | 1965 | 47,058 | 4 | 11,765 | 205 | |
| | 1964 | 38,956 | 4 | 9,739 | 170 | |
| | 1963 | 28,277 | 4 | 7,069 | 123 | |
| | 1962 | 28,604 | 4 | 7,151 | 125 | |
| | 1961 | 22,940 | 4 | 5,735 | 100 | |
| Rivière Restigouche..... | 1965 | 28,482 | 2 | 14,241 | 137 | |
| | 1964 | 31,046 | 2 | 15,523 | 149 | |
| | 1963 | 23,645 | 2 | 11,823 | 114 | |
| | 1962 | 19,464 | 2 | 9,733 | | 93 |
| | 1961 | 20,841 | 2 | 10,421 | 100 | |
| Richibucto..... | 1965 | 3,200 | 1 | 3,200 | 734 | |
| | 1964 | 3,200 | 1 | 3,200 | 734 | |
| | 1963 | 3,200 | 1 | 3,200 | 734 | |
| | 1962 | 3,218 | 1 | 3,218 | 738 | |
| | 1961 | 436 | 1 | 436 | 100 | |
| Shediac..... | 1965 | 2,758 | 3 | 919 | | 72 |
| | 1964 | 3,226 | 3 | 1,075 | | 85 |
| | 1963 | 3,597 | 3 | 1,199 | | 95 |
| | 1962 | 3,369 | 3 | 1,123 | | 89 |
| | 1961 | 3,804 | 3 | 1,268 | | 100 |
| Botwood..... | 1965 | 11,116 | 3 | 3,705 | 121 | |
| | 1964 | 12,322 | 3 | 4,107 | 134 | |
| | 1963 | 11,479 | 3 | 3,826 | 125 | |
| | 1962 | 11,482 | 3 | 3,827 | 125 | |
| | 1961 | 9,182 | 3 | 3,061 | 100 | |
| Humber Arm..... | 1965 | 22,685 | 3 | 7,562 | 122 | |
| | 1964 | 22,564 | 3 | 7,421 | 121 | |
| | 1963 | 21,485 | 3 | 7,162 | 115 | |
| | 1962 | 21,322 | 3 | 7,107 | 114 | |
| | 1961 | 18,641 | 3 | 6,214 | 100 | |
| Lewisporte..... | 1965 | — | — | — | — | — |
| | 1964 | 461 | 2 | 231 | | 54 |
| | 1963 | 549 | 2 | 275 | | 64 |
| | 1962 | 406 | 2 | 203 | | 47 |
| | 1961 | 427 | 1 | 427 | | 100 |
| Port-aux-Basques..... | 1965 | 14,118 | 1 | 14,118 | | 94 |
| | 1964 | 15,718 | 1 | 15,718 | 104 | |
| | 1963 | 14,818 | 1 | 14,818 | | 98 |
| | 1962 | 15,503 | 1 | 15,503 | 103 | |
| | 1961 | 15,093 | 1 | 15,093 | | 100 |

REVENU BRUT PAR PILOTE EN ACTIVITÉ

POUR LES ANNÉES 1965, 1964, 1963, 1962 ET 1961

| Circonscription | Année | Revenu brut des pilotes | Effectif réel | Revenu brut par pilote en activité | Indice du revenu par rapport à l'année de base (1961 = 100) | |
|----------------------------|-------|----------------------------|------------------|---|---|-----------------|
| | | | | | Augmen- tation | Dimi- nution |
| | | \$ | | \$ | | |
| Saint-Jean (T.-N.)..... | 1965 | 83,049 | 8 | 10,381 | 140 | |
| | 1964 | 60,549 | 8 | 7,569 | 102 | |
| | 1963 | 67,465 | 8 | 8,433 | 114 | |
| | 1962 | 69,695 | 8 | 8,712 | 118 | |
| | 1961 | 66,698 | 9 | 7,411 | 100 | |
| Île du Prince-Édouard..... | 1965 | 10,882 | 6 | 1,814 | 230 | |
| | 1964 | 9,083 | 6 | 1,514 | 192 | |
| | 1963 | 5,678 | 6 | 946 | 120 | |
| | 1962 | 6,099 | 6 | 1,017 | 129 | |
| | 1961 | 4,726 | 6 | 788 | 100 | |
| Pictou..... | 1965 | 3,237 | 2 | 1,619 | 205 | |
| | 1964 | 3,071 | 2 | 1,536 | 195 | |
| | 1963 | 2,326 | 2 | 1,163 | 147 | |
| | 1962 | 2,817 | 2 | 1,409 | 178 | |
| | 1961 | 1,578 | 2 | 789 | 100 | |
| Pugwash..... | 1965 | 6,800 | 4 | 1,700 | 168 | |
| | 1964 | 5,231 | 4 | 1,308 | 130 | |
| | 1963 | 4,314 | 2 | 2,157 | 214 | |
| | 1962 | 3,899 | 2 | 1,950 | 193 | |
| | 1961 | 2,017 | 2 | 1,009 | 100 | |
| Sheet Harbour..... | 1965 | 3,350 | 1 | 3,359 | 254 | |
| | 1964 | 4,797 | 1 | 4,797 | 362 | |
| | 1963 | 3,656 | 1 | 3,656 | 276 | |
| | 1962 | 3,968 | 1 | 3,968 | 300 | |
| | 1961 | 1,324 | 1 | 1,324 | 100 | |
| <i>Groupe 3</i> | | | | | | |
| Québec..... | 1965 | 1,629,716 | 84.0 | 19,401 | 118 | |
| | 1964 | 1,375,744 | 72.1 | 19,081 | 116 | |
| | 1963 | 1,220,222 | 69.1 | 17,659 | 107 | |
| | 1962 | 1,183,135 | 69.6 | 16,999 | 103 | |
| | 1961 | 1,171,895 | 71.3 | 16,436 | 100 | |
| Montréal..... | 1965 | 2,588,613 | 141.2 | 18,333 | 131 | |
| | 1964 | 2,177,015 | 132.9 | 16,381 | 117 | |
| | 1963 | 1,983,845 | 133.1 | 14,905 | 106 | |
| | 1962 | 1,937,045 | 131.2 | 14,764 | 105 | |
| | 1961 | 1,788,828 | 127.4 | 14,041 | 100 | |
| Cornwall..... | 1965 | 607,451 | 33.6 | 18,079 | 135 | |
| | 1964 | 478,593 | 29.9 | 16,006 | 120 | |
| | 1963 | 406,526 | 30.7 | 13,242 | | 99 |
| | 1962 | 448,713 | 30.2 | 14,858 | 111 | |
| | 1961 | 401,322 | 30.0 | 13,377 | 100 | |

REVENU BRUT PAR PILOTE EN ACTIVITÉ
POUR LES ANNÉES 1965, 1964, 1963, 1962 ET 1961

| Circonscription | Année | Revenu brut des pilotes | Effectif réel | Revenu brut par pilote en activité | Indice du revenu par rapport à l'année de base (1961 = 100) | |
|---------------------------|-------|----------------------------|------------------|---|---|-----------------|
| | | | | | Augmen- tation | Diminu- tion |
| | | \$ | | \$ | | |
| <i>Groupe 4</i> | | | | | | |
| Churchill..... | 1965 | 7,865 | 2 | 3,933 | 124 | |
| | 1964 | 7,370 | 2 | 3,685 | 116 | |
| | 1963 | 8,220 | 2 | 4,110 | 130 | |
| | 1962 | 7,040 | 2 | 3,520 | 111 | |
| | 1961 | 6,335 | 2 | 3,168 | 100 | |
| <i>Groupe 5</i> | | | | | | |
| Colombie-Britannique..... | 1965 | 1,558,615 | 70.4 | 22,139 | 104 | |
| | 1964 | 1,459,106 | 68.7 | 21,239 | 100 | |
| | 1963 | 1,368,434 | 64.1 | 21,348 | 101 | |
| | 1962 | 1,287,141 | 64.9 | 19,833 | | 93 |
| | 1961 | 1,269,070 | 59.8 | 21,222 | 100 | |
| New Westminster..... | 1965 | 120,497 | 7 | 17,214 | | 99 |
| | 1964 | 129,460 | 7 | 18,494 | 106 | |
| | 1963 | 119,262 | 7 | 17,037 | | 98 |
| | 1962 | 107,779 | 7 | 15,397 | | 88 |
| | 1961 | 122,012 | 7 | 17,430 | | 100 |

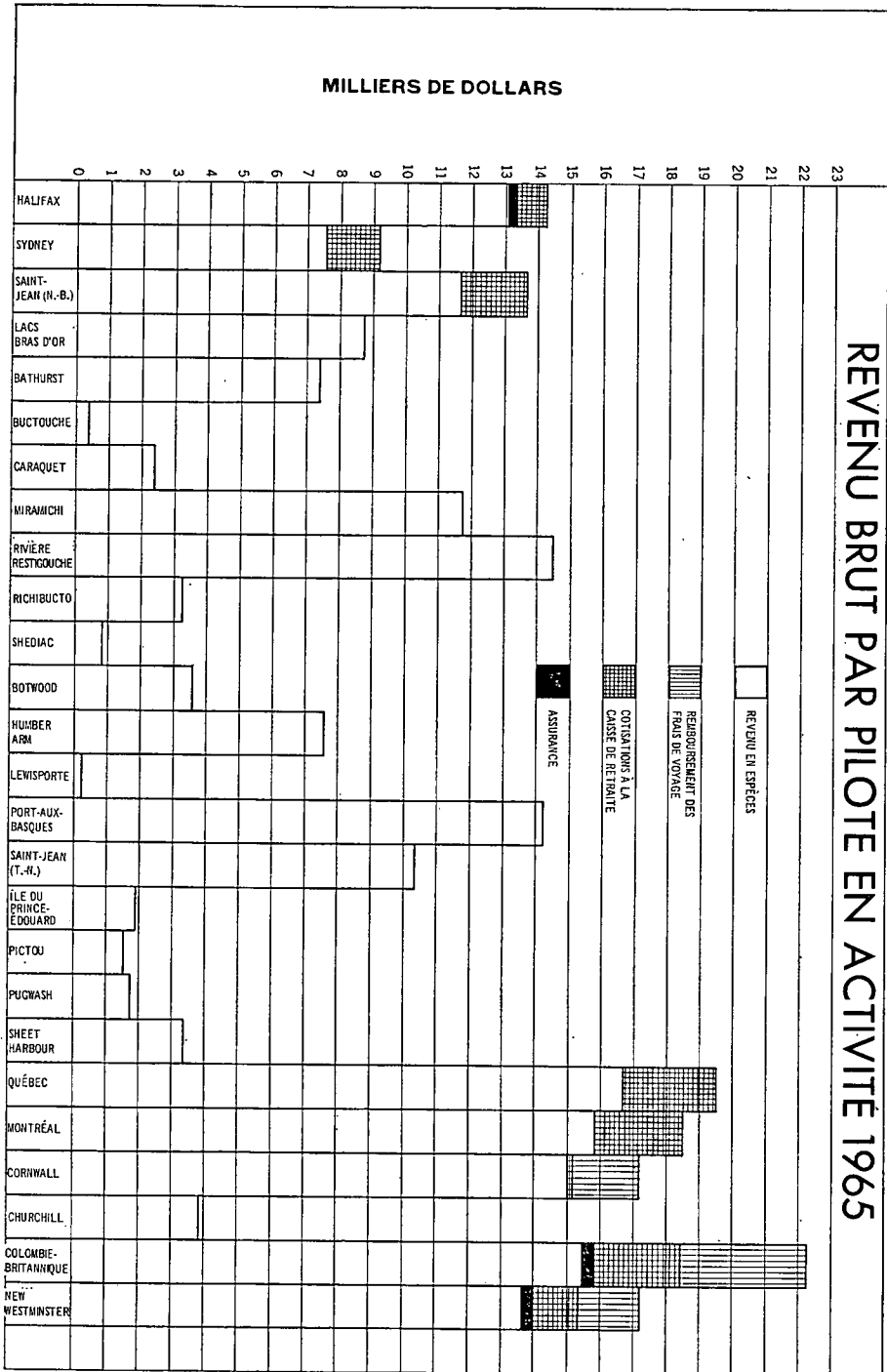


TABLEAU COMPARATIF DU VOLUME ET DU REVENU BRUT DES PILOTES 1965 ET 1961

| | Québec | | | Montréal | | | Colombie-Britannique | | |
|---|----------|---------|--|----------|---------|--|----------------------|---------|--|
| | 1965 | 1961 | Augmen- tation (Diminu- tion) | 1965 | 1961 | Augmen- tation (Diminu- tion) | 1965 | 1961 | Augmen- tation (Diminu- tion) |
| | | | | | | | | | |
| Nombre de trajets..... | 8,578 | 7,332 | 1,246 | 19,270 | 18,191 | 1,079 | 7,147 | 6,629 | 518 |
| Effectif réel..... | 84.0 | 71.3 | 12.7 | 124.5 | 111.6 | 12.9 | 70.4 | 59.8 | 10.6 |
| Nombre de trajets par pilote..... | 102.1 | 102.8 | (.7) | 154.7 | 162.9 | (8.2) | 101.5 | 110.8 | (9.3) |
| Heures totales des trajets par pilote..... | 1,144.4 | 1,206.2 | (61.8) | 1,106.8 | 1,201.0 | (94.2) | 1,422.5 | 1,489.0 | (66.5) |
| Moyenne des heures par trajet..... | 11.2 | 11.7 | (.5) | 7.2 | 7.4 | (.2) | 14.0 | 13.4 | .6 |
| Revenu brut par pilote..... | \$19,401 | 16,436 | 2,965 | 18,442 | 14,243 | 4,199 | 22,139 | 21,222 | 917 |
| Revenu brut moyen par heure de service..... | \$ 16.94 | 13.63 | 3.31 | 16.66 | 11.86 | 4.80 | 15.57 | 14.26 | 1.31 |

NOTE: Pour Montréal, les chiffres concernent le pilotage fluvial et ne comprennent pas le pilotage dans le port de Montréal.

NOTES SUR L'ANNEXE 8

CHANGEMENTS DU VOLUME DU TRAFIC

1. Les chiffres pour la «jauge des navires» sont tirés des rapports annuels des circonscriptions. Pour Montréal et Québec, on indique les «jauges nettes», et pour la Colombie-Britannique, les «jauges brutes».
2. Pour Québec et Montréal, les jauges pour 1965 sont approximatives.
3. Pour Montréal, les chiffres se rapportent au pilotage fluvial et ne comprennent pas le pilotage dans le port de Montréal.

CHANGEMENTS DU VOLUME DU TRAFIC

| | Québec | | | | Montréal | | | | Colombie-Britannique | | | | | |
|--|--------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|----------------------|--|--------------|--|---------------------------|------|
| | 1965 | | 1961 | | 1965 | | 1961 | | 1965 | | 1961 | | Augmentation (Diminution) | |
| | Augmentation | | Augmentation | | Augmentation | | Augmentation | | Augmentation | | Augmentation | | Augmentation (Diminution) | |
| Tonnage des navires pilotes..... | 44,649,753 | 31,834,229 | 12,815,524 | 50,252,122 | 38,994,901 | 11,257,221 | 37,791,173 | 30,914,494 | 6,876,679 | | | | | |
| Nombre de navires pilotes..... | 8,578 | 7,332 | 1,246 | 19,270 | 18,191 | 1,079 | 7,147 | 6,629 | 518 | | | | | |
| Tonnage moyen par navire piloté..... | 5,205 | 4,342 | 863 | 2,608 | 2,143 | 465 | 5,288 | 4,664 | 624 | | | | | |
| Distance totale par- courue, en milles..... | — | — | — | — | — | — | 453,075 | 484,965 | (31,890) | | | | | |
| Distance moyenne par trajet, en milles..... | — | — | — | — | — | — | 63 | 73 | (10) | | | | | |
| Revenu calculé en fonction de la jauge et du tirant d'eau..... | \$ | \$ | \$ | \$ | \$ | \$ | \$ | \$ | \$ | | | | | |
| Revenu calculé en fonction de la distance parcourue à l'exclusion du service de bateaux- pilotes..... | 1,629,716 | 1,171,960 | 457,756 | 2,296,522 | 1,589,815 | 706,707 | 1,146,474 | 899,902 | 246,572 | | | | | |
| Coût aux armateurs, à l'exclusion du service de bateaux- pilotes..... | — | — | — | — | — | — | 453,075 | 397,671 | 55,404 | | | | | |
| Revenu par tonne..... | \$.037 | \$.037 | \$ — | \$.046 | \$.041 | \$.005 | \$.042 | \$.042 | \$ —.18 | | | | | |
| Revenu par mille..... | 190.00 | 160.00 | 30.00 | 119.17 | 87.39 | 31.78 | 233.81 | 195.74 | 38.07 | | | | | |
| Revenu par trajet..... | | | | | | | | | | | | | | |
| Détail de l'augmen- tation du re- venu Augmentation du nombre de na- vires pilotés..... | | | 199,360 | | | 94,294 | | | 101,387 | | | | | 34 |
| Augmentation du tonnage moyen par navire piloté..... | | | 129,481 | | | 437,533 | | | 176,517 | | | | | 57 |
| Augmentation du tarif..... | | | 128,915 | | | 174,880 | | | 81,554 | | | | | 27 |
| Diminution de la distance par- courue (milles) par trajet..... | | | — | | | — | | | (57,482) | | | | | (18) |
| | | | 457,756 | | | 706,707 | | | 301,976 | | | | | 100 |

CHANGEMENTS DU TARIF DE 1961 À 1965

QUÉBEC

| Trajet | Tarif |
|--|--|
| 1961 | |
| 1. De Pointe-au-Père à Québec, Port-Alfred, Chicoutimi, et <i>vice versa</i> | \$5.20 par pied de tirant d'eau et $\frac{1}{4}$ ¢ par tonne |
| 2. De Québec à Port-Alfred ou Chicoutimi, et <i>vice versa</i> | \$6.50 par pied de tirant d'eau et $\frac{1}{4}$ ¢ par tonne |
| 3. Entre deux points quelconques situés entre Québec et une ligne reliant la pointe Saint-Roch et le cap Saint-Joseph..... | le tiers du taux (1) |
| 4. D'un point quelconque (3) à un point quelconque non au delà de l'île Rouge et de <i>Prince Shoal</i> | les deux tiers du taux (1) |
| 5. D'un point quelconque (3) à un point quelconque au delà de l'île Rouge et de <i>Prince Shoal</i> | \$5.20 par pied de tirant d'eau et $\frac{1}{4}$ ¢ par tonne |
| 6. D'un point quelconque (3) à un point quelconque de la rivière Saguenay..... | \$6.50 par pied de tirant d'eau et $\frac{1}{4}$ ¢ par tonne |
| 7. Entre deux points situés entre Pointe-au-Père et <i>Prince Shoal</i> ou l'île Rouge..... | le tiers du taux (1) |
| 8. D'un point quelconque (7) à un point quelconque situé entre <i>Prince Shoal</i> ou l'île Rouge et une ligne reliant la pointe Saint-Roch et le cap Saint-Joseph, ou à un point quelconque situé de la rivière Saguenay, non en amont du cap Trinité.. | les deux tiers du taux (1) |
| 9. D'un point quelconque (7) à un point quelconque de la rivière Saguenay, en amont du cap Trinité..... | \$5.20 par pied de tirant d'eau et $\frac{1}{4}$ ¢ par tonne |
| 10. De Port-Alfred à Chicoutimi..... | le tiers du taux (1) |

REMARQUES: Le tarif minimal pour le tirant d'eau correspond à un tirant d'eau de seize pieds.
 Le tarif minimal pour la jauge correspond à une jauge de deux mille tonnes.
 Le tarif maximal pour la jauge correspond à une jauge de quinze mille tonnes.
 Les droits percevables sont augmentés d'une somme égale à celle des droits calculés d'après le tarif, sans que cette somme puisse excéder cent dollars.

1965

En plus des droits établis, on exige un supplément de 8%.

CHANGEMENTS DU TARIF DE 1961 À 1965

MONTRÉAL

*Caboteurs ou bâtiments
d'eaux intérieures
de moins de 2,000
tonneaux*

*Navires long-
courriers ou autres
de plus de 2,000
tonneaux*

1961

- | | | |
|--|---|--|
| 1. De Québec à Montréal ou à un point quelconque en amont de Sorel et en aval de Montréal. | \$6.75 par pied de tirant d'eau et \$16.00 pour la jauge; droit minimal \$84.00 | \$6.75 par pied de tirant d'eau et $\frac{3}{4}$ ¢ par tonne; minimum pour le tirant d'eau: \$108.00; maximum pour la jauge \$120.00 |
| 2. De Québec à Sorel ou à un point en amont de Trois-Rivières et en aval de Montréal, ou en amont de Sorel et en aval de Montréal. | \$5.55 par pied de tirant d'eau et \$16.00 pour la jauge; droit minimal \$76.00 | \$5.55 par pied de tirant d'eau et $\frac{3}{4}$ ¢ par tonne; minimum pour le tirant d'eau: \$88.00; maximum pour la jauge \$90.00 |
| 3. De Québec à Trois-Rivières ou d'un point en amont de Portneuf et en aval de Trois-Rivières ou de Trois-Rivières à Montréal ou d'un point en amont de Sorel et en aval de Montréal, ou de Portneuf à Sorel ou d'un point en amont de Trois-Rivières et en aval de Sorel. | \$4.35 par pied de tirant d'eau et \$16.00 pour la jauge; droit minimal \$68.00 | \$4.35 par pied de tirant d'eau et $\frac{3}{4}$ ¢ par tonne; minimum pour le tirant d'eau: \$69.00; maximum pour la jauge \$60.00 |
| 4. De Québec à Portneuf ou d'un point en aval de Portneuf et en amont de Québec, ou de Portneuf à Trois-Rivières, de Trois-Rivières à Sorel ou de Sorel à Montréal. | \$3.15 par pied de tirant d'eau et \$16.00 pour la jauge; droit minimal \$60.00 | \$3.15 par pied de tirant d'eau et $\frac{3}{4}$ ¢ par tonne; minimum pour le tirant d'eau: \$50.50; maximum pour la jauge \$30.00 |

1962

- Zone A—De Québec à Portneuf
- B—De Portneuf à Trois-Rivières
- C—De Trois-Rivières à Sorel
- D—De Sorel à Montréal

- | | | |
|---|---|--|
| 1. Trajet effectué à l'intérieur d'une zone. | \$3.37 par pied de tirant d'eau et \$20.41 pour la jauge; droit minimal \$66.60 | \$3.37 par pied de tirant d'eau et $\frac{1}{4}$ ¢ par tonne; minimum pour le tirant d'eau \$53.98; maximum pour la jauge \$38.28 |
| 2. Trajet effectué à l'extérieur d'une zone, mais non au delà de deux zones | \$4.65 par pied de tirant d'eau et \$20.41 pour la jauge; droit minimal \$75.48 | \$4.65 par pied de tirant d'eau et $\frac{1}{2}$ ¢ par tonne; minimum pour le tirant d'eau: \$74.40; maximum pour la jauge \$76.56 |
| 3. Trajet effectué au delà de deux zones mais non au delà de trois zones | \$5.93 par pied de tirant d'eau et \$20.41 pour la jauge; droit minimal \$84.36 | \$5.93 par pied de tirant d'eau et $\frac{3}{4}$ ¢ par tonne; minimum pour le tirant d'eau \$94.91; maximum pour la jauge \$114.84 |
| 4. Trajet effectué au delà de trois zones | \$7.21 par pied de tirant d'eau et \$20.41 pour la jauge; droit minimal \$93.24 | \$7.21 par pied de tirant d'eau et 1¢ par tonne; minimum pour le tirant d'eau \$115.44; maximum pour la jauge \$153.12 |

1965

En plus des droits établis on exige un supplément de 11%.

CHANGEMENTS DU TARIF DE 1961 À 1965

ANNEXE 9

COLOMBIE-BRITANNIQUE

1961

Un demi-cent par tonne, un dollar par pied de tirant d'eau et quatre-vingt-deux cents par mille parcouru.

1965

Un demi-cent par tonne, un dollar par pied de tirant d'eau et un dollar par mille.