

RAPPORT

DE LA

COMMISSION ROYALE

SUR LES

DISTRICTS DE PILOTAGE DE
MIRAMICHI, SYDNEY, LOUISBOURG,
HALIFAX, ST. JOHN, MONTRÉAL
ET QUÉBEC.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA
J. DE LABROQUERIE TACHÉ
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1919

[104]

RAPPORT de la Commission royale instituée au fins d'enquêter et faire rapport sur les conditions au sein des districts de pilotage de Miramichi, Sydney, Louisbourg, Halifax, St. John, Montréal et Québec et de recommander, au besoin, tous changements qu'elle aura jugés opportuns.

1918.

MONTRÉAL, 10 septembre 1918.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport suivant au sujet des districts de pilotage de Miramichi, Sydney, Louisbourg, St. John, Montréal et Québec, en sus du rapport que nous avons déjà soumis et qui a trait au district de pilotage d'Halifax.

Avant d'aller plus loin, vos commissaires désirent réitérer les déclarations faites au sujet du district de pilotage d'Halifax, relativement aux fins de notre travail fait en vertu des arrêtés ministériels, sous l'autorité desquels nous avons été institués en commission, et affirmer que nous nous sommes guidés, dans l'orientation de nos travaux au sein des districts ci-haut mentionnés, sur la règle suivie par nous pour Halifax.

Au cours des douze séances publiques tenues par la commission au sujet des districts ci-haut mentionnés nous avons entendu quatre-vingt-seize témoignages, dont ceux provenant, tout comme à Halifax, des commissaires locaux, des propriétaires de navires, des agents de navigation, des patrons de barque, fonctionnaires de la marine et fédéraux, pilotes et apprentis, et nous y avons recueilli d'importants renseignements sur les districts en cause.

Au nombre des personnes qui ont témoigné devant la commission se trouvent messieurs W. B. Snowball, J. P. Burchell, M.L.A., et F. E. Neale, à Chatham; le lieutenant Wood, Joseph Salter, agent de navigation; F. Fitzgerald, membre de la *Dominion Coal Company*; F. C. Barrington, membre de la *Nova Scotia Steel Company*, et le capitaine Ronald MacDonald, à Sydney; Dr D. A. Morrison; le lieutenant J. C. Caine, le capitaine J. E. Evans; le capitaine J. E. Morry, et William E. McAlpine, de la *Dominion Coal Company*, à Louisbourg; le commandant G. O. E. Elliott; James B. Russell; le capitaine John Hall; le capitaine J. C. Evans; le capitaine Isaac Evans; le capitaine Ames Potter; H. C. Schofield; J. W. Smith; J. C. Chesley, agent du ministère de la Marine; R. W. Blennerhassett, appartenant aux services océaniques du Pacifique-Canadien; R. C. Elkin, H. E. Wardroper; et D. W. Ledingham, de la compagnie William Thompson, agents maritimes, à St. John; messieurs R. W. Reford, président de la compagnie Robert Reford; John Torrance, gérant des lignes *White Star*; W. H. Duthie et G. J. Madden, des lignes Canada Steamship, et de la compagnie *Canada Shipping*, respectivement; le capitaine P. L. Lachance, et Albéric Angers, président de l'Association des pilotes de Montréal, à Montréal; et le capitaine Lachance, J. B. Bernier et Ph. Lamontagne, membres de la corporation des pilotes de Québec, à Québec.

La commission désire exprimer tout le cas qu'elle a fait de la bonne volonté et de l'empressement manifestés par toutes les personnes qui se sont présentées devant elle

9 GEORGE V, A. 1919

pour témoigner et de l'aide qu'elles ont de toutes façons prêtée à la commission. Le nombre et l'extrême importance des pièces à l'appui nous ont fourni ample matière à recherches approfondies et scrupuleuses auxquelles nous avons consacré un temps considérable.

DISTRICT DE MIRAMICHI.

L'enquête faite dans le district de Miramichi a commencé le 8 mars 1918, dans la salle de conseil de l'hôtel de ville de Chatham, qu'a courtoisement mise à notre disposition le maire W. B. Snowball, et s'est continuée le 9 mars, pour permettre d'entendre M. J. P. Burchell, M.L.A., membre de la commission de pilotage locale, à la clôture de l'audition des dépositions orales relatives à ce district.

ADMINISTRATION.

Vos commissaires ont une satisfaction singulière à déclarer que, à en juger par le caractère des archives contenues dans le livre que nous a soumis le secrétaire du district de pilotage de Miramichi, on a tenu avec un soin scrupuleux les affaires de ce district. Les livres des archives que l'on nous a mis entre les mains couvrent une période de 25 ans, à savoir du 18 janvier 1893 au 8 mars 1918. Il ressort de l'examen de ces livres que les commissaires se sont réunis une ou deux fois par année; qu'en décembre 1893 on comptait trente-neuf pilotes dans ce district avec quatre goëlettes-pilotes; que de 1900 à 1910, inclusivement, il s'y trouvait vingt pilotes lamaneurs avec trois goëlettes-pilotes, alors qu'en 1911 on comptait dix-neuf pilotes, que de 1912 à 1917 on y rencontrait seize pilotes lamaneurs et un apprenti, exception faite pour 1913 qui comptait dix-sept pilotes lamaneurs. Cette diminution du nombre des pilotes s'est produite naturellement du fait de la substitution de la vapeur à la voile.

PILOTES.

Bien que vos commissaires aient été favorablement impressionnés à l'égard des pilotes lamaneurs qui se sont présentés devant eux, au nombre d'environ onze, nous nous sommes rendu compte que quatre des seize pilotes, dont se compose actuellement ce district, avaient dépassé l'âge de 70 ans, neuf avaient doublé la soixantaine tout en n'ayant pas encore atteint 70 ans, le reste variant entre 50 et 60 ans. Bien que l'on puisse dire que les pilotes lamaneurs de ce district soient, somme toute, apparemment robustes et agiles et bien en forme pour leur âge, nous sommes d'avis que nul d'entre eux ne devrait pouvoir remplir les fonctions de pilote une fois ses 70 ans accomplis.

APPRENTIS.

Dans le district de pilotage de Miramichi les apprentis pilotes ont dans le passé été liés par un contrat de quatre ans, et l'unique apprenti que l'on découvre actuellement dans ce district travaille à bord de la goëlette-pilote *Admiral Beatty* à titre de mécanicien sur le moteur à essence, etc.

Les deux premières années, l'apprenti sert à titre de membre de l'équipage de la goëlette-pilote, et les deux dernières années il est censé accompagner les pilotes; cependant aucun apprenti pilote ne peut conduire un vaisseau avant d'avoir reçu sa commission. L'apprenti actuel reçoit \$20 par mois. Il n'a fait aucun service de haute mer autre que celui qu'on lui a confié sur la goëlette-pilote au titre indiqué ci-haut.

GOËLLETES-PILOTES.

Jusqu'à l'automne de 1917 il existait deux goëlettes-pilotes dans ce district, l'*Admiral Beatty*, la propriété de onze des pilotes, et la *Mabel*, propriété des cinq autres pilotes. Cette dernière s'est perdue l'automne dernier.

DOC. PARLEMENTAIRE N^o 104

L'*Admiral Beatty* est une goëlette auxiliaire dotée d'un moteur à essence, d'une capacité de 50 tonnes brutes, d'une longueur totale de 72 pieds, d'une largeur de 18 pieds et 4 pouces et d'une profondeur de 8 pieds, vitesse 8 nœuds, et peut loger onze pilotes et trois apprentis. Elle a été construite en 1916 pour l'usage de onze des pilotes du district au coût de \$6,350.

Vos commissaires se sont prévalus de l'occasion qui s'offrait de visiter ce vaisseau qui à l'heure actuelle se trouve être le seul à servir à titre de bateau-pilote dans ce district.

Depuis la perte de la *Mabel* il se trouve un certain nombre de pilotes sans-gain du fait de la privation de vaisseau à eux propre ou d'actions sur l'*Admiral Beatty*.

ÉPREUVE VISUELLE ET AUDITIVE.

Il semble que l'on n'ait fait subir aucune épreuve visuelle ou auditive aux pilotes ou aux apprentis, la coutume ayant été pour les pilotes de se rendre chez un opticien des environs et en obtenir un certificat qu'ils soumettaient chaque année aux commissaires locaux, cependant que l'un des commissaires de son côté faisait subir une épreuve quelconque.

POULE DES RECETTES.

Il semble ressortir des déclarations enregistrées que le système de mise en commun des recettes a été adopté pour la première fois dans le district en 1882 pour se perpétuer jusque de nos jours. On déduit des recettes respectives des pilotes la quote-part du coût et des frais d'entretien des goëlettes-pilotes. Ce système explique la marge entre les recettes telles elles apparaissent aux rapports annuels soumis au ministère de la Marine.

FONDS DE PENSION.

Nous avons appris qu'en 1882 il s'est fondé parmi les pilotes un club dont l'objet était de constituer un fonds de pension, cependant vu le manque d'unanimité l'affaire en est restée là. Les pilotes se sont secourus les uns les autres en cas de maladie sans cependant diminuer les salaires des secourus et en accordant pleins profits dans certains cas respectifs; ils ont aussi accordé des allocations aux veuves des pilotes morts et ce pour un temps assez court; cette coutume toutefois a dû disparaître à cause du manque de fonds disponibles. Il est regrettable qu'il n'existe aucunes dispositions en faveur des pilotes atteints par l'âge.

NOMBRE DES PILOTES.

Il semblerait d'après ce que nous avons entendu qu'il se trouve à l'heure actuelle trop de pilotes dans ce district. D'après les déclarations des intérêts maritimes et des pilotes mêmes il ressort de l'avis unanime de tous que douze pilotes suffiraient aux exigences du trafic des ports.

En 1916 les revenus des pilotes arrivaient à environ \$900; en 1917, \$275, ce qui fait que une fois toutes dépenses soustraites, il ne leur restait qu'environ \$150. La moyenne des recettes en temps ordinaire a été de \$750.

DISTRICT DE PILOTAGE DE LOUISBOURG.

La commission a tenu des réunions publiques à Louisbourg dans la matinée et l'après-midi du 13 mars 1918, dans la salle de l'hôtel de ville, qu'a bien voulu mettre à notre disposition le maire W. E. McAlpine.

ADMINISTRATION.

La première personne entendue a été M. E. G. Whitman, secrétaire-trésorier de la commission de pilotage de Louisbourg, qui est en même temps membre de cette commission. M. Whitman a produit ses registres qui couvrent le travail de la commission du jour où ce dernier a assumé les fonctions de secrétaire-trésorier, la première entrée du registre portant la date du 18 juin 1917, et la dernière celle du 5 septembre 1917. Il s'est vu dans l'impossibilité de nous soumettre les chiffres antérieurs à son entrée en fonctions vu que son prédécesseur, le capitaine Thomas Townsend, n'a pas communiqué ses données à la commission locale, et ce malgré qu'il ait été invité de le faire par le ministère de la Marine et des Pêcheries et par les commissaires de pilotage de Louisbourg. Les chiffres fournis par M. Whitman ne couvrant qu'un laps de temps aussi restreint, nous nous trouvons dans l'impossibilité de conclure et de dire si oui ou non les registres ont été tenus de façon satisfaisante et concluante avant l'entrée en fonctions du secrétaire actuel.

PILOTES.

Ce district compte actuellement huit pilotes brevetés dont quatre détiennent des certificats de patrons de barque pour le commerce côtier, et dont les âges varient entre 47 et 57. Quatre d'entre eux se sont présentés devant vos commissaires et ont créé une impression favorable dans l'esprit de ces derniers, tant sous le rapport de l'intelligence que sous celui du savoir-faire.

APPRENTIS.

On ne rencontre pas d'apprentis-pilotes dans ce district et il ne semble pas que l'on ait institué aucun plan d'action dans ce sens. La résultante des déclarations a été à l'effet que tout vide créé dans l'avenir sur la liste des pilotes lamaneurs pourrait toujours se remplir à même les disponibilités locales en patrons de barque et autres emplois, et ce avec la garantie d'une expérience maritime pratique et une connaissance exacte du district. C'est de cette façon que l'on a agi dans le passé et il semble que l'on y ait trouvé ample satisfaction.

BATEAUX-PILOTES.

Il existe apparemment huit embarcations à rames pour pilotes dans ce district en outre d'une embarcation à essence d'une longueur totale de 42 pieds et 9 pouces dont on se sert pour aborder les vaisseaux au large. Cette embarcation semble répondre à tous les besoins si ce n'est quand il arrive que la présence de la glace rend la navigation laborieuse pour une aussi fragile embarcation.

STATION À TERRE DES PILOTES.

À Louisbourg les pilotes possèdent une station à terre située à environ un mille du quai international, au ras de l'eau et à l'entrée du port. Le terrain sur lequel les pilotes ont élevé leur construction est la propriété de M. Kennealy, qui le loue à ces fins moyennant la somme de \$10 par année.

ÉPREUVES VISUELLES ET AUDITIVES.

Il ne semble pas que l'on ait fait jamais subir à ces pilotes aucune épreuve de la vue ou de l'ouïe.

DOC. PARLEMENTAIRE No 104

RECETTES DES PILOTES.

Avant la guerre les recettes des pilotes au sein du district de Louisbourg étaient suivant toute apparence fort minces. En 1913-14 la moyenne des revenus des pilotes était de \$593.50, mais en 1914-15 cette somme est arrivée à \$818.47; en 1915-16 on est arrivé au chiffre de \$1,187.33, alors qu'en 1916-17 le chiffre des recettes atteignait \$1,607.61. En prenant une semaine de congé, à tour de rôle, ces gens ont pu augmenter leurs revenus en ayant recours à la pêche, etc., quatre d'entre eux restant en fonction et quatre prenant un congé chaque semaine, et nous apprenons que grâce à ce système il s'est toujours trouvé un nombre suffisant de pilotes disponibles pour faire face aux exigences du trafic du port. Les mois d'hiver sont naturellement les plus actifs du district, le port de Louisbourg se chargeant, on peut dire, de tout le commerce d'hiver destiné à Sydney.

FONDS DE PENSION.

On n'a rien fait au sujet de la retraite des pilotes dans ces parages et on ne garde pas un sou des recettes pour en constituer sous une forme quelconque un fonds de pension.

DISTRICT DE PILOTAGE DE SYDNEY.

Les séances de la commission dans ce district ont duré trois jours, les 11, 12 et 14 mars 1918, et l'on a jugé que les conditions par ici ne sont pas tout à fait aussi favorables que dans les districts de Miramichi et Louisbourg. Nous avons entendu vingt-trois témoins qui représentaient les intérêts en cause du district.

ADMINISTRATION.

M. F. C. Kimber, secrétaire-trésorier de l'autorité de pilotage de Sydney, en même temps que commissaire, a soumis les registres en sa possession et nous nous sommes rendu compte qu'ils avaient été tenus en parfait état.

A la page 33 du registre, et à la date du 6 octobre 1913, il apparaît que le secrétaire a averti du mauvais état des livres du percepteur R. T. J. Vooght, et que ce dernier, qui était aussi commissaire, a demandé un délai pour parer à cet état de choses.

A la page 45, à la date du 31 décembre 1913, le commissaire Vooght a entrepris de faire rentrer les perceptions de North Sydney pour la date du 10 janvier 1914.

Il semble que ce travail ait traîné en longueur jusqu'au 14 avril 1915, alors que le commissaire a émis l'avis suivant sous forme de résolution: "Que vu la façon déplorable dont la perception à North Sydney s'est faite au cours des deux dernières saisons et dans l'intérêt général du service de pilotage, le bureau des commissaires ne se sent pas de maintenir au poste de percepteur le commissaire Vooght pour l'année suivante sans exiger de lui des garanties suffisantes assurant l'administration convenable et fidèle de ses fonctions à ce titre, et le bureau du fait de cette résolution fait savoir au secrétaire qu'il a à avertir M. Vooght que si le ou avant le 30 avril il ne peut s'assurer deux cautions à la satisfaction du bureau, il faudra en venir à une autre nomination."

Le 28 mai 1915 la démission de M. Vooght, à titre de percepteur du pilotage à North Sydney, a été lue et acceptée. Puis de nouveau, à la page 91, à la date du 25 novembre 1915, on trouve l'entrée suivante: "Cette assemblée a été convoquée afin d'examiner quelle attitude l'autorité doit prendre relativement à l'initiative dont nous menacent les héritiers de l'ex-pilote feu George Brown, aux fins de recouvrer les recettes de pilotage qui lui sont dues. Le pilote Richardson ayant expliqué que cet argent, soit la somme de \$155.75, avait été laissée aux mains de M. R. T. J. Vooght jusqu'à ce que l'on sût à qui il devait revenir légalement, on résolut de faire verser cette somme par

le secrétaire et de la déduire du salaire de commissaire de M. Vooght. Le secrétaire a reçu instruction d'agir avec prudence dans la remise des fonds et de bien s'assurer de la qualité de la personne ou des personnes aux mains de qui l'argent serait versé."

Il apparaît que le commissaire Vooght avait à plusieurs reprises été mis en demeure de verser cette somme, mais jusqu'au jour de sa comparution devant la commission, soit le 14 mars 1918, il n'avait pas réglé cette affaire.

Interrogé il a admis que cet argent restait dû, en ajoutant toutefois qu'il avait pris des mesures pour en faire le retour à la fin de cette année à même son salaire de commissaire. La seule explication qu'il a eu à donner en réponse à la question du président: "Q. Ne croyez-vous pas que c'est mal de la part d'un commissaire ce que vous avez fait. Vous êtes censé prendre les intérêts des pilotes?" a été "R. Je le crois; mais dans le temps ce fut pour moi une obligation d'en agir ainsi—c'est tout ce que j'ai à dire."

M. Vooght a été mis en demeure, par le président, de remettre cet argent sur le champ, et nous sommes aise de pouvoir vous informer que par suite d'une communication venue de la part du secrétaire-trésorier du district, il appert que cette question est réglée.

Ce fait isolé et d'autres de même nature confirment vos commissaires dans l'idée qu'il devient nécessaire de se libérer de toute influence ou mainmise locale et de placer la surveillance et l'administration de ce district et des autres sous la férule d'un ministère fédéral.

Un état de choses inusité semble exister au sein du district au sujet de la nomination des percepteurs à North Sydney et au quai international, lesquels perçoivent les droits légalement dus et les remettent aux mains du secrétaire-trésorier qui en fait la distribution aux pilotes.

Le percepteur de North Sydney a reçu l'an dernier \$600, en outre de \$100 pour frais de bureau, alors que le percepteur du quai international reçoit chaque année une allocation de \$250 avec en plus une gratification de \$250 l'an dernier, le tout arrivant à la somme de \$1,200 que l'on a déduite des recettes des pilotes au bénéfice du percepteur.

L'état annuel du district pour 1917, porte un item de \$3,598.98 de dépenses, et si l'on parcourt les données pour les mois de mai, juillet et août, il appert qu'une bonne proportion de ces dépenses consiste en gratifications faites aux capitaines de vaisseaux devenus les hôtes du port.

Les commissaires de ce district reçoivent chacun \$150 par année pour leurs services alors que le surintendant des pilotes reçoit \$250 en sus de sa part des recettes à titre de pilote; quant au secrétaire, il a droit à \$500 par année en sus de son allocation de commissaire.

Nous avons appris qu'un comité des finances composé de trois pilotes, se met en rapports avec le secrétaire trésorier le dix de chaque mois pour examiner la somme d'opérations du dernier mois écoulé et que l'on y décide du partage des recettes entre les pilotes et les apprentis et du règlement des comptes.

PILOTES.

En 1917 il existait trente pilotes lamaneurs dans ce district, le tout constituant deux équipes dont chacune travaillait une semaine à la fois. Cependant, quand il arrivait que le besoin se faisait sentir de pilotes supplémentaires il appert que l'on appelait l'équipe en congé et que celle-ci répondait à l'appel sans tarder.

Quatre des pilotes se tiennent au quai international, deux à North Sydney, deux à la disposition des vaisseaux faisant le service des lacs du Bras d'Or, les autres se partageant entre les deux stations de Low Point et de Lloyd's Cove.

Les pilotes affectés aux vaisseaux des lacs se tiennent en permanence sur ces navires, avec la permission de l'autorité de pilotage, et reçoivent apparemment une indem-

DOC. PARLEMENTAIRE No 104

mité individuelle des mains des propriétaires des vaisseaux pour travail exécuté en dehors du district, le tout en sus des parts de l'ensemble des recettes de pilotage du district. On pourrait arguer que certains de ces pilotes ne connaissent rien, ou à peu près, de la carte, et semblent s'acquitter de leurs fonctions d'après des méthodes fort quelconques.

APPRENTIS-PILOTES.

Si l'on en croit les déclarations du surintendant des pilotes Barrington, il existe huit apprentis-pilotes nommés, semble-t-il, à la suite d'influences d'un caractère politique et qui, après avoir eu à servir deux ans dans le service de pilotage, sont censés posséder une saison de service de haute mer.

Certains des apprentis-pilotes actuels se trouvent dans le service depuis plus de cinq ans, l'un d'entre eux ayant plus de cinquante ans d'âge. Ces apprentis reçoivent la moitié de la part d'un pilote, cette dernière s'étant élevée l'année dernière jusqu'à \$871.52 par apprenti. Tout ceci, aux yeux des commissaires, constitue une imposition gratuite sur la navigation, et par ce que nous avons pu apprendre, il ne semble pas que les apprentis rendent aucun service en retour de cette rémunération, leur seul travail se concentrant aux stations des pilotes et sur les bateaux-pilotes.

L'un des apprentis-pilotes questionné par vos commissaires semble avoir été trois ans dans le service de pilotage et être absolument ignorant des fonctions d'un pilote. Il ne sait comment gouverner un navire, ne comprend pas la carte ou ligne de direction et n'a fait au cours de sa carrière que sept voyages aux côtés d'un pilote. Un autre apprenti-pilote qui a eu des mois de service se trouve de son côté sans aucune connaissance de la carte et de l'embarcation à essence.

Il semble que ces apprentis s'acquittent en somme de façon satisfaisante et convenable de leurs fonctions une fois bien entraînés, mais par ce que nous avons entendu nous nous sommes rendu compte que les pilotes lamaneurs ne s'imposent absolument aucun travail à leur endroit, du moins pour ce qui est de les seconder dans l'expertise à obtenir au sein du district de pilotage de Sydney. Leur unique soin, semble-t-il, consiste à s'occuper de les conduire au bateau ou de les en ramener par l'embarcation à essence.

BATEAUX-PILOTES.

Les pilotes disposent d'une embarcation à essence de 35 pieds de longueur totale sur 8 pieds de largeur, dénuée de tout lit, et de deux embarcations légères. Le bateau, manœuvré par les pilotes et les apprentis, revient aux pilotes à quelque chose comme \$1,200.

ÉPREUVES VISUELLES ET AUDITIVES.

Il appert qu'avant 1917 aucun examen officiel de la vue et de l'ouïe pour les pilotes et les apprentis n'ait été imposé, cependant il semble que l'on ait résolu dans ce district d'imposer à l'avenir un examen annuel de la vue et de l'ouïe à la suite de la suggestion du commissaire fédéral des sinistres maritimes, après que ce dernier eût fait certaines constatations occasionnées par l'échouement d'un vapeur au port de Sydney, alors que le navire était sous la direction d'un pilote lamaneur.

FONDS DE PENSION.

On déduit une proportion de deux et demi pour cent des recettes des pilotes aux fins de constituer un fonds de pension pour ces derniers en même temps qu'une allocation aux veuves et enfants de pilotes décédés, ce qui fait qu'à la date du 31 décembre 1917 il existait à la caisse d'épargne une somme de \$213.20 en sus d'un placement de \$4,000 en bons de la victoire.

9 GEORGE V, A. 1919

NOMBRE DES PILOTES.

Nous nous sommes rendu compte à la suite des renseignements obtenus, que le nombre des pilotes dans ce district est trop élevé, et cette commission a reçu une pétition portant les noms d'un certain nombre de pilotes, présents à l'époque de la présentation, à l'effet que le nombre des pilotes soit ramené à vingt-six et le nombre des apprentis-pilotes à quatre.

DISTRICT DE ST. JOHN.

Nous avons inauguré nos travaux en cet endroit le 20 mars 1918, aux quartiers de la Chambre de commerce que cette dernière avait mis gracieusement à notre disposition. Nous avons entendu vingt-sept personnes dont la première était M. J. U. Thomas, secrétaire-trésorier du district, qui ne fait pas partie de la commission.

La présidence est actuellement sans titulaire, du fait du décès de M. James E. Cowan, et le bureau tel qu'à présent constitué comporte six commissaires en outre du secrétaire.

Nous avons constaté que le pilotage à St. John est partagé en trois districts, à savoir :

Premier district : de l'île Partridge au cap Musquash, au n.o. ;

Deuxième district : du cap Musquash à la pointe Lepreaux, n.o. ;

Troisième district : des limites extérieures du deuxième district à un point situé entre la pointe nord de Grand Manan à la pointe Liberty, N.O. $\frac{1}{4}$ n. chenal nord,— et de l'île Machias Seal au cap Sable, île Seal, S.S. e., chenal du sud.

Le secrétaire nous a remis trois registres où la première entrée date du 11 août 1874 et consigne la première assemblée officielle des commissaires de pilotage de St. John. Ces registres ont été régulièrement tenus et portent pour la dernière entrée la date du premier mars 1918.

Nous avons constaté en parcourant page par page ces registres qu'un nombre considérable de différends ont été soulevés entre les pilotes et les capitaines, relativement à la responsabilité touchant les vaisseaux signalés au secrétaire comme ayant été hélés dans les limites du pilotage et qui avaient plus loin pris à bord un autre pilote. Il nous est revenu qu'une bonne partie du temps des commissaires s'est passée à régler ces différends. On voit même d'après les registres que dans plus d'une occasion on a dû convoquer des assemblées et que, vu l'impossibilité de constituer le quorum, on s'est vu forcé de dissoudre l'assemblée.

La somme en 1917 des recettes des pilotes a été de \$35,681.37, toutes déductions pour fins de fonds de pension et autres frais s'élevant au chiffre de \$4,442.37, ce qui laisse un solde de \$31,239 à être distribué aux pilotes, lesquels défraient les dépenses de bateau, etc., ces dépenses, au dire du pilote Doherty, arrivant à la moyenne de 100 par mois et par homme à peu près. Bien que les déclarations dans leur ensemble soient à l'effet que les recettes provenant de chaque bateau sont divisées entre les pilotes à part égale, les données annuelles du ministère de la Marine ne portent nulle part que deux pilotes aient reçu une somme identique.

GOÉLETTES-PILOTES.

Il existe deux goélettes-pilotes pour ce district, la *Howard D. Troop* qui a 105 pieds de longueur totale, 23 pieds de largeur, une capacité de 60 tonnes nettes, pouvant recevoir six pilotes et un équipage de quatre hommes. Elle possède des moteurs auxiliaires, sa vitesse est d'environ 8 nœuds. elle a été estimée en 1916 à \$9,800 et a été mise en chantier en 1896. Le *David Lunch*, vaisseau auxiliaire également, a atteint le chiffre estimatif de \$6,600. Ces données sont puisées aux archives portant la date

DOC. PARLEMENTAIRE No 104

du premier septembre 1916 et furent obtenues par un estimateur. Ces deux bateaux-pilotes se font concurrence et sont la propriété personnelle des pilotes, les commissaires n'y possédant aucune part.

Suivant les règlements du district, tout pilote breveté est requis d'être détenteur enregistré de quatre tonnes au bas mot du tonnage d'un bateau-pilote licencié et en service actif. Malgré cette stipulation la coutume fut, dans le passé, quand il arrivait qu'un homme ne possédait pas la quantité requise d'actions dans un bateau-pilote, de lui accorder ce que l'on appelle une action enseigne ce qui lui permet d'utiliser un bateau de petites dimensions pour monter à bord des vaisseaux à piloter.

Il se trouve à l'heure actuelle un pilote qui est dans l'impossibilité d'utiliser cette enseigne du fait que les commissaires ne sont pas disposés à lui accorder cette permission, qui lui est nécessaire. Ce pilote a vingt ans de métier et ne détenait des actions sur un bateau-pilote, le *David Lynch*, sur lequel l'hypothèque dont il était le détenteur s'est trouvée être forclosée, l'homme se trouvant dans l'impossibilité jusqu'à aujourd'hui d'acquérir une ou plusieurs autres actions sur un autre bateau-pilote, et ce même à la suite du recouvrement du *David Lynch* par cinq pilotes, ce qui fait que l'homme ne peut exercer son métier de pilote.

PILOTES.

Nous trouvons à l'heure actuelle dans ce district quatorze pilotes lamaneurs, dont un septuagénaire qui vient d'atteindre ses 72 ans, et deux sexagénaires qui atteindront bientôt leur 65 ans.

APPRENTIS.

Il existe quatre apprentis-pilotes dans le district de pilotage de St. John, dont les âges varient entre 18 et 19 ans. Il nous a été impossible de faire venir ces apprentis devant la commission vu qu'ils se trouvaient tous, pour l'instant, en mer sur des bateaux-pilotes. Ces apprentis-pilotes sont tous liés à des pilotes en vertu de contrats d'apprentissage, leurs services étant dus pendant une période de cinq ans à ces pilotes, et ce en sus de l'engagement de servir en qualité de marin sur un vaisseau gréé en carré faisant double traversée en Europe ou dirigé sur l'Amérique du sud; ils peuvent également servir sur un vapeur, à la discrétion de l'autorité de pilotage, et reçoivent \$10 par mois de gages. Ils se trouvent dans l'impossibilité de gonfler leurs recettes pendant la période où ils servent sur les goëlettes-pilotes.

POULE DES RECETTES.

Nous voyons d'après les déclarations entendues que chaque bateau-pilote met ses recettes de pilotage en poule pour fins de distribution entre les pilotes détenteurs d'actions pour chaque bateau et servant sur ces mêmes bateaux.

FONDS DE PENSION.

Les déclarations du secrétaire sont à l'effet que le fonds de pension constitué à la date du 3 décembre 1917 arrivait au chiffre de \$17,684.69, le pourcentage de 7 pour 100 étant déduit des recettes des pilotes en même temps que 25 cents par pied de tirage sur le pilotage extérieur, le solde, les frais de bureau et le salaire du secrétaire payés, allant par versement direct ou par lettre de crédit au fonds de pension.

Le pilote Rogers, dans sa déclaration, a exprimé son mécontentement sur la façon dont le fonds de pension était administré.

AUTORITÉ DE PILOTAGE.

L'ensemble des déclarations entendues est à l'effet que l'autorité de pilotage pour le district de St. John devrait reposer entre les mains du ministre de la Marine et des

9 GEORGE V, A. 1919

Pêcheries. Cette manière de voir a semblé être l'avis unanime et des pilotes et des commissaires.

STATION DE PILOTES.

Le capitaine Bennett, commissaire du district, appuyé par la majorité des personnes présentes, a d'abord proposé que les trois districts existants ne devraient plus exister et que l'on devrait adopter une station centrale où croiserait un chaland-pilote à vapeur. Ci-suit la position projetée de cette station:

Pointe Musquash, position approximative magnétique, N.O., Cape Spencer, position approximative magnétique E. $\frac{1}{4}$ N., à distance de 8 milles de l'île Partridge.

RECOMMANDATIONS.

DISTRICT DE MIRAMICHI.

Pour le district de Miramichi nous avons l'honneur de faire les recommandations spéciales suivantes:

1. Que l'administration nous y a paru fort satisfaisante.
2. Que les conditions de pilotage nous y ont paru être d'un caractère exceptionnel et que les recettes des pilotes pour l'année 1917 y ont été exceptionnellement minimales du fait de la baisse des expéditions commerciales par eau dans ce district par la voie des ports. Que l'urgence y est pressante d'arriver à quelque chose par quoi les recettes individuelles de ces gens puissent voir leur chiffre s'élever, et à cette fin nous recommandons instamment que le nombre des pilotes y soit diminué de façon à ne pas dépasser le chiffre de douze, et, pour arriver à ce but, que l'on requière la mise à la retraite de quatre des plus anciens pilotes dont l'âge varie entre 71 et 74 ans. Vos commissaires jugent que cette retraite forcée entraînera certains ennuis vu que ces gens sont encore vigoureux et d'une activité fort ordinaire. Cette constatation faite et présente à l'esprit, nous recommandons l'adoption d'un système de compensation annuelle de quelque nature en faveur de ces hommes, laquelle ne dépasserait pas \$300 et ce à titre de rente viagère; toutefois cette initiative ne devra pas être considérée comme devant s'étendre aux pilotes qui pourraient à l'avenir prendre leur retraite au sein de ce district. Un tel état de choses entrera en ligne avec le précédent créé par le ministère de la Marine au sein du district de pilotage de Québec alors que le nombre des pilotes de ce district a été diminué il y a quelques années.
3. Que, en vue d'encourager et maintenir un service de pilotage, les commissaires recommandent que le vaisseau-pilote actuel, l'*Admiral Beatty* (qui passe pour être parfaitement convenable pour le service et à peu près neuf) soit acheté aux pilotes et que les frais d'entretien du service soient aux charges du ministère jusqu'au jour où la moyenne des recettes des pilotes soit arrivée au chiffre de \$750 par année. Si on ne fait rien, il ne sera pas possible, de l'avis de vos commissaires, d'entretenir le service de pilotage. Ce district a de l'importance et vos commissaires jugent qu'il importe qu'on lui porte aide et assistance tout de suite, et ce sans créer un précédent, uniquement à cause des circonstances exceptionnelles actuelles.
4. Que l'on augmente de 5 pour 100 par année la proportion à déduire des recettes brutes des pilotes de ce district aux fins de créer et maintenir un fonds de pension en faveur des pilotes de ce district qui prennent leur retraite.

DISTRICT DE PILOTAGE DE SYDNEY.

Nous avons à faire les recommandations suivantes au sujet du district de pilotage de Sydney:

1. Que le système actuellement en vogue dans ce district pour les fins de perception des droits de pilotage par l'intermédiaire des percepteurs installés à North Sydney

DOC. PARLEMENTAIRE No 104

et au quai international soit, sans plus de retard, abandonné. Que tous les droits de pilotage soient par ordonnance versés aux percepteurs des douanes à North Sydney et à Sydney, lesquels seraient responsable vis-à-vis l'autorité de pilotage et n'accorderaient carte blanche à aucun vaisseau avant que ces droits ne fussent versés, ou encore que des arrangements satisfaisants ne fussent arrêtés en vue du paiement de ces droits.

CHALAND-PILOTE.

2. Qu'un chaland-pilote à vapeur soit accordé à ce district pouvant recevoir douze pilotes. Que ce chaland soit utilisé pour le district de pilotage de Louisbourg à la fin de l'hiver et au commencement du printemps pendant la période des glaces lors de la fermeture du port de Sydney.

Que l'on déduise la proportion de $7\frac{1}{2}$ pour 100 des recettes brutes annuelles des pilotes du district de pilotage de Sydney pour couvrir les frais d'exploitation et d'entretien de ce chaland-pilote à vapeur. Que les pilotes soient requis de payer leurs repas à bord du chaland au tarif que fixera le surintendant.

3. Que le fonds de pension soit placé sous la garde et l'administration du ministre de la Marine et des Pêcheries et que, comme la chose se pratique actuellement, on déduise cinq pour cent des recettes de pilotage aux fins de cette administration en même temps que toutes recettes perçues du fait des permis "pavillon blanc" qui pourront être retirées et toutes amendes que l'on pourra encaisser.

4. Que le nombre des pilotes de ce district est excessif et nous recommandons que l'on n'embauche plus de pilotes à l'avenir tant que le nombre des pilotes dépassera le chiffre de vingt. Il est bien entendu naturellement que le nombre des pilotes ne sera pas diminué avant que les apprentis actuels n'obtiennent leurs commissions. Les vingt pilotes actuels sont, à notre sens, en nombre suffisant pour répondre aux exigences du trafic dans ce district.

5. Que chaque apprenti-pilote actuel de ce district soit requis d'accompagner chaque année un pilote commissionné dans cinquante voyages complets pour le moins.

6. Que l'on ne nomme pas d'autre apprenti-pilote dans ce district (Voir les recommandations générales).

DISTRICT DE PILOTAGE DE LOUISBOURG.

Nous désirons faire les recommandations suivantes spéciales à ce district :

1. Qu'au commencement du printemps comme à la fin de l'hiver, pendant la période des glaces dans cette contrée, le chaland à vapeur dont nous avons recommandé l'adoption pour le district de pilotage de Sydney soit utilisé pour le district de pilotage de Louisbourg. Que cinq pour cent des recettes brutes des pilotes de ce district soit déduit—tout le temps de l'utilisation du chaland pour le service—aux fins d'application à l'entretien et à l'exploitation de ce chaland. Que les pilotes soient requis de payer leurs repas à bord de ce chaland à un tarif que fixera le surintendant, tout comme pour le district de Sydney.

2. Que l'on déduise chaque année cinq pour cent des recettes brutes des pilotes de ce district aux fins de créer et maintenir un fonds de pension en faveur des pilotes retraités.

DISTRICT DE PILOTAGE DE ST. JOHN.

Pour ce qui est du district de pilotage de St. John, nous devons faire les recommandations spéciales suivantes en sus de nos recommandations générales :

1. Que les trois districts de pilotage tels qu'à présent constitués sous cette autorité soient immédiatement abolis et que l'on constitue un district unique dont les limites extérieures se trouvent au territoire de croisière du chaland-pilote que nous indiquons ci-après.

9 GEORGE V, A. 1919

2. Que l'on assure l'existence d'un chaland-pilote à vapeur devant servir, en tout temps, à l'embarquement et au débarquement des pilotes à la limite extérieure du district ci-dessus, et devant croiser dans les directions suivantes: feux de la pointe Musquash, situation magnétique N.O.; feux du cap Spencer, direction magnétique E. $\frac{1}{4}$ N., à la distance de 8 milles de l'île Partridge.

3. Que la combinaison des tarifs des trois districts actuels de pilotage soit divisée par trois pour arriver à constituer un nouveau tarif pour le district projeté ci-dessus.

Cette initiative arriverait à constituer un tarif juste et équitable pour le nouveau district, et, s'il faut en croire les avis entendus, rencontrerait l'approbation de toutes les parties intéressées. L'adoption des recommandations ci-dessus et leur mise en vigueur ferait disparaître le système actuel de trois districts où l'on trouve trois tarifs distincts et différents; on y trouverait en outre cet avantage de permettre aux capitaines de vaisseaux entrants de savoir au juste à quel endroit ils peuvent trouver un pilote. Ce serait également un moyen de faire disparaître les différends nés de l'état actuel de concurrence qui fait qu'un vaisseau peut être requis de déboursier double pour fins de pilotage pour n'avoir pas embarqué un pilote dont les prétentions sont d'avoir été le premier à offrir ses services sans avoir été aperçu par le vaisseau.

RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES SUR LES DISTRICTS DE PILOTAGE DE QUÉBEC ET DES PROVINCES MARITIMES.

Nous avons l'honneur de faire les recommandations suivantes sur les districts de pilotage pour la province de Québec et les Provinces Maritimes.

1. Que les commissions à qui est actuellement confiée l'administration du service de pilotage pour les districts de Miramichi, Sydney, Louisbourg et St. John ont paru à vos commissaires avoir perdu leur utilité, et nous recommandons l'adoption immédiate d'une législation constituant le ministre de la Marine et des Pêcheries l'autorité de pilotage pour ces districts.

2. Qu'il est urgent qu'un surintendant, possédant une expérience de haute mer et un passé sans tache, soit immédiatement investi d'une autorité pleine et entière sur les districts combinés de Sydney et Louisbourg. Qu'un surintendant muni de titres de même nature soit nommé pour le district de St. John et qu'on lui adjoigne un aide compétent pour le district de Miramichi, ce dernier devant répondre de sa gestion au surintendant du district de St. John, et ayant la main mise sur les districts de St. John et Miramichi. Que ces fonctionnaires soient sans retard investis d'une autorité pleine et entière sur les districts à eux confiés aux fins de réorganiser et administrer les affaires de leur champ d'action, et qu'ils aient à répondre de leur administration directement au ministre de la Marine et des Pêcheries. Que ces surintendants n'aient jamais rempli les fonctions de pilotes dans ces districts.

3. Que les examens de la vue et de l'ouïe des pilotes et des apprentis actuels soient faits d'après un système uniforme, ce système valant pour les divers districts. Que ces examens aient lieu annuellement pour les pilotes et apprentis âgés de moins de 65 ans, et tous les six mois pour les pilotes dont l'âge varie entre 65 et 70 ans. Que tout permis accordé quand le pilote a atteint l'âge de 65 ans soit remis à la discrétion du ministre et que tous les pilotes soient requis de prendre leur retraite une fois arrivé à l'âge de 70 ans. Que l'on adopte le système en vogue dans les districts de pilotage de Québec et Montréal, tel qu'établi par le règlement 16 du district de pilotage de Montréal, qui requiert de la part de tous les pilotes et apprentis-pilotes d'avoir à subir annuellement un examen de la vue, de l'ouïe et de dyschromatopsie devant un homme de Part et un fonctionnaire du ministère de la Marine, tous les deux nommés par le ministre, et que les examens de la vue soient de même nature que ceux subis par les candidats aux examens de capitaines et de maîtres.

DOC. PARLEMENTAIRE No 104

4. Que nul pilote ou apprenti-pilote ne soit autorisé à faire usage de liqueurs enivrantes. Que toute infraction à cette règle soit passible d'amende ou de suspension pour le premier délit et de renvoi en cas de récidive.

5. Que toute liqueur soit bannie de tout bureau de pilotage ou à bord de tout chaland-pilote ou de toute station de pilotes. Toute infraction à cette règle devant entraîner la destitution immédiate.

6. Que pour ce qui est des gratifications accordées aux pilotes, nous réitérons la recommandation 23 de notre rapport relative au district de pilotage de Halifax; à savoir que le fait pour un pilote de solliciter, ou d'user de n'importe quelle influence aux fins d'assurer pour lui-même ou pour tout autre pilote, le pilotage de tout vaisseau ou vaisseaux requis de payer le pilotage ou toute autre imposition, ou d'offrir tout encouragement, monétaire ou autre, soit strictement prohibé, et que toute infraction à cette règle soit tenue pour un délit et traitée comme tel.

7. Qu'aucun pilote n'obtienne le permis d'accomplir les fonctions de pilotage en dehors de son propre district.

8. Que, dès la nomination des surintendants, tel que ci-haut recommandé, l'on prépare et adopte un nouveau régime de règlements définissant la nature de leurs fonctions y compris des dispositions relatives au traitement et à la direction à faire suivre aux pilotes, etc., et ce pour les districts respectifs.

9. Que, dès l'atteinte, pour un pilote lamaneur, de l'âge de 65 ans, ce dernier soit requis de remettre son permis, et que, pourvu qu'il se trouve en état de subir l'examen ordinaire semi-annuel de la vue et de l'ouïe, il puisse obtenir un permis l'autorisant à remplir les fonctions de pilote lamaneur et ce jusqu'à ce qu'il ait atteint l'âge de soixante-dix ans, alors qu'il devra se retirer définitivement du métier.

10. Que les systèmes actuellement en vigueur dans les divers districts de pilotage des Provinces maritimes, relativement au maintien de la coutume des apprentis-pilotes aux fins de remplir les vides qui peuvent se creuser dans les rangs des pilotes lamaneurs, n'ont pas été jugés satisfaisants, et nous recommandons de les faire cesser dès que les apprentis-pilotes actuellement en apprentissage, auront fait leur temps de service et reçu leur commission ou non et cesseront d'être apprentis-pilotes, et que l'on ne requière plus les services d'apprentis-pilotes dans l'avenir. Qu'avis public soit donné lorsqu'il se produit des vides dans les rangs des pilotes lamaneurs dans les divers districts de pilotage des Provinces maritimes, tout comme dans le district de pilotage de Québec, et que l'on institue un examen des candidats sous la surveillance personnelle d'un fonctionnaire du ministère de la Marine et des Pêcheries, assisté d'un pilote lamaneur appartenant à un grade aussi élevé que celui que l'on requiert pour les fonctions d'assistant-maître-pilote en second sur un vaisseau de haute mer, les questions imprimées devant recevoir des réponses également imprimées, et que chaque candidat soit tenu de subir un examen physique, de la vue et de l'ouïe avant son admission définitive au service de pilotage, toute préférence devant être accordée aux candidats détenant des certificats de haute mer ou côtiers, suivant les grades. Vos commissaires ont l'intention de voir à ce que ces recommandations aient force pour tous les districts de pilotage des Provinces maritimes aussi bien que pour les districts de pilotage de Québec, non toutefois pour le district de pilotage de Montréal, vu la nécessité pour ce district de posséder, à notre sens, le système des apprentis.

11. Que le système de fiches actuellement en usage au sein du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour ce qui touche aux registres pour les districts de pilotage de Montréal et Québec, soit mis en usage dans les districts des Provinces maritimes, et que les surintendants respectifs voient à ce qu'il soit strictement mis en vigueur.

12. Que le ministre de la Marine et des Pêcheries devrait prendre en mains et administrer les fonds de pension des pilotes existants ou qui peuvent par la suite être institués. Que les pilotes des districts respectifs soient chaque année requis de nommer un des leurs qui, pour le moment, devra agir la main dans la main avec le surintendant local ou tout autre fonctionnaire du ministère et faire à ce dernier toutes suggestions

9 GEORGE V, A. 1919

dont la nécessité se fera de temps à autre sentir sur l'administration des fonds de pension des pilotes au soin des divers districts.

13. Que, après mûres délibérations au sujet de la mise en commun des recettes de pilotage, laquelle à notre sens tend à perpétuer un monopole en faveur d'un corps dont les intérêts ne sont pas les mêmes que ceux bien compris du grand public, du fait que les pilotes profitent de la poule moyennant travail ou non de leur part, et alors qu'ils ne donnent pas leurs services aussi promptement ou avec autant de bonne volonté que si leur engagement dépendait de leur compétence ou de leur bon travail, et que la somme de service rémunéré reposait sur le travail individuel de chaque pilote, et après avoir étudié les divers systèmes en vogue au Canada et ailleurs, et pour donner suite à la recommandation que nous avons faite à l'effet que le ministre de la Marine et des Pêcheries soit constitué l'autorité de pilotage pour tous les districts de pilotage du Canada, vos commissaires recommandent que les pilotes soient mis sur un pied de salaire que l'on pourra rendre compatible de s'adapter aux exigences des districts locaux. Que les pilotes aient toute latitude de retirer une certaine somme par mois, le solde étant versé tous les quatre mois, déductions faites des dépenses du district, et une certaine proportion, pas moindre que 5 pour 100, devant servir à la création d'un fonds de pension. Vos commissaires reconnaissent les difficultés qui peuvent naître de la création du système préconisé dans les districts qui ne sont dotés que de quelques pilotes, et pour y faire face nous recommandons que dans les districts où la moyenne des recettes des pilotes dépasse \$2,000, une proportion de 25 pour 100 du surplus de cette somme soit versée à un fonds destiné à aider à l'entretien du service de pilotage dans les districts moins fortunés. Dans la fixation de l'échelle des salaires les pilotes voudront avoir l'oreille du ministère et il conviendra de tenir compte des conditions locales de chaque district. Vos commissaires sont d'avis que tous les services de pilotage au Canada devraient être à la charge et à l'initiative de la navigation et ne devraient pas constituer un drainage des revenus du pays.

Ces lignes ne constituent qu'une courte esquisse d'un état de choses qui naturellement va constituer presque une révolution, et nous pensons que si les fonctionnaires de la marine qui comprennent les pilotes savent s'y prendre, eux qui sont en mesure d'entrer dans l'esprit de ces gens, on ne rencontrera pas trop d'obstacles dans la mise en vigueur de ces règles.

La commission s'est rendu compte que les pilotes constituent à tout prendre un corps intelligent et capable, et si l'on a soin de s'en remettre à un homme qui aurait par exemple qualité de capitaine de vaisseau, le gouvernement n'aura pas à appréhender d'ennuis sérieux et même, en cas de différends possibles, ces différends pourront être soumis au ministère qui les aplanira.

Il est bien compris qu'aucun pilote ne devra avoir droit à aucune part des recettes ou des revenus des tarifs dont pourraient bénéficier les pilotes, tout le temps où il sera absent sans permission, et si le cas se présentait d'un pilote tombant malade et pouvant fournir un certificat médical, cet homme devrait avoir droit à sa part de recettes pour la durée d'une période ne dépassant pas un mois par année. Toutes les recettes de pilotage et autres devraient être perçues par les soins du ministère de la Marine et des Pêcheries et aller à ce dernier.

14. La question des tarifs a été traitée dans les rapports de districts.

15. Et ici, et à titre de mesure temporaire, comme il est entendu que les questions d'ordre pratique qui naissent de jour en jour dans les choses de pilotage entre les compagnies de navigation et les pilotes sont de telle nature qu'elles peuvent être mieux réglées par un marin, et que par là on évite que le ministre ou le sous-ministre perde un temps précieux pour des détails d'administration qui exigent des règlements d'un caractère pratique, nous recommandons qu'un fonctionnaire entendu du ministère ait à les régler. L'état de choses dans le district de Montréal est tel que l'harmonie la plus parfaite existe entre les compagnies de navigation et les pilotes, les assureurs se montrant de leur côté pleinement satisfaits de l'administration gouvernementale, et si nous pouvons arriver à faire la même constatation ailleurs que dans Québec vos com-

DOC. PARLEMENTAIRE No 104

missaires jugent que les efforts du gouvernement auront reçu ample satisfaction, et que le stigmate qui s'attache au pilotage sur le Saint-Laurent sera lavé.

DISTRICT DE PILOTAGE DE MONTRÉAL.

D'après ce que votre commission a pu en juger par les déclarations entendues, il semble que l'administration du district de pilotage de Montréal a été portée à un haut point d'efficacité et, à ce sujet, il convient de faire large part du mérite au fonctionnaire fédéral qui a eu le soin des registres, etc., et a marché sur les traces d'un fonctionnaire décédé dont la méthode de travail a donné ample satisfaction.

L'un des problèmes soulevés dans ce district a été la requête faite par les pilotes de Montréal relativement à une augmentation des droits relatifs aux mouvements à faire exécuter aux vaisseaux à l'intérieur du port de Montréal. Le tarif actuel de \$5 pour chaque déplacement a été établi alors que la Longue-Pointe constituait la limite extérieure du port de Montréal, mais depuis l'extension des limites de ce port jusqu'au Bout de l'Île, le tarif n'a pas varié.

Cette question une fois tournée et retournée et à la suite de conversations intervenues avec les compagnies de navigation, nous en sommes venus à la conclusion que les pilotes de Montréal ont droit à une augmentation motivée et nous recommandons l'adoption de l'échelle graduée suivante:

Pour le déplacement de tout vaisseau à partir du canal Lachine jusqu'au quai Victoria ou à n'importe quel endroit en dedans de ces limites, ou vice versa, \$5.

Pour le déplacement de tout vaisseau de navigation intérieure ou des lacs à partir du canal Lachine jusqu'à la section 50, ou vice versa, \$5.

Pour le déplacement de tout vaisseau de navigation intérieure ou des lacs à partir de la section 50 jusqu'à la limite est du port, ou vice versa, \$10.

Pour le déplacement de tout vaisseau de haute mer à partir de n'importe quel endroit à l'intérieur du port en amont du quai Victoria jusqu'à la section 50, ou vice versa, \$10.

Pour le déplacement de tout vaisseau de haute mer de n'importe quel endroit en amont de la section 50, jusqu'à la cale sèche Vickers ou vice versa, \$15.

Pour le déplacement de tout vaisseau de haute mer à partir de n'importe quel endroit en amont de la section 50 jusqu'aux limites est du port, ou vice versa, \$20.

Pour le déplacement de tout vaisseau de haute mer à partir de n'importe quel endroit en amont de la section 50 jusqu'aux terrains Explosive, \$15.

Au cas où le pilote serait retenu à bord plus de 24 heures, il aura droit à une solde supplémentaire de \$10 par jour. Ce en sus du pilotage ordinaire du vaisseau entre Montréal et Québec.

Poule des recettes des pilotes dans le district de Montréal.

Pour ce qui est de la poule des recettes des pilotes dans le district de Montréal, tel que défini dans une lettre du sous-ministre de la Marine datée du 23 juillet 1918, avec documents attachés venant de la part du secrétaire du comité des pilotes de Montréal en date du 18 juillet 1918, la commission a étudié cette affaire sous toutes ses faces.

Le secrétaire du comité des pilotes de Montréal porte les recettes du pilote Angers à \$1,039.74 pour quatorze voyages; le pilote A. Perron, \$985.84 pour vingt-huit voyages, et Norbert Arcand à \$349.70 pour dix voyages. Mais ce sont là des cas exceptionnels.

En outre les commissaires joignent à ce document le tableau des recettes des pilotes lamaneurs dans ce district à partir de l'ouverture de la navigation jusqu'au 29 juillet pour les années 1915, 1916, 1917 et 1918, et on pourra se rendre compte en le parcourant que la moyenne des recettes pour 18 pilotes appartenant à une ligne spéciale a été pour 1918 de \$911.85 et pour les 32 pilotes travaillant à "tour de rôle", de \$603.

9 GEORGE V, A. 1919

En 1913, avant la guerre, si l'on établit une comparaison jusqu'à la date du 29 juillet, temps normaux, la moyenne des recettes des pilotes s'est élevée à \$1,079.75 pour les pilotes lamenteurs, et, à \$643.46 pour ceux qui travaillent à tour de rôle.

Si on met face à face les conditions normales et les conditions actuelles on trouve peu de différence et aucune raison, à notre sens, pour recommander un changement dans la distribution des recettes.

On peut, pour être juste, déclarer ici que pour l'année 1916 et jusqu'à la date du 29 juillet, les pilotes de ligne ont gagné une moyenne de \$845.50 et les "tour de rôle" \$750.54. On peut par là se rendre compte que depuis le commencement de la guerre les "tour de rôle" (qui sont ceux qui désirent voir opérer un changement) ont gagné en proportion, toutes choses égales d'ailleurs, de meilleurs gages que les pilotes de ligne.

Bien plus les représentants de lignes établies sont unanimes à s'opposer à tout changement dans la distribution des recettes en prétendant qu'une telle mesure aurait pour effet de nuire à l'esprit d'entreprise des pilotes du district de Montréal qui ont les yeux, pour arriver à une promotion, sur le passage du "tour de rôle" aux lignes régulières. Les pilotes réguliers font naturellement moins de voyages, mais les vaisseaux qu'ils ont à piloter sont plus lourds et plus durs de manœuvre et demandent les pilotes les plus compétents possibles.

La commission s'est rendu compte qu'il est entré moins de vaisseaux dans le port depuis l'ouverture des hostilités et que les recettes brutes du service de pilotage sont moindres.

Le président du comité des pilotes a mentionné dans son témoignage le trop grand nombre des pilotes et il a déclaré que ce nombre devrait être réduit à quarante.

Vos commissaires sont du même avis, et ils suggèrent que durant la guerre le nombre des pilotes soit réduit de cinquante à quarante, et que permission soit accordée à tout pilote d'entrer dans le service naval, ou au service de n'importe laquelle des compagnies de navigation, en qualité de capitaines, seconds, ou en d'autres qualités, ou qu'ils soient mis à même de servir leur pays comme les autres citoyens ont été appelés à le faire. A la fin de la guerre, ces hommes auront la permission de retourner au service du pilotage.

Vos commissaires sont d'avis que ceci compenserait le fléchissement dans le nombre des vaisseaux et augmenterait les salaires actuel des pilotes dans une mesure suffisante pour leur permettre de faire face au coût de la vie de nos jours.

DISTRICT DE PILOTAGE DE QUÉBEC.

Au sujet du district de pilotage de Québec, nous avons constaté que l'administration des affaires du pilotage a subi une très grande amélioration depuis 1913, due dans une grande mesure à l'adoption d'un système de consignation des archives semblable à celui en vigueur dans le district de pilotage de Montréal.

Les compagnies de navigation ne semblent pas avoir de plaintes sérieuses à faire entendre en ce qui concerne l'administration elle-même; mais il semble y avoir existé un malaise chez les pilotes lamenteurs de ce district, qui a eu en apparence son point culminant dans une action légale intentée par la corporation des pilotes de Québec contre un certain pilote lamenteur Joseph Paquet, afin que ledit pilote Paquet rembourse la somme de \$532.78, étant les droits de pilotage que le pilote Paquet avait perçus durant la saison de 1917 jusqu'au 2 juillet.

La corporation des pilotes prétendait que cet argent lui appartenait en vertu de l'ancienne loi de 1862, alors que le pilote Paquet alléguait en réponse que l'ancienne loi était rappelée par les articles 4 et 5, du chapitre 48, Georges V, à l'exception en tant que l'administration du fonds de pension des pilotes était concernée, et que la corporation des pilotes n'avait aucun droit à l'argent en question en vertu de la nouvelle loi et des règlements adoptés par l'autorité compétente.

DOC. PARLEMENTAIRE No 104

Les allégations de la corporation des pilotes étaient, dans l'opinion de vos commissaires, directement contraires aux intentions du ministère de la Marine et des Pêcheries en acceptant les recommandations de la commission royale qui avait enquêté sur les conditions des pilotes dans ce district en 1913. Cette commission avait pour but l'abolition de la corporation des pilotes et le système obligatoire de contrôle des salaires des pilotes qui avait existé dans le district de Québec avant 1913.

M. le juge Dorion, de la Cour supérieure de Québec, devant lequel la cause précitée a été plaidée, a rendu jugement renvoyant l'action de la corporation des pilotes, le 2 novembre 1917.

La corporation des pilotes en a appelé à la Cour du banc du roi du jugement de la Cour supérieure, avec le résultat qu'une majorité de cette cour a rendu jugement renversant la décision de M. le juge Dorion, prétendant que la corporation des pilotes a encore le droit de recevoir des pilotes tous leurs salaires et de les contrôler.

A la suite de ce dernier jugement, le pilote Paquet a informé cette commission lorsqu'il a comparu devant elle, que la corporation des pilotes lui avait offert de défrayer tous les frais de l'action, pourvu qu'il se désistât de son action sans autre appel, et, par suite de manque de fonds, bien que la chose fût directement à l'encontre de son opinion et de ses désirs personnels, Paquet était tenté d'accepter cette offre à moins que le gouvernement ne désirât fournir les fonds nécessaires pour pousser l'action de l'avant et en faire une action-type.

Vos commissaires étaient au courant de tout ce qui précède lorsqu'ils vous ont soumis un rapport intérimaire à propos de cette cause le 23 avril 1918, recommandant que le gouvernement prît fait et cause pour le pilote Paquet, et fournit les fonds nécessaires pour porter la cause devant les tribunaux supérieurs afin d'obtenir une décision ultérieure en l'espèce, et de régler le status des lois 4 et 5, George V, chapitre 48.

Il est entendu qu'agissant d'après la recommandation précitée le ministère de la Justice a maintenant institué les procédures nécessaires afin d'arriver au but désiré, et il est inutile de consacrer plus d'espace à ce sujet, à moins de dire qu'on espère arriver à une conclusion satisfaisante dans un avenir très prochain afin de diminuer la mécontente qui ne cesse sans doute de croître comme résultat des actions des parties intéressées.

Au sujet des pensions accordées aux pilotes de Québec par le gouvernement fédéral.

Dans presque tous les districts de pilotage où vos commissaires ont enquêté, il a été fait allusion au traitement exceptionnel accordé par le gouvernement fédéral aux pilotes dans le havre de Québec et en aval de celui-ci, en particulier en ce qui a trait aux pensions payées aux pilotes lamaneurs à la retraite, pour cause de vieillesse ou autre, au delà de 60 ans, s'élevant à \$300 dans chaque cas, outre la pension de \$300 de leur fonds de pension privé à laquelle ils ont droit.

À ceux qui ont posé cette question, vos commissaires ont répondu, que le gouvernement avait accordé ces pensions supplémentaires afin de réduire le nombre des pilotes de 116 à 75, en 1906, et qu'elle avait été offerte pour engager d'une manière spéciale les pilotes à se retirer; mais on nous a opposé l'argument qu'on payait encore des pensions à des pilotes qui prenaient leur retraite même actuellement, et âgés de plus de 60 ans.

Vos commissaires ont fait une étude fouillée des archives du ministère et autres documents concernant cette question controversée et ils sont arrivés à la conclusion qu'il n'y a pas le moindre doute que l'intention du ministère de la Marine, en accordant ces pensions aux pilotes à la retraite était dans le but spécifique de réduire le nombre des pilotes à un chiffre raisonnable, à savoir, de 116 à 75, en 1906, et rien qu'une interprétation forcée de l'arrêté du conseil du 5 décembre 1906 ne peut être présentée pour appuyer la continuation de cette pratique, une fois le nombre des pilotes réduit à soixante-quinze.

Dans l'opinion de vos commissaires, le principe du décernement des pensions aux pilotes à la retraite, après que le nombre eut été diminué à soixante-quinze, est absolu-

9 GEORGE V, A. 1919

ment injustifiable, à moins qu'on l'applique aux pilotes à la retraite dans les autres districts du Canada, et vos commissaires recommandent que le décernement des pensions aux pilotes à la retraite dans le district de pilotage de Québec, tant qu'on négligera de traiter de la même manière les districts de pilotage de Montréal, d'Halifax, de Sydney, de Miramichi, de St-Jean, de Louisbourg, de Vancouver, de Victoria, de Nanaïmo et de New-Westminster, soit discontinué.

Afin d'adoucir le mécontentement qui existe dans les autres districts de pilotage et d'accorder un traitement juste et équitable, vos commissaires recommandent aussi que toutes les pensions accordées aux pilotes à la retraite du district de pilotage de Québec depuis que le nombre de pilotes est réduit à soixante-quinze, soient immédiatement discontinuées. Il n'y a pas, dans l'opinion de vos commissaires, la moindre raison pour justifier une telle dépense des deniers publics dans un district de pilotage particulier.

Il n'existe aucune raison au monde, en tant que vos commissaires le savent, pour laquelle les pilotes de Québec devraient être favorisés de la contribution qu'ils retirent. Le gouvernement fédéral ne donne pas même une pension à ses fonctionnaires qui le méritent bien, qui retirent dans la plupart des cas des salaires bien moindres et qui travaillent dans des conditions plus difficiles que les pilotes de ce district et pendant douze mois chaque année.

Vos commissaires ne peuvent trop insister sur ce point, et nous sommes sûrs que vous constaterez la force de l'argument avancé, particulièrement en vue du fait que la corporation des pilotes de Québec a un fonds de pension de presque \$100,000 qui semblerait être suffisant pour fournir des pensions raisonnables à tous les pilotes de Québec.

Outre les deux pensions que les pilotes à la retraite à Québec retirent actuellement, il semble qu'on leur accorde \$1,000 à chacun d'entre eux lorsqu'il prend sa retraite, et vos commissaires ne peuvent comprendre ce don, et la seule explication qu'en a donné le secrétaire de la corporation c'est qu'il représente les actions dans les anciens bateaux pilotes.

Au sujet des dépenses, etc., dans le district de Québec.

Vos commissaires ont enquêté avec soin au sujet des diverses sommes dépensées par l'administration, etc., du district de pilotage de Québec; aussi les dépenses d'exploitation de la corporation des pilotes de Québec, et ils ont constaté que pour l'exercice 1916-17 le ministère de la Marine et des Pêcheries a fait les déboursés suivants dans ce district, à part les dépenses d'exploitation et d'entretien de l'allège *Eureka* à la Pointe-au-Père.

Salaires.	\$ 6,269 84
Téléphones.	188 81
Loyers à Québec, districts de Montréal et de Québec.	1,987 29
Loyer à la Pointe-au-Père.	66 03
Nettoyage des bureaux à Québec.	165 00
Charbon à Québec.	86 58
Eclairage à Québec.	65 74
Pensions à Chicoutimi et à la Pointe-au-Père.	3,143 75
	<hr/>
	\$11,973 02

Suivant les rapports annuels de la corporation des pilotes de Québec pour 1915, 1916 et 1917, les dépenses apparentes d'exploitation ont été comme suit :

1915 :

Frais de pilotage perçus par la corporation.	\$123,569
“ “ divisés entre les pilotes.	112,874
	<hr/>
Dépenses apparentes.	\$ 9,695

tion de sept pour cent mentionnés plus haut, et sans augmenter le personnel ou les déboursés du ministère. Nous croyons que cette méthode serait considérée avantageusement par les pilotes si on en faisait un essai raisonnable.

Même avec la réduction projetée de sept pour cent, les déboursés pour les pilotes de Québec seraient moindre qu'actuellement, sous la corporation des pilotes, et avec une augmentation d'efficacité.

Tarif de pilotage de Québec.

Les pilotes du district de Québec ont soumis une demande d'augmentation dans les frais de trajet d'un quai à un autre dans le havre de Québec, et après avoir dûment étudié la question, nous sommes d'avis que le tarif devrait être augmenté afin d'allouer \$5 pour chaque trajet du côté de Québec ou de Lévis du fleuve, et \$10 pour chaque trajet entraînant la traversée du côté de Québec au côté de Lévis du havre ou vice-versa.

Vos commissaires recommandent également que dans les cas où les pilotes sont employés en cette qualité alors que les boussoles d'un vaisseau sont ajustés à Québec, dans le port de Québec, on devrait leur accorder \$10.

Les pilotes de Québec ont aussi demandé que le tarif de pilotage entre la pointe au Père et Québec soit augmenté de \$5 par pied de tirant d'eau pendant toute l'année, au lieu des quatre taux différents actuels, pour les diverses saisons de l'année.

D'après les chiffres compilés par vos commissaires, il semble que 85 pour 100 des salaires de pilotage gagnés dans ce district, le sont durant la saison à partir du 1er mai jusqu'au 10 novembre, ou au taux de \$3.87 par pied de tirant d'eau en remontant le fleuve, et de \$3.40 par pied de tirant d'eau en le descendant.

Le reste du pilotage est pratiquement gagné à partir du 10 au 19 novembre—au taux de \$4.95 en remontant le fleuve, et de \$4.46 en le descendant—et à partir du 19 novembre jusqu'à la fin de la saison—aux taux de \$6.02 en remontant le fleuve et de \$5.54 en le descendant.

En plus des taux précités les compagnies de navigation paient \$12 par voyage, dans chaque direction—ou \$24 aux pilotes spéciaux dans le district de pilotage de Québec, et ceci s'est élevé en 1917 à environ \$5,000 supplémentaires.

Ceci est à notre avis une contravention flagrante à la Loi maritime canadienne, et c'est une pratique pernicieuse qu'il faudrait faire cesser immédiatement.

Les pilotes de Québec et les apprentis pilotes ont aussi leur pension payée lorsqu'ils attendent les navires à la pointe au Père et à Chicoutimi. En 1917, ces frais se sont élevés à \$6,143.07.

Ceci constitue un autre déboursé des fonds publics que vos commissaires ne voient pas avec faveur à moins qu'un traitement semblable ne soit accordé aux divers autres districts de pilotage du Canada.

Afin de faire face à cette situation vos commissaires suggèrent que le pilotage sur les vaisseaux descendant le fleuve—de Québec à la pointe au Père—entre le 1er mai et le 10 novembre soit augmenté du taux actuel de \$3.40 à \$3.65, et que les pilotes de Québec et les apprentis pilotes soient requis de payer leur pension, etc., à la pointe au Père et à Chicoutimi; les autres taux restant tels qu'ils sont actuellement.

Vos commissaires croient qu'avec l'administration effectuée par le ministère de la distribution des recettes, du fonds de pension, etc., les pilotes constateront une augmentation dans leurs dividendes, et que l'augmentation de 25 cents mentionnée plus haut, paiera leur pension, etc., à la pointe au Père et à Chicoutimi, et leur laissera encore une augmentation raisonnable à leur crédit.

Pour les mêmes raisons données en parlant de la région de Montréal, vos commissaires d'avis et ils recommandent que durant la guerre le nombre des pilotes dans le district de Québec soit réduit de soixante-deux à cinquante—la même proportion que celle employée à propos du district de Montréal—et que la permission soit accordée à tout pilote d'entrer dans le service naval, ou au service de n'importe laquelle des compagnies de navigation en qualité de capitaine, second ou en d'autre qualité, ou

DOC. PARLEMENTAIRE No 104

placé dans une position de servir son pays comme les autres citoyens. A la fin de la guerre, ces hommes auront la permission de retourner à leur service de pilotage.

Ceci, dans l'opinion de vos commissaires compenserait le fléchissement dans le nombre des vaisseaux et augmenterait les salaires actuels des pilotes d'une manière suffisante pour satisfaire les exigences du coût de la vie auxquelles ils ont à faire face à l'heure actuelle.

La cause de Paquet.

Le jugement dans la cause de Paquet qui est maintenant en appel, s'il est maintenu, enlèvera certains pouvoirs que le ministre de la Marine et des Pêcheries, en sa qualité d'autorité du pilotage dans le district de Québec, possède relativement aux salaires des pilotes, et si l'appel était rejeté il va sans nul doute pousser la question de manière à ce que le ministre obtienne le contrôle nécessaire à l'administration efficace du district de Québec.

LE SURINTENDANT DES PILOTES POUR LES DISTRICTS DE MONTRÉAL ET DE QUÉBEC.

A la page 8 du rapport de la commission royale sur le pilotage dans le district de Québec en 1913, l'article 3 se lit comme suit :

Que le gouvernement devrait nommer un surintendant ayant eu de l'expérience sur la haute mer pour prendre la direction entière du district, afin de réorganiser ses affaires, et être directement responsable envers le ministre. Qu'il ne devrait pas avoir été pilote dans le district en aucun temps, et des adjoints qualifiés devraient être nommés à mesure que la chose serait jugée nécessaire.

D'après les renseignements donnés à la commission on a constaté qu'un surintendant ayant eu de l'expérience sur la haute mer avec un certificat de capitaine avait été nommé à ce district; mais par suite de circonstances qui échappaient au ministère, ses services avaient été requis pour la guerre, et ses fonctions ont été placées entre les mains du surintendant intérimaire des pilotes lequel a reconnu devant les commissaires qu'il avait été membre de la corporation des pilotes de Québec, qui avait causé tant d'ennuis au gouvernement dans le passé.

Lorsque vos commissaires l'ont interrogé à l'enquête, il a admis qu'il compterait encore obtenir sa pension de la corporation.

Vos commissaires, à cause du rapport fait par la commission précitée, et à cause des représentations qui ont été faites de temps en temps, considèrent qu'il serait au mieux des intérêts de tous les intéressés d'approuver et de réitérer les recommandations faites en 1913 à l'effet qu'un surintendant ayant eu de l'expérience sur la haute mer, sans avoir été un pilote, fût immédiatement placé à la direction de l'administration des districts de pilotage de Montréal et de Québec. Nous ne voulons pas nous attarder plus longtemps à exposer nos raisons.

Au sujet du bill 105 (1914).

On a profité de l'occasion dans les différents districts où nos enquêtes ont été tenues, pour soumettre le bill 105, "Loi codifiant et modifiant la Loi maritime canadienne" qui a été présentée à la troisième session du douzième parlement, 4 George V, 1914.

Ce bill a été laissé en suspens à cette session, et il a été indiqué que la question serait réservée jusqu'à la fin de la guerre. Dans la cinquième partie, certains amendements à la Loi du pilotage actuelle sont exposés, qui, s'ils étaient mis en vigueur, exempteraient les navires enregistrés au Canada de payer les droits de pilotage lorsqu'ils font le service du cabotage dans certaines limites. Cet amendement a été soumis aux divers intéressés et il n'a pas été soulevé d'objections quant à sa mise en vigueur. En Angleterre et aux Etats-Unis les navires qui font le service du cabotage sont exemptés de l'obligation de payer les droits de pilotage. Ces privilèges devraient

9 GEORGE V, A. 1919

être définis d'une manière plus précise vu qu'il n'est pas évident dans le bill 105 qu'ils doivent seulement s'appliquer aux navires enregistrés au Canada et qui appartiennent à des Canadiens. Le bill stipule aussi que le ministre doit devenir l'autorité en matière de pilotage pour tous les districts du Canada. Cet amendement au sujet du ministre devenant l'autorité générale en matière de pilotage pour tous les districts de pilotage du Canada nous satisferait. Dans l'opinion de vos commissaires, lorsque la Chambre adoptera ce bill et qu'il deviendra loi, il répondra à tous les besoins et sera à peu près semblable à celui qui est devenu récemment loi dans le Royaume-Uni.

Quand tout aura été dit et fait, on constatera que le pilotage dans le Royaume-Uni était dans une aussi grande confusion qu'ici, et dans l'étude de la question du pilotage, non seulement du Royaume-Uni, mais de toutes les nations maritimes, il a semblé être dans un état peu satisfaisant, pour parler d'une manière générale.

A cause de l'urgence de la question, il pourrait être avantageux si la cinquième partie du bill 105, qui traite du pilotage, était présentée à la prochaine session du Parlement et mise en vigueur aussitôt que possible.

Par suite des nombreux cas qui peuvent se présenter dans l'application de ces recommandations, ce serait une bonne chose si une commission de pas plus de trois membres—y compris un représentant du ministre, comme président, un représentant des intérêts maritimes et un représentant des pilotes—étaient nommés afin d'agir en qualité de conseillers pour le ministre, dans le but d'établir le règlement local; de régler les limites du district de pilotage; les taux du pilotage; la réglementation du pilotage dans et pour chaque district; et la recommandation de tels règlements à l'approbation du ministre, qui sera l'autorité en matière de pilotage.

La commission désire enregistrer son appréciation sincère des grands services rendus par M. J. T. Rowan, du ministère de la Marine et des Pêcheries, son secrétaire.

Dans nos enquêtes dans les différents districts de pilotage il a été présenté un grand nombre de témoignages oraux et écrits, ce qui a causé un surcroît de travail à M. Rowan et l'habileté et l'activité dont il a fait preuve dans l'exécution de sa tâche ont grandement facilité la préparation de ce rapport.

La commission soumet respectueusement ce qui précède comme étant son rapport.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

THOMAS ROBB,

Président.

JAS. N. BALES,

Commissaire.

J. W. HARRISON,

Commissaire.

DOC. PARLEMENTAIRE No 104

1915—Salaires des pilotes lamaneurs à partir de l'ouverture de la navigation jusqu'au 29 juillet 1915, y compris les déplacements et le nombre de voyages de chacun d'entre eux.

Numéro.	Nom du pilote.	Pilotes spéciaux.		Pilotes se succédant à tour de rôle.		Trajets d'un quai à un autre.		Total des salaires.		Nombre de voyages.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.		
1	Ferdinand Labranche.....			638	98	40	00	678	98	17	
2	Louis Z. Bouillé.....				614	82	75	00	689	82	16
3	Laurent Gauthier.....	1,438	00			10	00	1,448	00	20	
4	Delavoie Nault.....	1,448	37			10	00	1,458	37	31	
5	Wilbrod Gauthier.....	1,449	75			35	00	1,484	75	22	
6	Norbert Arcand.....	1,099	32			10	00	1,109	32	28	
7	Tancrède Bouillé.....			931	03	55	00	986	03	22	
8	Wilfrid Raymond.....			916	00	5	00	921	00	15	
9	Joseph P. Hurteau.....	1,424	23			15	00	1,439	23	32	
10	Edouard Perreault.....	523	50			5	00	528	50	9	
11	Honoré Dussault.....			686	94	5	00	691	94	14	
12	Arthur Brière.....	1,258	10			30	00	1,288	10	20	
13	Alexis Perreault.....	1,630	05			20	00	1,650	05	49	
14	Côme Dufresne.....			760	75	80	00	840	75	16	
15	Aubert Naud.....			811	87	20	00	831	87	16	
16	Napoléon Dussault.....			776	25	20	00	796	25	12	
17	Prudent Bellisle.....	1,168	67			35	00	1,203	67	30	
18	Georges Arcand.....			763	71	80	00	843	71	14	
19	Constant Toupin.....			699	75	40	00	739	75	16	
20	Georges Perreault.....	808	00			10	00	818	00	12	
21	Narcisse Bouillé.....	671	00			5	00	676	00	12	
22	Joseph Léveillé.....	855	89					855	89	13	
23	Sévère Perron.....	1,268	56					1,268	56	32	
24	Albéric Angers.....	814	75					814	75	11	
25	Arthur Belisle.....			817	60	80	00	897	60	18	
26	G. Théodule Hamelin.....	1,438	28			5	00	1,443	28	31	
27	Anthyme Perreault.....			942	89	130	00	1,072	89	24	
28	J. N. Raymond.....			946	66	80	00	1,026	66	23	
29	J. Henri Bourassa.....	1,183	38			10	00	1,193	38	29	
30	E. Azarias Paquin.....			712	37	55	00	767	37	17	
31	J. M. Labranche.....			983	40	45	00	1,028	40	22	
32	Damien Paquet.....			763	00	65	00	828	00	19	
33	J. Arthur Gariépy.....	1,265	67					1,265	67	29	
34	Albert Gagnon.....			756	69	45	00	801	69	19	
35	J. Oswald Frenette.....	1,026	89					1,026	89	25	
36	C. B. Hamelin.....			852	83	40	00	892	83	19	
37	Tancrède Perron.....	906	00			5	00	911	00	15	
38	J. Delavoie Frenette.....	616	50					616	50	9	
39	Fortunat Hamelin.....	1,382	25			15	00	1,397	25	21	
40	J. C. Gauthier.....	763	75					763	75	12	
41	John B. Angers.....			858	70	40	00	898	70	21	
42	David J. Perrault.....	668	40					668	40	9	
43	Napoléon Lachance.....			779	97	40	00	819	97	16	
44	Henri Bouillé.....			703	08	15	00	718	08	19	
45	Théode Perron.....	1,666	46			10	00	1,676	46	49	
46	Bona Dussault.....	389	60					389	60	7	
47	J. Arthur Arcand.....	1,209	14					1,209	14	27	
48	F. X. Rivard.....			769	64	45	00	814	64	17	
49	J. A. Mayrand.....			827	20	50	00	877	20	22	
50	Jules Brière.....			938	46	65	00	1,003	46	23	
		30,066	76	17,560	34	1,445	00	49,072	10	1,021	

La moyenne pour 28 pilotes spéciaux est de \$1,073.81

La moyenne pour 22 pilotes se succédant à tour de rôle est de \$798.19

9 GEORGE V, A. 1919

1916—Salaires des pilotes lamaneurs à partir de l'ouverture de la navigation jusqu'au 29 juillet 1916, y compris les déplacements et le nombre de voyages de chacun d'entre eux.

Numéro.	Nom du pilote.	Pilotes spéciaux.		Pilotes se succédant à tour de rôle.		Trajets d'un quai à un autre.		Total des salaires.		Nombre de voyages.
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	
1	Louis Z. Bouillé.....			581	47	65	00	646	47	12
2	Laurent Gauthier.....	830	75			15	00	845	75	12
3	Delavoie Nault.....	663	38					663	38	14
4	Wilbrod Gauthier.....	871	50			30	00	901	50	12
5	Norbert Arcand.....	541	09					541	09	13
6	Tancrède Bouillé.....			654	70	25	00	679	70	18
7	Wilfrid Raymond.....	909	50			15	00	924	50	14
8	Joseph P. Hurteau.....	736	28					736	28	18
9	Edouard Perreault.....	370	17					370	17	7
10	Honoré Dussault.....			517	42	5	00	522	42	10
11	Arthur Brière.....	1,194	18			40	00	1,234	18	21
12	Alexis Perreault.....	1,125	15					1,125	15	33
13	Côme Dufresne.....			746	26	65	00	811	26	16
14	Napoléon Dussault.....	1,047	67			60	00	1,107	67	16
15	Aubert Naud.....			810	90	10	00	820	90	15
16	Prudent Bellisle.....	736	45					736	45	14
17	Georges Arcand.....			598	01	45	00	643	01	13
18	Constant Toupin.....			763	75	60	00	823	75	14
19	Georges Perreault.....			651	30	50	00	701	30	15
20	Narcisse Bouillé.....	439	50			25	00	464	50	7
21	Joseph Léveillé.....	1,108	75			35	00	1,143	75	16
22	S. Perron.....	663	69					663	69	16
23	Albéric Angers.....	825	30			25	00	850	30	13
24	Arthur Belisle.....			750	75	75	00	825	75	14
25	G. Théodule Hamelin.....			803	75	80	00	883	75	15
26	Anthyme Perreault.....			885	84	160	00	1,045	84	22
27	Joseph Raymond.....			848	00	115	00	963	00	15
28	J. Henri Bourassa.....	1,069	62					1,069	62	31
29	E. Azarias Paquin.....			799	60	65	00	864	60	17
30	J. M. Labranche.....			801	75	40	00	841	75	15
31	Damien Paquette.....			838	53	85	00	923	53	14
32	J. Arthur Gariépy.....			846	25	40	00	886	25	16
33	Albert Gagnon.....			754	51	25	00	779	51	16
34	J. Oswald Frenette.....			809	34	55	00	864	34	16
35	C. B. Hamelin.....			837	23	50	00	887	23	16
36	Tancrède Perron.....	1,061	75			75	00	1,136	75	16
37	J. Delavoie Frenette.....	985	25			5	00	990	25	38
38	Fortunat Hamelin.....	917	50			30	00	947	50	15
39	J. Cyriac Gauthier.....	1,032	46			45	00	1,077	46	15
40	John B. Angers.....			799	96	35	00	834	96	20
41	David J. Perreault.....			678	50	25	00	703	50	13
42	Napoléon Lachance.....	868	75			10	00	878	75	12
43	Henri Bouillé.....			782	76	75	00	857	76	16
44	Théode Perron.....	1,074	01					1,074	01	31
45	Bona Dussault.....	373	81			5	00	378	81	7
46	J. Arthur Arcand.....			776	75	40	00	816	75	15
47	F. X. Rivard.....			710	88	55	00	765	88	14
48	J. A. Mayrand.....			746	95	120	00	866	95	18
49	Jules Brière.....			731	32	65	00	796	32	17
50	Nap de Villers.....			738	15	100	00	838	15	18
		19,446	51	20,264	63	2,045	00	41,756	14	821

La moyenne pour 23 pilotes spéciaux est de \$845.50

La moyenne pour 27 pilotes se succédant à tour de rôle est de 750.54

DOC. PARLEMENTAIRE No 104

1917—Salaires des pilotes lamineurs à partir de l'ouverture de la navigation jusqu'au 29 juillet 1917, y compris les déplacements et le nombre de voyages de chacun d'entre eux.

Numéro.	Nom du pilote.	Pilotes spéciaux.		Pilotes se succédant à tour de rôle.		Trajets d'un quai à un autre.		Total des salaires.		Nombre de voyages.
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	
1	Louis Z. Bouillé.....			961	48	90	00	1,051	48	19
2	Laurent Gauthier.....	1,008	32			40	00	1,048	32	13
3	Delavoie Nault.....			776	23	40	00	816	23	16
4	Wilbrod Gauthier.....	1,005	90			5	00	1,010	90	13
5	Norbert Arcand.....			1,053	73	85	00	1,138	73	18
6	Tancrède Bouillé.....			1,004	45	45	00	1,049	45	20
7	Wilfrid Raymond.....	1,051	66			30	00	1,081	66	14
8	Joseph P. Hurteau.....			1,162	30	90	00	1,252	30	22
9	Edouard Perreault.....	308	22			10	00	318	22	5
10	Honoré Dussault.....			711	67	25	00	736	67	14
11	Arthur Brière.....	544	11			40	00	584	11	8
12	Alexis Perreault.....	1,211	00			15	00	1,226	00	35
13	Côme Dufresne.....			912	37	50	00	962	37	18
14	Aubert Naud.....			981	05	25	00	1,006	05	17
15	Napoléon Dussault.....	1,072	52			15	00	1,087	52	14
16	Prudent Bellisle.....			986	47	125	00	1,111	47	21
17	Georges Arcand.....			1,074	40	55	00	1,129	40	18
18	Constant Toupin.....			576	13	75	00	651	13	10
19	Georges Perreault.....	1,055	78			20	00	1,075	78	14
20	Narcisse Bouillé.....	436	87			5	00	441	87	6
21	Joseph Léveillé.....	1,181	28			10	00	1,191	28	15
22	Sévère Perron.....			998	60	115	00	1,113	60	22
23	Albéric Angers.....	1,049	03			20	00	1,069	03	14
24	Arthur Belisle.....			1,010	91	90	00	1,100	91	16
25	Anthyme Perreault.....			988	44	125	00	1,113	44	22
26	Joseph N. Raymond.....			905	61	75	00	980	61	19
27	J. Henri Bourassa.....	1,260	44			15	00	1,275	44	37
28	E. Azarias Paquin.....			1,050	72	55	00	1,105	72	19
29	J. M. Labranche.....			971	97	45	00	1,016	97	17
30	Damien Paquet.....			951	78	55	00	1,006	77	18
31	J. Arthur Gariépy.....			981	66	85	00	1,066	66	18
32	Albert Gagnon.....			1,003	88	35	00	1,038	88	18
33	J. Oswald Frenette.....			858	84	45	00	903	84	17
34	C. B. Hamelin.....			990	81	40	00	1,030	81	19
35	Tancrède Perron.....	1,321	23			30	00	1,351	23	18
36	J. Delavoie Frenette.....	977	63			30	00	1,007	63	11
37	Fortunat Hamelin.....	1,064	93			10	00	1,074	93	13
38	J. Cyriac Gauthier.....	968	78			35	00	1,003	78	13
39	John B. Angers.....			763	23	75	00	838	23	16
40	David J. Perreault.....			761	65	25	00	786	65	14
41	Napoléon Lachance.....	949	02			15	00	964	02	12
42	Henri Bouillé.....			1,027	07	60	00	1,087	07	19
43	Théode Perron.....	1,328	79			100	00	1,428	79	35
44	Bona Dussault.....	428	19					428	19	6
45	J. Arthur Arcand.....			31	25	5	00	36	25	1
46	F. X. Rivard.....			871	97	45	00	916	97	16
47	Joseph A. Mayrand.....			822	27	100	00	922	27	19
48	Jules Brière.....			846	46	45	00	891	46	17
49	Nap. de Villers.....			970	73	110	00	1,080	73	19
50	Achille Gosselin.....			746	92	95	00	841	92	17
		18,223	70	27,755	05	2,475	00	48,453	75	832

La moyenne pour 19 pilotes spéciaux est de \$959.14

La moyenne pour 31 pilotes se succédant à tour de rôle est de 895.32

1918—Salaires des pilotes lamaneurs à partir de l'ouverture de la navigation jusqu'au 29 juillet 1918, y compris les déplacements et le nombre de voyages de chacun d'entre eux.

Numéro.	Nom du pilote.	Pilotes		Trajets d'un quai à un autre.	Total des salaires.		Nombre de voyages.
		spéciaux.	se succédant à tour de rôle.		\$ c.	\$ c.	
1	Louis Z. Bouillé.....		654 69	50 00	704 69	16	
2	Laurent Gauthier.....	212 88		5 00	217 88	3	
3	Delavoie Nault.....		645 94	55 00	700 94	13	
4	Wilbrod Gauthier.....	1,068 44		45 00	1,113 44	14	
5	Norbert Arcand.....		538 48	35 00	573 48	13	
6	Tancrède Bouillé.....		529 44	45 00	574 44	12	
7	Wilfrid Raymond.....	954 56		10 00	964 56	13	
8	Joseph P. Hurteau.....		788 63	120 00	908 63	20	
9	Edouard Perreault.....	755 38		30 00	785 38	11	
10	Honoré Dussault.....		486 80	30 00	516 80	12	
11	Arthur Brière.....	352 35		25 00	377 35	5	
12	Alexis Perreault.....	1,133 62		30 00	1,163 62	32	
13	Aubert Naud.....		638 11	15 00	653 11	12	
14	Napoléon Dussault.....	823 62		20 00	843 62	11	
15	Prudent Bellisle.....		782 34	80 00	862 34	17	
16	Georges Arcand.....		456 66	55 00	511 66	11	
17	Constant Toupin.....		540 78	30 00	570 78	11	
18	Narcisse Bouillé.....	971 42		55 00	1,026 42	15	
19	Joseph Léveillé.....	1,004 53		20 00	1,024 53	14	
20	Sévère Perron.....		602 41	110 00	712 41	17	
21	Albéric Angers.....	1,255 33		20 00	1,275 33	17	
22	Arthur Belisle.....		607 47	55 00	662 47	13	
23	Anthyme Perreault.....		672 84	90 00	762 84	19	
24	Joseph N. Raymond.....		627 20	90 00	717 20	17	
25	J. Henri Bourassa.....	1,124 44		40 00	1,164 44	32	
26	E. Azarias Paquin.....		589 99	65 00	654 99	13	
27	J. M. Labranche.....		663 37	45 00	708 37	14	
28	Damien Paquet.....		641 65	55 00	696 65	12	
29	J. Arthur Gariépy.....		545 21	55 00	600 21	11	
30	Albert Gagnon.....		630 36	65 00	695 36	14	
31	J. Oswald Frenette.....		651 61	70 00	721 61	16	
32	C. B. Hamelin.....		733 35	45 00	778 35	15	
33	Tancrède Perron.....	892 13		100 00	992 13	12	
34	J. Delavoie Frenette.....	701 74		45 00	746 74	10	
35	Fortunat Hamelin.....	1,022 95		60 00	1,082 95	13	
36	J. Cyriac Gauthier.....	1,035 68		25 00	1,060 68	14	
37	John B. Angers.....		744 87	40 00	784 87	16	
38	David J. Perreault.....		75 50	5 00	80 50	2	
39	Napoléon Lachance.....		593 01	30 00	623 01	13	
40	Henri Bouillé.....		796 89	50 00	846 89	17	
41	Théode Perron.....	1,112 69		65 00	1,177 66	33	
42	Bona Dusseault.....	895 47		65 00	960 47	15	
43	J. Arthur Arcand.....		453 45	40 00	493 45	9	
44	F. X. Rivard.....		530 39	90 00	620 39	16	
45	Joseph A. Mayrand.....	1,096 10		20 00	1,116 10	15	
46	Jules Brière.....		576 48	70 00	646 48	14	
47	Nap de Villers.....		690 52	70 00	760 52	17	
48	Achille Gosselin.....		781 73	95 00	876 73	18	
49	Armand Marchand.....		484 61	55 00	539 61	13	
50	Donat Paquette.....		554 96	85 00	639 96	15	
		16,413 33	19,309 74	2,570 00	38,293 07	727	

La moyenne pour 18 pilotes spéciaux est de \$911.85.

La moyenne pour 32 pilotes se succédant à tour de rôle est de \$603.43.

Le pilote Laurent Gauthier (le deuxième sur la liste) a été malade depuis le 27 mai.

Le pilote J. Arthur Arcand (le 43ème sur la liste) ayant été malade le printemps dernier, a commencé à travailler vers le 25 mai 1918.