

CHAPITRE X

Réglementation du cabotage canadien

Dans les chapitres précédents, la Commission a traité du principal problème porté à sa connaissance, savoir la situation où se trouve le cabotage canadien par suite de la concurrence tant des navires construits hors du Canada bien qu'immatriculés au pays que des navires construits et immatriculés à l'extérieur du Canada, principalement au Royaume-Uni. On a également attiré l'attention de la Commission sur un autre aspect du cabotage canadien, nommément la concurrence qui existe entre les divers modes de transport au Canada, en particulier celle du transport par eau à l'égard du transport ferroviaire.

A. Règlements actuels

Les principaux règlements du cabotage ont été exposés au chapitre II. Ce n'est que sur le Mackenzie que le transport par eau est entièrement réglementé. En effet, les vaisseaux d'une jauge brute supérieure à dix tonneaux y sont assujettis à la Loi sur les transports quant au transport des voyageurs et de tous genres de marchandises. En vertu de la même loi, il existe une réglementation étendue du transport par eau entre les ports canadiens des Grands lacs et du Saint-Laurent à l'ouest de l'île d'Orléans. Cette réglementation ne s'applique cependant qu'aux vaisseaux d'une jauge brute de plus de 500 tonneaux et au transport des voyageurs et des denrées qui ne sont pas considérées «marchandises en vrac», au sens de la loi¹.

La Loi sur les transports prescrit l'obtention de permis, lesquels sont émis si la commodité et la nécessité du public l'exigent et moyennant le

¹ Voici comment l'article 2 (1) de la Loi sur les transports définit l'expression «marchandises en vrac»:

- d) «marchandises en vrac» signifie les marchandises suivantes chargées ou frêtées sur des navires et, sauf dispositions contraires des présentes, qui ne sont empaquetées ni renfermées dans des sacs, balles, boîtes, caisses, barils, emballages à claire-voie ou tout autre contenant:
- (i) grain et produits du grain, y compris la farine et les sous-produits de meunerie, en vrac ou en sacs,
 - (ii) minerais et minéraux (bruts, criblés, classés, affinés ou concentrés, mais non autrement traités), y compris les concentrés de minerai en sacs, le sable, la pierre et le gravier, la houille et le coke, et les liquides.
 - (iii) bois à pulpe, pâte de bois, poteaux et billes, y compris bois à pulpe et pâte de bois en balles, et
 - (iv) rebuts de papier chargés comme pleine cargaison de navire, débris de fer et d'acier et fonte en gueuses;*

dépôt de tarifs à la Commission des transports pour approbation. De plus, la Loi relative aux taux de fret sur les eaux intérieures prévoit l'établissement de taux maximums quant au mouvement du blé et autres grains, de Fort William et Port Arthur à d'autres ports du Canada ou des États-Unis.

On a signalé à la Commission que les règlements ferroviaires n'ont pas tous leur contrepartie dans les règlements du transport par eau. Ainsi, la Loi sur les chemins de fer exige le dépôt et la publication de tous les tarifs ferroviaires qui n'entrent ensuite en vigueur qu'après un temps spécifié. Certains taux ferroviaires sont établis par statut. Comme autres exemples, mentionnons l'égalisation des taux de transport entre les régions et les restrictions à l'établissement de «taux de concurrence».

B. Réglementation en vertu de la Loi sur les transports

Les deux principaux chemins de fer du Canada ont fait observer à la Commission qu'une telle «inégalité de réglementation» entre le transport par chemins de fer et celui par eau, notamment entre le transport par chemins de fer et certains genres de transport par eau, devrait disparaître et que tous les genres de transporteurs par eau devraient être assujettis aux mêmes règlements fondamentaux que les chemins de fer.

Plus spécifiquement, les Chemins de fer Nationaux du Canada ont fait à la Commission les recommandations suivantes:

«a) On devrait étendre la juridiction de la Commission des transports à tous les navires qui font du transport intérieur, soumis à la concurrence entre les entreprises de transport. Seuls les vaisseaux se livrant au transport des «marchandises en vrac» au sens économique du terme devraient échapper aux pouvoirs de réglementation de la Commission; et dans ce sens, «en vrac» s'entendrait uniquement des marchandises transportées à l'état libre dans des navires spécialement conçus à cette fin. Dans la pratique, il existe des différences tellement considérables en ce qui touche les exigences particulières à ce genre de trafic, qu'aucun autre transporteur ne peut offrir une concurrence efficace.

«b) En toute équité, les pouvoirs de réglementation de la Commission devraient s'appliquer uniformément aux navires de tous les secteurs du cabotage, y compris ceux en service sur le long du littoral du Pacifique et de la côte atlantique, dans le transport inter-côtier, ainsi qu'entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique et les Grands lacs, tous des navires qui font autant partie du réseau intérieur de transport par eau que ceux en service sur les Grands lacs.

«c) L'autorité de la Commission sur les vaisseaux mentionnés aux paragraphes a) et b) devrait s'étendre à tout navire semblable d'une jauge brute supérieure à cent tonneaux. La limite actuelle de cinq cents tonneaux exempte de la réglementation un nombre appréciable de navires qui, somme toute, jouent un rôle important dans le transport des marchandises par eau au sein du pays. De l'avis du National-Canadien, une limite de cent tonneaux suffirait à exclure, aux fins administratives, les vaisseaux dont l'activité n'est pas importante du point de vue commercial.»

Commission royale sur le cabotage

Le Pacifique-Canadien est même allé plus loin, car sa recommandation n'exclut aucune forme du transport de marchandises «en vrac» ni aucun navire, même pas ceux d'une jauge inférieure à cent tonneaux. Voici son avis à cet égard:

«a) Les dispositions que renferment les parties I, II et III de la Loi sur les transports relativement aux permis et à la réglementation des taux devraient être élargies de façon à s'appliquer à tous les navires participant au cabotage au Canada, la loi assurant la protection voulue aux vaisseaux qui s'y livrent actuellement. En outre, on devrait modifier l'article 5 de la partie I afin d'obliger la Commission, lorsqu'elle décide de la commodité et de la nécessité du public, à donner entièrement suite aux considérations formulées aux alinéas a) à d) inclusivement. Sous le régime de la présente loi, la Commission peut prendre ces facteurs en considération mais elle n'y est pas tenue.

«b) On devrait également songer à modifier les dispositions de la partie III de la Loi sur les transports afin de les rendre plus conformes à celles de la Loi sur les chemins de fer, en prévoyant:

- 1° la publication et le dépôt, par les compagnies de navigation, des arrangements tarifaires spéciaux en sus de tous autres tarifs;
- 2° la même réglementation, en ce qui touche les tarifs et les taxes, pour le transport des marchandises en vrac que pour toutes autres marchandises.»

Les propositions des chemins de fer se fondent sur l'argument d'après lequel la réglementation devrait s'appliquer uniformément à tous les modes de transport. Ils soutiennent que non seulement il est «inéquitable» que le fardeau des règlements puisse peser plus lourdement sur un concurrent que sur un autre, mais aussi que cet état de choses est contraire aux lois de l'économie car il réduit le pouvoir productif du concurrent grevé.

Lors des audiences publiques, la Commission s'est enquis des désavantages d'ordre pratique résultant pour les chemins de fer de cette prétendue «inégalité de réglementation». Au nom d'une compagnie ferroviaire, un témoin a déclaré que l'obligation de publier les taux et d'obtenir l'assentiment de la Commission des transports constitue, pour les chemins de fer, un désavantage que n'ont pas à subir les compagnies de navigation, lesquelles peuvent établir des «taux d'occasion». La Commission n'a pu obtenir de preuve spécifique quant à la manière dont ces désavantages peuvent jouer dans la pratique. On n'a pu lui démontrer non plus comment l'absence d'une disposition obligeant les compagnies de navigation à se procurer des permis émis suivant la commodité et la nécessité du public avait nui aux chemins de fer.

Lorsqu'on a rappelé aux témoins l'attitude notoire prise, ces dernières années, par les chemins de fer qui ont demandé un adoucissement des règlements relatifs au transport ferroviaire, on a convenu au nom d'une des sociétés ferroviaires qu'un tel assouplissement était désiré et désirable, notamment à l'égard des taux statutaires et des conditions en vertu desquelles

les taux de concurrence peuvent s'appliquer. On a prétendu cependant que toutes les entreprises de cabotage maritime devraient être soumises à tout règlement jugé nécessaire pour les chemins de fer.

La Commission ne saurait admettre un tel argument. Aucun élément de preuve n'a été fourni pour montrer que les conditions au sein du commerce de transport par eau lui-même motivaient une réglementation plus étendue ou plus restrictive, par exemple pour assurer un meilleur service par eau ou pour enrayer des abus manifestes ou encore pour le bénéfice du public, indépendamment des intérêts d'autres modes de transport. La solution du problème soulevé par les chemins de fer pourrait fort bien être l'adoucissement de la réglementation du transport ferroviaire; c'est là une question qui dépasse la portée de la présente enquête. Cependant, le maintien d'une telle réglementation n'est pas en soi une raison valable pour imposer un désavantage artificiel aux compagnies de navigation en vue de réduire certains des avantages concurrentiels naturels qu'elles ont sur les entreprises ferroviaires, sous prétexte d'appliquer avec impartialité les mêmes règlements à chacun.

D'autre part, alors que les chemins de fer ont opiné que les compagnies de navigation devraient faire l'objet d'une réglementation plus serrée, la *Canadian Shipowners Association* et la *Saguenay Terminals Limited* ont mis en doute l'à-propos des règlements actuels. Elles se sont plaintes de la difficulté d'établir la «commodité et la nécessité du public», comme l'exige la Loi sur les transports pour certains services.

La Commission fait simplement observer qu'il est invariablement de règle, chaque fois que la concurrence est restreinte au sein d'un service public, d'autoriser l'octroi d'un permis à un exploitant en ne tenant compte que de la commodité et de la nécessité du public. Cette norme est peut-être difficile d'application lorsqu'il y a déjà un exploitant dans le domaine concerné, mais elle est néanmoins une exigence nécessaire si l'on veut éviter le risque d'une concurrence ruineuse.

C. Autorité centrale sur les transports

La connexité entre les compagnies de chemins de fer et les entreprises de navigation soulève une question beaucoup plus complexe que celle de décider s'il devrait y avoir ou non une réglementation uniforme. On a rappelé à la Commission les conclusions de la Commission royale d'enquête de 1951 sur les transports (la Commission Turgeon), où il est dit que:

«Les nombreux moyens de transports—chemins de fer, voies fluviales et maritimes, aviation, transport routier² et maintenant les pipe-lines—sont dorénavant inséparablement liés entre eux. Ils devraient être réglementés de manière à répondre aux besoins du pays par une action collective et non pas seulement individuelle³.»

² Dans la phrase qui précède, la Commission Turgeon note que le transport routier relève dans une large mesure de l'autorité provinciale.

³ Rapport Turgeon, p. 310.

Commission royale sur le cabotage

La Commission Turgeon a exprimé l'avis qu'il était «anormal» de compter trois organismes distincts et indépendants (la Commission des transports, la Commission des transports aériens et la Commission maritime canadienne) chacun ayant pour mission de régir une partie du réseau canadien des transports. Voici le remède proposé:

«... l'institution d'une autorité centrale habilitée à prendre en mains la grande tâche d'une régie coordonnée, disposant de toute l'expérience acquise par les organismes distincts en ces dernières années.

«Par l'adoption de cette mesure, on réunirait les trois organismes susnommés, lesquels, réorganisés et unifiés, se consacraient dorénavant à la réalisation d'un programme bien élaboré de coordination et de réglementation des transports⁴.»

La Commission Turgeon, dont les conclusions à ce sujet ont trouvé, devant nous, la faveur du Pacifique-Canadien, entre autres, envisageait l'établissement d'une autorité centrale en remplacement des trois organismes autonomes déjà existants. D'autres groupes qui ont comparu devant notre Commission ont recommandé un autre genre d'autorité centrale:

«... qui ne remplacerait pas nécessairement les autorités existantes du transport, mais qui compléterait plutôt le travail des organismes existants, et dont l'objet serait l'intégration et la coordination générale des divers genres de services de transport, afin que ceux-ci servent collectivement dans le meilleur intérêt du Canada⁵.»

Ce point de vue a été exposé par le gouvernement de la Saskatchewan ainsi que par des groupes agricoles, comme l'*Interprovincial Farm Union Council* et la *Saskatchewan Farmers Union*.

La Commission n'a pas mandat d'exprimer une opinion, à savoir si un seul organisme régulateur servirait mieux l'intérêt public que trois ou plus, ni s'il faudrait établir une autorité centrale de ce genre ou d'un autre. Toutefois, la Commission doit formuler deux observations sur le sujet. D'une part, tout règlement devant être appliqué à un mode de transport doit être justifiable par les conditions du service qu'il rend au public, car, si un moyen de transport donné requiert moins de réglementation qu'un autre, cela fait partie de ses avantages naturels. D'autre part, on n'a soumis à la Commission aucun problème dont la solution exigerait l'attention de l'une ou l'autre des deux formes d'autorité centrale qui ont été préconisées.

⁴ Rapport Turgeon, p. 311.

⁵ Mémoire du gouvernement de la Saskatchewan.

CHAPITRE XI

Autres mémoires

Outre les mémoires étudiés antérieurement dans ce rapport, on a présenté à la Commission au cours de son enquête des exposés de faits et des recommandations à l'appui de plus de cinquante autres propositions. La Commission est reconnaissante envers ceux qui ont consacré autant de temps et d'efforts à la préparation de ces exposés, qui lui ont été utiles à maints égards. Cependant, un certain nombre de ces propositions n'entrent pas dans le cadre du mandat de la Commission, qui n'a donc pas à se prononcer à leur sujet; d'autres sont comprises de fait dans les recommandations générales de ce rapport. Dans le présent chapitre, on étudie celles qui, en tout ou en partie, relèvent du mandat et n'ont pas encore été examinées.

Les mémoires n'entrant pas dans le cadre du mandat de la Commission sont ceux qui ont trait à l'octroi de subventions aux océaniques canadiens¹, à l'élaboration d'une politique commerciale à l'égard de l'Extrême-Orient², à l'expansion générale du commerce canadien outre-mer³, au développement du commerce international par la baie d'Hudson⁴, à l'encouragement à la construction d'océaniques au Canada⁵, à la formation d'une flotte canadienne de cargos océaniques⁶ et à l'établissement d'une société de la Couronne pour l'exploitation d'une flotte commerciale transocéanique⁷. La Commission n'a pas mandat d'étudier le commerce international ni les mesures concernant la navigation océanique qui ne touchent pas au cabotage et, par conséquent, ne fait aucune recommandation sur ces questions.

Les mémoires touchés de fait par les recommandations principales de ce rapport renferment diverses demandes portant que les navires non canadiens utilisant les canaux de la Voie maritime du Saint-Laurent soient tenus de payer des droits de péage différentiels, ou que de tels navires faisant du cabotage au Canada devraient verser des impôts ou droits spéciaux ou être

¹ Fédération du travail du Québec, mémoire 155, p. 81, C.3630-3631; *National Council of Shipyard Unions (C.C.L.)*, Halifax, mémoire 107, C.1579.

² *Vancouver, New Westminster and District Metal Trades Council, Victoria and District Metal Trades Council*, et *Shipyard General Workers Federation*, Vancouver, mémoire 36.

³ *Labour Progressive Party, B.C. Provincial Committee*, Vancouver, mémoire 118, p. 63.

⁴ *Federated Cooperatives, Limited*, Saskatoon, mémoire 45; *Hudson Bay Route Association*, mémoires 58 et 124, p. 69, p. 9, C.2740; *Interprovincial Farm Union Council*, Saskatoon, mémoire 112, C.2715.

⁵ *John Inglis Co. Limited*, mémoire 99.

⁶ *Hudson Bay Route Association*, mémoires 58 et 124, p. 69.

⁷ *Labour Progressive Party, B.C. Provincial Committee*, Vancouver, mémoire 118, p. 63, p. 6.

Commission royale sur le cabotage

soumis à d'autres taxes⁸. Des exposés ont également été faits par les manufacturiers et les fournisseurs d'équipement et d'approvisionnements maritimes, dont les entreprises sont auxiliaires de l'industrie de la construction maritime, appuyant diverses propositions d'aide à cette dernière et d'autres mesures visant au maintien de leurs installations auxiliaires⁹. En tant que ces propositions entrent dans le cadre de son mandat, les vues de la Commission sont suffisamment indiquées dans son étude des propositions principales sur la restriction du cabotage, à laquelle ces propositions se rattachent et les mêmes considérations s'appliquent.

La Commission commente de la façon suivante les autres questions qui ont fait l'objet de mémoires. Même si la Commission exprime ses vues plutôt brièvement sur plusieurs questions d'une grande portée, elle se rend parfaitement compte de l'importance des propositions et elle leur a consacré un examen complet et des plus sérieux.

Installations portuaires nouvelles ou améliorées pour les services de cabotage

On a exposé à la Commission que les installations portuaires de Fort William et Port Arthur¹⁰, Toronto¹¹, Montréal¹², Trois-Rivières¹³, Cap-de-la-Madeleine¹⁴, Québec¹⁵, North Sydney¹⁶, Marysville et autres endroits à Terre-Neuve¹⁷ devraient être améliorées ou que de nouvelles installations devraient y être aménagées. On a insisté sur le besoin d'aides additionnelles à la navigation dans les eaux de Terre-Neuve et d'installation pour réparer les petits caboteurs de cette province¹⁸. On a demandé à la Commis-

⁸ Association des propriétaires de navires du Saint-Laurent, Inc., mémoire 49, pp. 8-11; *Plymouth Cordage Company of Canada Ltd.*, mémoire 86, p. 2; *Labour Progressive Party, B.C. Provincial Committee*, Vancouver, mémoire 118, p. 63, p. 6; *National Council of Shipyard Unions*, Halifax, mémoires 107 et 109; *Kent Lines Ltd.*, *Brunswick Motors Ltd.*, et *Irving Pulp and Paper Ltd.*, mémoire 129, p. 164, p. 7.

⁹ *Canadian Car & Foundry Company, Limited*, mémoire 1; *Darling Brothers Limited*, mémoire 5; *Foster Wheeler Limited*, mémoire 7; *The William Kennedy & Sons Limited*, mémoire 18; *Peacock Brothers Limited*, mémoire 23; *T. McAvity & Sons, Limited*, mémoire 32; *Atlas Steels Limited*, mémoire 33; *A. E. Watts Limited*, mémoire 39; *The Canadian Blower & Forge Company Limited*, mémoire 43; *Canadian Westinghouse Company Limited*, mémoire 60; *Crane Limited*, mémoire 74; *The Canadian Fairbanks-Morse Company Ltd.*, mémoire 83; *Plymouth Cordage Company of Canada, Ltd.*, mémoire 86, p. 2; *Canadian Marconi Company*, mémoire 88, p. 3; *John Inglis Co. Ltd.*, mémoire 99; *Project Sales Ltd.*, mémoire 105, p. 5.

¹⁰ Gouvernement du Manitoba, mémoire 77, C.1761-1914 et 5563-5606.

¹¹ *Toronto Harbour Commissioners*, mémoire 134, p. 155, C.4578-4584; *Ontario Shipping Intelligence Publishing Company*, mémoire 95; *Board of Trade* de Toronto, mémoire 50, C.4584-4596.

¹² Bureau municipal du Saint-Laurent de Montréal, mémoire 84, C.99; *Canada Steamship Lines*, C.3807.

¹³ Cité des Trois-Rivières, mémoire 110; *St. Lawrence Corporation Limited*, Trois-Rivières, mémoire 159 et C.3063-3070.

¹⁴ Cité du Cap-de-la-Madeleine, mémoire 145, C.3055-3063.

¹⁵ Chambre de commerce de Québec, mémoires 89 et 133, p. 71.

¹⁶ *Joint Councils of Burin District*, mémoire 72.

¹⁷ *Joint Councils of Burin District*, mémoire 72; *Committee on Coastal Shipping of Newfoundland*, mémoires 76 et 162, C.5941-5991.

¹⁸ *Joint Councils of Burin District*, mémoire 72; *Committee on Coastal Shipping of Newfoundland*, mémoires 76 et 162, C.5941-5991.

sion de recommander l'établissement de services de trafic-marchandises et autres entre les îles au large du Nouveau-Brunswick et la terre ferme¹⁹, d'un service de ferry-boat entre la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick²⁰, d'un nouveau service traversier entre West Point, Î.P.-É., et Buctouche, N.-B.²¹, le rétablissement du service traversier du bassin de Minas²² et l'établissement d'un meilleur service de navigation sur la côte ouest de l'île Vancouver²³. On a demandé à la Commission de recommander une diminution des droits de port et d'accostage pour les goélettes dans le port de Québec²⁴.

La Commission reconnaît la force des arguments que les tenants de chacun de ces projets ont mis de l'avant en s'appuyant sur leurs connaissances des conditions locales. Chaque projet exige une étude minutieuse du point de vue technique, ainsi que des examens détaillés des conditions de la navigation et des travaux de génie requis. De plus, n'importe quelle proposition devant répondre à toutes ces demandes exige un équilibre entre les intérêts en jeu, compte tenu de la politique générale du gouvernement en matière de finances, de son programme d'ensemble de travaux dans ce domaine et dans d'autres, et la coordination de ces projets et de ces intérêts. Les rouages du gouvernement comprennent à l'heure actuelle des ministères et organismes dont la tâche particulière est d'enquêter sur ces questions et qui peuvent obtenir tous les renseignements pertinents. Ils ont déjà étudié plusieurs de ces problèmes et, dans quelques cas, en particulier à l'égard de certaines installations portuaires, les travaux sont en cours. Les ministres sont responsables devant le Parlement de la politique générale en matière de finances et du programme gouvernemental de travaux, et ils peuvent appuyer les diverses demandes selon leur bien-fondé. La Commission est persuadée de l'importance d'installations suffisantes pour utiliser à plein la Voie maritime du Saint-Laurent. On étudie aux chapitres IV et VI l'aménagement de nouvelles installations au port de Montréal et les besoins d'entrepôts généraux. La Commission ne croit pas qu'elle puisse, sans outrepasser ses attributions et avant de connaître les résultats de la Voie maritime, aller au delà de la présente étude. Elle a donc fait parvenir les exposés et les documents à l'appui au ministre en cause, soit celui des Transports dans la plupart des cas, recommandant qu'on poursuive l'examen et l'enquête.

¹⁹ *Grand Manan Board of Trade*, mémoire 24; *Industrial Union of Marine and Shipbuilding Workers of Canada*, Local 3, *International Association of Machinists*, Local 482, *United Brotherhood of Carpenters and Joiners of America*, Local 840, *International Brotherhood of Electrical Workers*, Local 502, et *The United Association of Journeymen and Apprentices of Plumbing and Pipefitting Industry of United States and Canada*, Local 213, toutes de Saint John, N.-B., mémoire 16, C.1513-1553.

²⁰ *Industrial Union of Marine and Shipbuilding Workers of Canada*, Local 3 et groupes associés, Saint John, N.-B., C.1514.

²¹ *Westpoint Ferries Limited*, mémoire 29, C.1414-1430.

²² *Parrsboro and District Board of Trade*, Parrsboro, N.-É., mémoire 31, C.1229-1243.

²³ M. George Nicholson, Victoria, C.-B., mémoire 20, C.2081-2100.

²⁴ Chambre de commerce de Québec, mémoires 89 et 133, p. 71.

Commission royale sur le cabotage

Il convient de faire des observations particulières sur deux questions de la catégorie générale que l'on vient d'esquisser.

Le *Committee on Coastal Shipping of Newfoundland*²⁵ a fait ressortir en particulier la pénurie de cales sèches à Terre-Neuve pour les petits navires de 10 à 400 tonneaux. On a proposé entre autres choses de modifier la loi fédérale sur les subventions aux bassins de radoub (S.R.C. 1952, chapitre 91) pour permettre l'établissement d'une quatrième catégorie de cales sèches ou de slips de carénage, comprenant des ateliers auxiliaires pour les navires plus petits que ceux compris dans les trois catégories prévues par cette loi. Les petits navires cabotant le long des côtes de Terre-Neuve sont souvent les seuls moyens de transport d'un port à l'autre. On ne peut trop insister sur la nécessité d'installations appropriées pour l'inspection, la réparation et l'entretien de ces navires. Ce besoin s'est accru depuis l'union de Terre-Neuve au Canada, en raison des expertises quadriennales requises par la Loi sur la marine marchande du Canada. En outre, on a assuré à la Commission que des installations de ce genre pour la réparation et l'entretien ne pourraient être fournies sans l'aide des deniers publics. Dans d'autres régions, il existe certaines installations datant de l'époque des navires en bois ou ayant été construites à peu de frais à même des biens de guerre excédentaires à la fin de la deuxième guerre mondiale.

La Commission comprend la nécessité d'installations suffisantes pour fins de réparation et accepte les exposés portant que de telles installations n'existent pas à l'heure actuelle. Elle recommande qu'on étudie immédiatement les mesures à prendre pour fournir à bref délai les installations nécessaires afin d'assurer la survivance et l'exploitation efficace de la flotte de petits vaisseaux essentielle à l'économie de Terre-Neuve.

On a demandé à la Commission de préconiser la construction du canal de Chignectou²⁶. La Commission d'enquête sur le canal de Chignectou, que présidait M. Arthur Surveyer, a étudié l'opportunité de la construction du canal. Dans son rapport, terminé le 9 novembre 1933, la Commission a conclu que la construction du canal était techniquement possible mais qu'elle n'offrait pas «d'avantages nationaux ou locaux proportionnés au coût estimatif de l'entreprise». La construction du canal fut considérée de nouveau en 1949 et en 1950 par la Commission royale sur les transports que présidait l'hon. W.-F.-A. Turgeon. La Commission Turgeon a étudié de nouveau le travail accompli par la Commission Surveyer, a mis à jour les prévisions précédentes et a examiné de nouveaux éléments. Dans son rapport, elle a conclu que «les preuves ne sont certainement pas suffisantes pour justifier la Commission royale de recommander une mise de fonds d'au moins \$100 millions,

²⁵ Mémoires 76 et 162, C.5941-5991.

²⁶ *Maritime Marine Workers Federation*, Halifax, mémoire 15; *Industrial Union of Marine and Shipbuilding Workers of Canada*, Local 3 et groupes associés, Saint John, N.-B., mémoire 150; *Kent Lines Limited*, *Brunswick Motors Limited* et *Irving Pulp and Paper Limited*, mémoire 129.

comportant des frais annuels qui atteindraient presque \$6 million et demi», et que «la présente Commission royale ne peut recommander la construction du canal de Chignectou» (pp. 187-191).

La preuve présentée à la Commission n'établit pas qu'il y ait eu de grands changements depuis la publication du rapport précité, le 9 février 1951. La Commission conclut que, en l'absence d'indications précises, les attributions générales de son mandat ne commandent aucune enquête supplémentaire prolongée d'ordre technique sur ce projet particulier qui a été tout récemment étudié dans tous ses détails.

Équipement de sécurité et compétence des officiers à bord des caboteurs

On a pressé la Commission de recommander un assouplissement des exigences relatives à la compétence des officiers des caboteurs et à l'équipement de sécurité des caboteurs²⁷, en vue de satisfaire aux conditions locales de la navigation. Par exemple, on a proposé de remplacer, sur les navires plus petits naviguant dans certaines eaux côtières, les chaloupes de sauvetage d'une construction particulière par des doris, parce que ceux-ci peuvent servir également ou plus efficacement au sauvetage, tout en étant plus économiques. Les degrés de compétence requis des officiers et le genre d'équipement de sécurité nécessaire à bord des navires sont des questions purement techniques, dont la solution exige une connaissance et une expérience de la navigation, de l'exploitation des navires et de leur matériel. Il y a dans les ministères du gouvernement des techniciens en mesure d'étudier ces questions qui leur sont familières. Le mandat de la Commission vise d'abord les aspects plus généraux du cabotage. La Commission ne s'est pas crue justifiée d'employer un personnel technique qui aurait fait double emploi avec ceux qui existaient déjà. Le personnel et les renseignements nécessaires pour décider si l'assouplissement est opportun sont à la disposition du gouvernement et la Commission a donc transmis les exposés et les documents à l'appui au ministre des Transports, en recommandant qu'on en fasse une étude.

L'importation de navires au Canada

L'article 22 de la Loi sur la marine marchande du Canada stipule:

22. Nonobstant toute disposition de la présente Partie, un navire construit hors du Canada ne doit pas, sans le consentement du Ministre (des Transports), être immatriculé au Canada.

Comme on l'a déjà expliqué au chapitre II, rien n'empêche dans la pratique l'importation d'un navire de moins de 5 ans. D'autre part, un navire de plus de 5 ans ne peut être importé que dans des circonstances très particulières.

²⁷ *Joint Councils of Burin District*, mémoire 72; *Union Steamships Limited*, Vancouver, mémoire 93, p. 8; *Committee on Coastal Shipping of Newfoundland*, mémoire 76, p. 10; *Zwicker and Company Limited*, Lunenburg, Nouvelle-Écosse, mémoire 67.

Commission royale sur le cabotage

On a proposé à la Commission plusieurs modifications à la loi. On a préconisé d'interdire l'importation de tout navire construit à l'extérieur du Canada. En outre, bien qu'on n'ait pas démontré que le ministre ait exercé ses pouvoirs discrétionnaires de façon non satisfaisante, on a prétendu que la disposition actuelle laisse planer des doutes, que la discrétion ministérielle devrait être éliminée et remplacée par une règle précise ou que l'importation ne devrait être régie que par des droits de douane²⁸.

Pour les raisons déjà données en examinant les principaux exposés sur la restriction du cabotage, la Commission ne recommande pas d'interdire l'importation de navires ni de modifier de quelque façon les droits de douane auxquels ils sont sujets. Cependant, la Commission se rend compte de la situation juridique incertaine d'une personne désirant acheter ou faire construire un navire à l'extérieur du Canada en vue de l'importer au pays. L'acheteur doit signer un contrat pour l'acquisition du navire avant d'avoir le droit de le faire entrer au Canada. La Commission recommande donc que l'article 22 soit révisé en vue d'éliminer le pouvoir discrétionnaire du ministre de refuser l'importation de tout navire de moins de 5 années de service. Ceci concorde avec la pratique administrative actuelle et ne ferait que l'incorporer dans la loi. La Commission recommande que l'importation d'un navire de plus de 5 années de service continue d'être assujettie au consentement du ministre.

La *B.C. Towboat Owners' Association* a soumis une proposition plus complexe²⁹. Elle a souligné qu'en vertu de la loi canadienne une société constituée n'importe où dans le Commonwealth britannique peut posséder un navire canadien bien que tous ses actionnaires soient des étrangers. En vertu de la loi des États-Unis, une société ne peut posséder un navire immatriculé aux États-Unis si plus de 25% de ses actions sont aux mains d'étrangers. Les concurrents des armateurs de la côte ouest venant des États-Unis peuvent donc constituer une filiale canadienne habilitée à posséder des navires canadiens et à les exploiter dans le cabotage au Canada, bien que les exploitants canadiens ne puissent constituer une filiale aux États-Unis pour y faire du cabotage. On a déclaré que les armateurs des États-Unis peuvent donc en réalité faire du cabotage tant au Canada qu'aux États-Unis, alors que les exploitants canadiens sont limités au cabotage canadien. Avec le consentement du ministre des Transports, les exploitants des États-Unis peuvent importer à cette fin des navires au Canada.

²⁸ *Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association, (British Columbia Member Shipyards)*, Victoria, C.-B., mémoire 103, p. 14, mémoire 139, C.2446; *B.C. Towboat Owners' Association*, mémoire 57, p. 2; *Clark Steamship Company Limited and Associated Companies*, mémoire 68, p. 10.

²⁹ Mémoire 57; voir également *Straits Towing Limited*, mémoire 117, p. 62; *Union Steamships Ltd.*, mémoire 93.

L'Association a réclamé que l'importation des navires soit entièrement régie par les droits de douane. Elle a également proposé qu'un accord réciproque soit négocié avec le gouvernement des États-Unis en vue de faciliter aux Canadiens le même accès au cabotage des États-Unis que celui dont jouissent les exploitants des États-Unis à l'égard du cabotage canadien, ou bien que les entreprises des États-Unis soient assujetties aux mêmes conditions qui frappent les actionnaires canadiens aux États-Unis, en vue d'empêcher les filiales de ce pays de caboter au Canada. Enfin, l'Association a préconisé qu'on défende l'importation de navires, si ces deux vœux ne pouvaient être adoptés.

La Commission ne peut fonder aucune recommandation sur la négociation de l'accord réciproque proposé. Il faudrait apparemment amener les États-Unis à adopter une nouvelle politique qui différerait fondamentalement de sa législation maritime actuelle, et on ne peut s'attendre à une telle modification. La Commission ne recommande pas que la loi canadienne soit modifiée de façon à prévoir qu'une certaine proportion des actions d'une société possédant un navire canadien devrait se trouver en propre entre les mains de citoyens canadiens. A cette fin, le Canada devrait abroger la Convention relative à la marine marchande de la Communauté britannique, qui établit des conditions uniformes quant à la propriété des navires britanniques dans tout le Commonwealth. En outre, à moins que les navires britanniques immatriculés dans d'autres parties du Commonwealth ne soient également exclus du cabotage, proposition que la Commission a déjà rejetée, la modification serait absolument inefficace pour atteindre le but de l'Association, vu que les navires possédés par des filiales des États-Unis pourraient être immatriculés dans d'autres parties du Commonwealth et être considérés comme des navires britanniques. De plus, la participation au cabotage de navires possédés par les filiales canadiennes de sociétés des États-Unis n'est qu'un exemple du problème beaucoup plus vaste posé par l'investissement de capitaux des États-Unis dans l'industrie canadienne en général. La Commission ne croit pas que les conditions qui existent dans le cabotage justifient une politique spéciale.

Attribution des cargaisons

On a insisté auprès de la Commission pour demander que toutes les cargaisons de l'État expédiées par caboteurs soient réservées à des navires canadiens³⁰. On a proposé également qu'une proportion déterminée de toutes les cargaisons cabotées, qu'elles proviennent de l'État ou de l'entreprise privée, soit attribuée à la petite navigation³¹.

³⁰ Le capitaine Roger Desgagnés, Saint-Joseph-de-la-Rive, comté de Charlevoix, Qué., mémoire 9; *Newfoundland-Canada Steamship Ltd.*, mémoire 132, p. 33, C.1244-1275.

³¹ Le capitaine Roger Desgagnés, comme à la note 30.

Commission royale sur le cabotage

En ce qui concerne la première proposition, la Commission est portée à croire que ses tenants estimaient que le volume des cargaisons provenant du gouvernement n'était pas considérable. En réalité, ces cargaisons constituent une forte proportion du cabotage. Presque chaque boisseau de blé quittant la tête des Lacs par eau appartient à la Commission canadienne du blé, société de la Couronne. De toute façon, les raisons déjà données pour rejeter la proposition de réserver la totalité du cabotage aux navires canadiens s'appliquent entièrement à cette proposition de limiter le cabotage commercial de l'État aux vaisseaux canadiens. Les conclusions auxquelles est arrivée la Commission quant aux avantages de la concurrence, en ce qui concerne la diminution de frais de transport, et à son influence heureuse sur l'économie en général, s'appliquent autant aux cargaisons du gouvernement qu'à celles de l'entreprise privée.

Quant à la deuxième proposition, il ne semble pas qu'il soit nécessaire d'attribuer une proportion de toutes les cargaisons à la petite navigation. Dans plusieurs cas, la profondeur de l'eau, les dimensions du port, les installations portuaires, le volume des cargaisons expédiées, la qualité et le prix du service et d'autres considérations d'ordre pratique militent en faveur de la petite navigation et aucune loi ne s'impose pour consacrer ces avantages naturels. L'aménagement de la Voie maritime n'enlèvera pas à ces navires le rôle essentiel qu'ils jouent dans le cabotage. De plus, les mesures administratives nécessaires à la réalisation d'un tel plan seraient extrêmement onéreuses. Il faudrait réserver de l'espace à chaque acheteur de marchandises puisque, de façon générale, c'est l'acheteur qui détermine le mode d'expédition. Il faudrait également attribuer un certain contingent à chaque exploitant. Pour maintenir ce régime, un système d'inspection et de vérification comportant des sanctions serait nécessaire. Une réglementation aussi étendue apporterait de la rigidité à une grande partie du cabotage, diminuant ainsi les avantages de la concurrence, tendant à ralentir l'évolution technologique et à réduire l'efficacité du service. Les avantages possibles ne l'emportent pas assez sur les désavantages sérieux pour justifier l'adoption de cette politique.

Prêts de l'État pour aider à la construction de petits navires

On a prié la Commission de recommander que le gouvernement prenne des mesures pour rendre immédiatement disponibles des prêts en vue de la construction de goélettes et de schooners de transport, comme ceux utilisés le long de la côte nord du Saint-Laurent et dans les eaux de Terre-Neuve³². La Commission se rend compte des difficultés qu'affrontent les propriétaires de ces vaisseaux pour obtenir des prêts afin de financer leur construction.

³² Le capitaine Roger Desgagnés, Saint-Joseph-de-la-Rive, comté de Charlevoix, Qué., mémoire 9.

Il se peut que les moyens ordinaires du crédit commercial ne s'adaptent pas facilement à ce genre de financement. Il semble cependant que la Banque d'expansion industrielle a été fondée (chapitre 151, S.R.C. 1952) pour répondre à de tels besoins. Elle est autorisée à faire des prêts pour financer la construction, la rénovation ou la réparation de vaisseaux. La Commission recommande que la Banque étudie sérieusement les besoins des propriétaires de petits caboteurs pour leur assurer la disponibilité de crédits suffisants.

Relations ouvrières

On a prié la Commission de recommander l'adoption de lois pour réglementer la régie interne des syndicats ouvriers, reviser la procédure de négociation des conventions collectives³³, appliquer à l'industrie de la construction de navires la loi fédérale sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail³⁴, imposer un salaire minimum et des heures de travail maximums à bord des petits caboteurs³⁵ et exiger qu'un représentant ouvrier soit nommé membre de la Commission maritime canadienne³⁶.

Les deux premières propositions soulèvent des questions générales de politique en matière de législation ouvrière sur des points qui ne relèvent pas particulièrement du cabotage. On devrait les régler comme tels et non comme une conséquence d'une enquête portant sur un autre sujet. Quant aux chantiers maritimes, ils relèvent à l'heure actuelle des lois provinciales sur les relations ouvrières, conformément aux modalités de la législation ouvrière au Canada, selon laquelle les entreprises locales, en ce qui concerne les questions ouvrières, ne sont pas en général soumises à l'autorité fédérale. Outre certaines questions de droit constitutionnel qui pourraient surgir, il ne semble pas exister de raison suffisante pour s'écarter de la ligne de conduite générale, pas plus dans le cas des chantiers maritimes que dans celui des autres entreprises locales.

La Commission ne peut convenir qu'un salaire minimum et que des heures de travail maximums soient imposés à bord de tous les petits caboteurs. Ces navires sont souvent exploités comme entreprises familiales selon des conditions d'emploi conclues à l'amiable et en vertu desquelles les participants sont considérés plutôt comme des associés. En outre, plusieurs de ces navires font également la pêche, selon un plan de partage des bénéfices ou d'autres plans semblables de rémunération qui seraient entièrement bouleversés par

³³ *Union Steamships Limited*, Vancouver, mémoire 115, p. 57, p. 5, C.2307-2370.

³⁴ Confédération des travailleurs catholiques du Canada et Fédération nationale de la métallurgie, Montréal, mémoire 101, p. 81.

³⁵ Congrès canadien du travail, Ottawa, mémoire 75, p. 7.

³⁶ Confédération des travailleurs catholiques du Canada et Fédération nationale de la métallurgie, Montréal, mémoire 101.

Commission royale sur le cabotage

ce genre de réglementation. La recommandation proposée éliminerait plusieurs de ces petits navires qui sont à l'heure actuelle très utiles, surtout à Terre-Neuve et dans les eaux du Saint-Laurent.

La Commission n'admet pas que la représentation ouvrière au sein de la Commission maritime canadienne soit essentielle. Les organismes établis pour s'occuper de la politique générale dans de très vastes domaines ne peuvent comprendre des représentants de chaque secteur touché par leur activité. Les attributions de la Commission maritime canadienne s'étendent à tous les aspects de la navigation. Seule une petite partie de ceux-ci se rattache aux problèmes ouvriers. La Commission maritime canadienne ne semble pas, par conséquent, être un organisme exigeant la nomination d'un tel représentant. De plus, la Commission maritime canadienne est elle-même conseillée par de nombreux comités consultatifs dont l'un sur les questions ouvrières.

Ports francs

On a proposé à la Commission l'établissement de deux ports francs distincts, l'un à Trois-Rivières³⁷ et un autre à un port qui serait aménagé sur la péninsule de Burin à Terre-Neuve³⁸. L'exploitation des ports francs se résume au transbordement ou à la manutention des cargaisons du commerce international libérées des inconvénients de la douane. De tels ports francs pourraient apporter quelque chose au cabotage en servant de centres de distribution pour les marchandises acheminées par caboteurs, mais les principales raisons de leur établissement concernent tout d'abord le commerce international. En outre, les services du gouvernement ont étudié attentivement les propositions au sujet des ports francs, de leur nombre et de leur situation dans les centres canadiens intéressés, ainsi que les expériences faites par d'autres pays en ce domaine. Pour ces raisons, la Commission ne croit pas qu'il soit opportun de formuler des recommandations à cet égard.

Péages et droits pour tous les ports et canaux

Par l'adoption de la Loi sur l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, le Parlement a prévu l'imposition de péages pour défrayer le coût de construction et d'entretien des nouvelles installations. Le Pacifique-Canadien a allégué que les navires utilisant les canaux ou autres installations maritimes, construits à même les deniers publics, devraient être sujets à des péages et droits parce que, dans la mesure où l'usage de ces installations est gratuit, le transport maritime se trouve subventionné dans sa concurrence

³⁷ Cité des Trois-Rivières, mémoire 110, p. 8.

³⁸ *Newfoundland Transportation Co. Ltd.*, St. John's, T.-N., mémoire 4, C.517; *Joint Councils of Burin District*, mémoire 72, pp. 3-4.

avec les chemins de fer³⁹. On a déclaré que les sociétés ferroviaires paient entièrement le coût des emprises, des terminus et des autres installations qu'elles utilisent dans leur exploitation et paient également les impôts locaux.

Une appréciation de l'allégation du Pacifique-Canadien soulèverait de vastes questions d'intérêt public relatives au transport routier et aérien aussi bien que ferroviaire et maritime. Au cours des années, tous ces moyens de transport ont reçu des subventions gouvernementales très considérables, en espèces et en terres du domaine public, ou sous d'autres formes. Chacun sait que l'aide de l'État aux divers moyens de transport dans le passé ne s'est pas fondée sur la notion d'un traitement égal pour toutes les entreprises de transport, mais plutôt sur la considération des meilleures formes d'aide que l'État pourrait apporter au transport pour contribuer, au moment opportun, au développement économique général du Canada. L'utilisation et l'affectation appropriées des deniers publics pour aider à l'aménagement et à l'entretien d'installations pour les différents moyens de transport ont été et continuent d'être un légitime et important sujet de débat public. Cependant, on ne peut avoir eu l'intention que la présente Commission enquête sur toutes les inégalités existant dans l'ensemble du transport, comme suite à l'examen des problèmes courants du cabotage. Une telle enquête nécessiterait l'examen de toutes les mesures d'aide publique aux moyens de transport par terre, par air ou par eau, depuis l'aménagement des premières installations au pays. Elle requerrait une appréciation des prétendues inégalités et de la mesure dans laquelle l'économie s'y est adaptée, si elles existent, et l'évaluation des divers genres de moyens compensatoires dans ce vaste domaine. La Commission ne fait aucune recommandation.

Nouveaux organismes d'État

Quelques recommandations ont été faites à la Commission en vue de l'établissement d'organismes d'État nouveaux ou complémentaires dans le domaine du transport. L'une d'elles relative à la création d'un organisme unique de contrôle a été étudiée au chapitre X.

On a préconisé l'établissement d'une commission maritime pour les provinces atlantiques, avec le pouvoir de régler entièrement tous les cas relevant proprement des autorités canadiennes tant pour le cabotage que pour la navigation au long cours⁴⁰. On n'a pas précisé auprès de la Commission quelles seraient les fonctions de l'organisme de régie projeté. Dans la mesure où ses attributions embrasseraient le transport en haute mer, la proposition dépasse le mandat de la Commission. Pour ce qui est du cabotage,

³⁹ Pacifique-Canadien, mémoire 87.

⁴⁰ *Kent Lines Limited, Brunswick Motors Ltd. et Irving Pulp and Paper Ltd.*, mémoire 129, p. 164.

Commission royale sur le cabotage

il ne semble pas qu'on puisse dissocier les problèmes régionaux des problèmes nationaux au point de justifier l'établissement d'un organisme régional séparé. Si on ne peut faire une telle distinction, il est alors évident que, s'il faut établir des organismes de régie, l'existence de deux organismes, l'un national et l'autre régional, serait une source de conflit et de confusion. La Commission n'adopte pas cette recommandation.

On a préconisé l'établissement d'un comité consultatif sur le transport maritime⁴¹. Cette proposition est fondée sur une fausse notion, puisqu'il existe déjà un tel organisme, soit la Commission maritime canadienne, à laquelle sont adjoints plusieurs comités consultatifs.

Extension de la réglementation existante

On a demandé, au nom des habitants de Manson's Landing, en Colombie-Britannique, que les services de transport de marchandises et de passagers entre cet endroit et Vancouver soient réglementés dans l'intérêt du public⁴². La partie III de la Loi sur les transports autorise une telle réglementation. Les renseignements fournis à la Commission ne lui permettent pas de se former une opinion quant à l'opportunité de cette réglementation. Elle ne fait donc aucune recommandation, mais elle a porté à l'attention du ministre des Transports les exposés qui ont été présentés ainsi que les documents à l'appui.

Retrait de l'exemption d'impôt sur le revenu accordée aux armateurs non résidents

La Loi de l'impôt sur le revenu exempte une personne non résidente de l'impôt sur le revenu réalisé au Canada par l'exploitation d'un navire, si le pays où elle réside accorde une exemption à peu près semblable aux personnes résidant au Canada. Des accords réciproques existent entre le Canada et, parmi d'autres pays, le Royaume-Uni et les États-Unis. On a proposé que les gains réalisés par les navires non canadiens cabotant au Canada soient taxés au pays⁴³. La différence dans l'incidence de l'imposition a déjà été étudiée. L'accord réciproque entre le Canada et les États-Unis assure aux navires canadiens le libre accès des ports des États-Unis dans le trafic international, sans assujettissement à l'impôt. Cette disposition constitue aussi un aspect important de la fiscalité en ce qu'elle simplifie l'administration de l'impôt sur le revenu et élimine la double imposition. C'est une disposition que l'on retrouve dans la plupart des conventions fiscales internationales. La Commission ne recommande pas l'adoption de la proposition.

⁴¹ Conseil des métiers et du travail de Montréal, mémoire 153, C.3653; Fédération du travail du Québec, mémoire 155, C.3631.

⁴² *Manson's Landing Community Activities Committee*, Manson's Landing, C.-B., mémoire 116, C.2294-2295.

⁴³ *Union Steamships Ltd.*, Vancouver, mémoire 93, p. 8.

Exemption des armateurs à l'égard de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions

Certains exploitants ont proposé que la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions ne devrait pas s'appliquer au cabotage, de sorte que les armateurs pourraient conclure des ententes quant aux services à fournir et aux taux de fret⁴³. Cette pratique est assez courante dans le commerce international. En ce qui concerne le cabotage, une commission royale d'enquête a découvert en 1923 qu'il existait une coalition sur les Grands lacs, laquelle avait produit une hausse des frais d'assurance et des taux de fret. A la lumière de cette expérience, la Commission ne croit pas que le cabotage soit dans des circonstances particulières justifiant un traitement différent dans le cadre de la loi actuelle sur les coalitions. Par conséquent, elle ne fait aucune recommandation.

APPENDICE I

COMMISSION

nommant

L'HONORABLE JUGE W. F. SPENCE ET AUTRES

Commissaires en vertu de la Partie I de la Loi sur les
enquêtes aux fins de faire enquête sur le cabotage au Canada

DATE.....1^{er} mars 1955

ENREGISTREMENT.....6 avril 1955

Pellicule 22

Document 169

POUR LE SOUS-REGISTRAIRE GÉNÉRAL DU CANADA

(Signé) H. W. Doyle

N° de renvoi 146131

(Signé) Vincent Massey

CANADA

[SCEAU]

(Signé) F. P. Varcoe,
SOUS-PROCUREUR GÉNÉRAL,
CANADA

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.

Commission royale sur le cabotage

À TOUS CEUX À QUI les présentes parviendront ou qu'icelles pourront de quelque manière concerner,

SALUT:

VU les représentations reçues touchant la cabotage au Canada, y compris le cabotage sur les Grands lacs, et qu'il est jugé opportun dans l'intérêt public de faire enquête sur les questions en jeu, afin que toutes les questions qui tombent sous la juridiction du Parlement, y compris les questions qui ont trait aux dispositions de la Partie XIII de la Loi sur la marine marchande du Canada, le cabotage au Canada, et qui découlent du transport par eau, ou par terre et par eau, de marchandises et de passagers d'un endroit au Canada à un autre endroit au Canada, y compris les Grands lacs, soient l'objet d'une enquête et d'un rapport;

VU l'opportunité de donner suite à l'autorisation de Notre Gouverneur en conseil, aux termes du décret C.P. 1955-308 du premier jour de mars en l'an de grâce mil neuf cent cinquante-cinq (dont copie ci-annexée), visant la nomination, en vertu de la Partie I de la Loi sur les enquêtes, chapitre 158 des Statuts révisés du Canada, 1952, de Nos commissaires y et ci-après nommés pour faire enquête et rapport sur toutes les questions qui tombent sous la juridiction du Parlement, y compris les questions qui ont trait à la Partie XIII de la Loi sur la marine marchande du Canada, le cabotage au Canada, et qui découlent du transport par eau, ou par terre et par eau, de marchandises et de passagers d'un endroit au Canada à un autre endroit au Canada, y compris les Grands lacs, et sur les matières pertinentes qui peuvent au cours de l'enquête surgir ou se développer et qui, de l'avis des commissaires, devraient être comprises dans l'enquête et le rapport, et, sans restreindre la généralité de ce qui précède, les commissaires devront faire enquête et rapport sur les matières suivantes:

- a) Le rapport qui existe au Canada, y compris les Grands lacs, entre le cabotage et le transport et la construction maritimes, ainsi que l'effet que peut avoir, sur ce transport et cette construction maritimes, la participation dans le cabotage au Canada, y compris les Grands lacs, les navires ou autres embarcations immatriculés ou construits en dehors du Canada;
- b) Les effets probables de l'aménagement de la voie maritime du St-Laurent sur le cabotage au Canada, y compris les Grands lacs;
- c) Le rapport entre le cabotage au Canada, y compris les Grands lacs, et le commerce intérieur et international du Canada et les relations extérieures du Canada; ainsi que l'effet que peut avoir la participation dans le cabotage au Canada, y compris les Grands lacs, des navires ou autres embarcations immatriculés ou construits en dehors du Canada, sur le commerce intérieur et international du Canada et les relations extérieures du Canada; et
- d) La nécessité, le cas échéant, d'établir des programmes différents et de prescrire des conditions spéciales, en ce qui concerne le cabotage au Canada, y compris les Grands lacs, applicables à des endroits particuliers du Canada:

SACHEZ DONC MAINTENANT que, de et par l'avis de Notre Conseil privé pour le Canada, Nous nommons, constituons et désignons par les présentes l'honorable juge W. F. SPENCE, de la Haute Cour de Justice d'Ontario, de la cité de Toronto, dans la province d'Ontario; M. W. N. WICKWIRE, avocat, de la cité de Halifax, dans la province de la Nouvelle-Écosse; et M. MARCEL BÉLANGER, comptable agréé, de la cité de Québec, dans la province de Québec, pour agir à titre de Nos commissaires chargés de tenir et de poursuivre ladite enquête;

Appendice I

Pour, par vous, lesdits W. F. SPENCE, W. N. WICKWIRE et MARCEL BÉLANGER, détenir et exercer lesdites fonctions, et en jouir avec tous les pouvoirs, droits, privilèges et émoluments attachés, de droit et en vertu de la loi, auxdites fonctions, plus particulièrement décrites dans ledit décret, durant Notre bon plaisir;

Et Nous autorisons par les présentes Nosdits commissaires

- (i) à adopter la procédure et les méthodes qu'ils peuvent juger utiles pour la poursuite de l'enquête et à les modifier ou changer à l'occasion;
- (ii) à retenir les services de conseillers techniques, commis, rapporteurs et aides qu'ils jugeront nécessaires ou appropriés, à des taux de rémunération et de remboursement de frais qu'approuvera le Conseil du Trésor;

ET Nous enjoignons par les présentes à tous les ministères ou départements du Gouvernement d'apporter à Nosdits commissaires l'aide et la collaboration nécessaires aux fins de ladite enquête;

ET Nous ordonnons et enjoignons par les présentes à Nosdits commissaires de faire rapport à Notre Gouverneur en conseil du résultat de leur enquête;

ET Nous nommons en outre ledit W. F. SPENCE, président de Nosdits commissaires.

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

TÉMOIN:

Notre très fidèle et bien-aimé Conseiller, Vincent Massey, membre de Notre Ordre des Compagnons d'honneur, Gouverneur général et Commandant en chef du Canada.

EN NOTRE HÔTEL DU GOUVERNEMENT, en Notre Cité d'Ottawa, ce premier jour de mars en l'an de grâce mil neuf cent cinquante-cinq, le quatrième de Notre Règne.

Par ordre,

Le Sous-secrétaire d'État,

(Signé) C. STEIN.

C.P. 1955-308

Copie certifiée conforme au procès-verbal d'une réunion du Comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le 1^{er} mars 1955.

Le Comité du Conseil privé a été saisi d'un rapport émanant du ministre des Transports et exposant:

Que des représentations ont été reçues touchant le cabotage au Canada, y compris le cabotage sur les Grands lacs, et qu'il est jugé opportun dans l'intérêt public de faire enquête sur les questions en jeu, afin que toutes les questions qui tombent sous la juridiction du Parlement, y compris les questions qui ont trait aux dispositions de la Partie XIII de la Loi sur la marine marchande du Canada, le cabotage au Canada, et qui découlent du transport par eau, ou par terre et par eau, de marchandises et de passagers d'un endroit au Canada à un autre endroit au Canada, y compris les Grands lacs, soient l'objet d'une enquête et d'un rapport:

A CES CAUSES, sur avis conforme du ministre des Transports, le Comité recommande

(1) que des Commissions soient émises sous l'autorité de la Partie I de la Loi sur les enquêtes, nommant

l'honorable juge W. F. Spence, de la Haute Cour de Justice d'Ontario, de la cité de Toronto, dans la province d'Ontario, à titre de président,

Commission royale sur le cabotage

M. W. N. Wickwire, avocat, de la cité de Halifax, dans la province de la Nouvelle-Écosse, et

M. Marcel Bélanger, comptable agréé, de la cité de Québec, dans la province de Québec,

commissaires aux fins de faire enquête et rapport sur toutes les questions qui tombent sous la juridiction du Parlement, y compris les questions qui ont trait à la Partie XIII de la Loi sur la marine marchande du Canada, le cabotage au Canada, et qui découlent du transport par eau, ou par terre et par eau, de marchandises et de passagers d'un endroit au Canada à un autre endroit au Canada, y compris les Grands lacs, et sur les matières pertinentes qui peuvent au cours de l'enquête surgir ou se développer et qui, de l'avis des commissaires, devraient être comprises dans l'enquête et le rapport, et, sans restreindre la généralité de ce qui précède, les commissaires devront faire enquête et rapport sur les matières suivantes:

- a) Le rapport qui existe au Canada, y compris les Grands lacs, entre le cabotage et le transport et la construction maritimes, ainsi que l'effet que peut avoir, sur ce transport et cette construction maritimes, la participation dans le cabotage au Canada, y compris les Grands lacs, des navires ou autres embarcations immatriculés ou construits en dehors du Canada;
- b) Les effets probables de l'aménagement de la voie maritime du St-Laurent sur le cabotage au Canada, y compris les Grands lacs;
- c) Le rapport entre le cabotage au Canada, y compris les Grands lacs, et le commerce intérieur et international du Canada et les relations extérieures du Canada; ainsi que l'effet que peut avoir la participation dans le cabotage au Canada, y compris les Grands lacs, des navires ou autres embarcations immatriculés ou construits en dehors du Canada, sur le commerce intérieur et international du Canada et les relations extérieures du Canada; et
- d) La nécessité, le cas échéant, d'établir des programmes différents et de prescrire des conditions spéciales, en ce qui concerne le cabotage au Canada, y compris les Grands lacs, applicables à des endroits particuliers du Canada;

(2) que les pouvoirs conférés par les présentes auxdits Commissaires puissent être exercés par deux desdits Commissaires;

(3) que lesdits Commissaires soient autorisés à adopter la procédure et les méthodes qu'ils peuvent juger utiles pour la poursuite de l'enquête et à les modifier ou changer à l'occasion;

(4) que lesdits Commissaires soient autorisés à retenir les services de conseillers techniques, commis, rapporteurs et aides qu'ils jugeront nécessaires ou appropriés, à des taux de rémunération et de remboursement de frais qu'approuvera le Conseil du Trésor;

(5) qu'il soit versé auxdits Commissaires des frais de route et une allocation de subsistance, au montant que peut approuver le Conseil du Trésor, lorsqu'ils s'absentent de leur lieu de résidence et qu'ils sont occupés à la poursuite de l'enquête en question;

(6) que tous les ministères ou départements du gouvernement apportent auxdits Commissaires l'aide et la collaboration nécessaires aux fins de ladite enquête;

(7) que lesdits Commissaires soumettent leur rapport au Gouverneur en conseil; et

(8) que les frais réels et accessoires concernant ladite enquête soient payés à même les deniers votés par le Parlement.

Le Greffier du Conseil privé,

R. B. BRYCE.

APPENDICE II

Liste des mémoires

Les mémoires 1 à 112 inclusivement ont été publiés en quatre volumes séparés. Dans la présente liste, on les désigne M-1, M-2 etc. (Mémoire 1, Mémoire 2 etc.). Les mémoires qui ont été présentés par la suite sont compris dans le compte rendu sténographique et on y renvoie de la façon suivante: C.4075 veut dire la page 4075 du compte rendu sténographique des audiences; la lettre majuscule P signifie Pièce à l'appui.

Lorsque les mémoires ont été présentés ou expliqués au cours d'audiences publiques, on donne aussi le renvoi pour les pages concernées dans le compte rendu sténographique.

Alberta Federation of Agriculture.....	Edmonton	M-119 P.64	C.2506
Alberta, Province de l' (ministère de l'Agriculture)	Edmonton	M-2	
Alberta, Province de l' (mémoire supplémentaire)..	Edmonton	M-126 P.162	C.4748
Algoma Steel Corporation Ltd.....	Sault Ste-Marie, Ont.	M-106	C.4414
Alport, Frederic.....	Orillia, Ont.	M-137	C.4435
Aluminum Company of Canada Ltd.....	Montréal	M-41	C.3282
Anticosti Shipping Company (filiale Consolidated Paper Corporation Ltd.)	Montréal	M-19	C.3145
L'Association des propriétaires de navires du St-Laurent Inc.	Québec	M-49	C.2974
L'Association des propriétaires de navires du St-Laurent Inc. (mémoire supplémentaire)	Québec	M-158	C.2975
Atlas Steels Limited.....	Welland, Ont.	M-33	C.4652
Bathurst Mining Corporation Ltd.....	Toronto	M-40	
Bowater's Newfoundland Pulp and Paper Mills Limited	Corner Brook, T.-N.	M-17	C.697
Bowater Steamship Co. Ltd. (soumis en son nom par Furness, Withy & Co. Ltd., Montréal, P.Q.)	Londres, Angleterre	M-14	
Branch Lines Limited.....	Montréal	M-78	C.4278
British Columbia Loggers' Assoc.....	Vancouver	M-59	C.2268, 5412
British Columbia Lumber Manufacturers' Association	Vancouver	M-55	C.2178 5412
—Consolidated Red Cedar Shingle Association of B.C.			
—The Plywood Manufacturers' Association of B.C.			
British Columbia Towboat Owners' Association....	Vancouver	M-57	C.2122, 2431
British Shipping, General Council of.....	Londres, Angleterre	M-26	
British Yukon Ocean Services Ltd.....	Vancouver	M-98	C.2240
Bureau Municipal du St-Laurent.....	Montréal	M-84	C.3076
Burin District, Joint Councils of.....	Burin, T.-N.	M-72	C.1076
Burrard Dry Dock Company Limited.....	Vancouver	M-139	C.2446
Cabot Carbon of Canada Ltd.....	Sarnia, Ont.	M-8	
Canada Steamship Lines Ltd.....	Montréal	M-80	C.3790
Canada Steamship Lines Ltd. (mémoire supplé- mentaire)	Montréal	M-140 P.95	C.3790

Commission royale sur le cabotage

Canada Steamship Lines Ltd. (mémoire supplémentaire)	Montréal	M-161	C.4925
Canada Steamship Lines Ltd. (mémoire supplémentaire)	Montréal	M-163	C.4968
Canada Steamship Lines Ltd. (mémoire supplémentaire)	Montréal	M-171	C.5189, 5845
Canadian Atlantic Fishing Assoc.....	Halifax	M-141	C.1342
Canadian Blower & Forge Co. Ltd. (manufacturiers de parties constituantes)	Kitchener, Ont.	M-43	C.4795
Canadian Car & Foundry Co. Ltd.....	Montréal	M-1	
Canadian Federation of Agriculture.....	Ottawa	M-127 P.161	C.4663
Canadian Federation of Agriculture (mémoire supplémentaire)	Ottawa	M-172	C.5245, 5430
Canadian Industrial Preparedness Association.....	Montréal	M-52	C.3104
Canadian Industrial Traffic League Inc.....	Toronto	M-69	C.326
Canadian Marconi Company.....	Montréal	M-88	C.3242
Canadian Maritime Transport Workers' Assoc...	Montréal	M-51	
Canadian Pulp and Paper Assoc.....	Montréal	M-71	C.3664
Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association	Ottawa	M-82	C.216
Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association (mémoire supplémentaire)	Ottawa	M-166	C.5060, 5711
Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association (British Columbia Member Shipyards) (mémoire supplémentaire)	Victoria	M-103	C.1943
Canadian Shipowners Association.....	Ottawa	M-38	C.289, 2263
Canadian Shipowners Association (mémoire supplémentaire)	Ottawa	M-169	C.5155, 5900
Canadian Shipping and Marine Engineering News (publiée par Maclean-Hunter Publishing Co.)	Toronto	M-12	C.4597
Canadian Shipping and Marine Engineering News (mémoire supplémentaire)	Toronto	M-144	C.4600, 5693
Canadian Vickers Limited.....	Montréal	M-81	C.4193
Canadian Vickers Limited (mémoire supplémentaire)	Montréal	M-164	C.5039
Canadian Westinghouse Co. Ltd.....	Hamilton	M-60	C.4538
Cap-de-la-Madeleine, Cité de.....	Cap-de-la-Madeleine, Qué.	M-145	C.3055
Chambre de Commerce de Québec.....	Québec	M-89	C.2811
Chambre de Commerce de Québec (mémoire supplémentaire)	Québec	M-133 P.71	C.2811
Chemins de fer nationaux du Canada.....	Montréal	M-92	C.8
Chemins de fer nationaux du Canada (mémoire supplémentaire)	Montréal	M-142	C.4084 5636
Clarke Steamship Co. Ltd.....	Montréal	M-68	C.3437, 5503
Terra Nova Steamship Co. Ltd. Gulf Ports Steamship Co. Ltd. La Cie de Transport du Bas St-Laurent Ltée Magdalen Island Transportation Co. Ltd. La Traverse Rivière-du-Loup—St-Siméon Ltée	Collingwood, Ont.	M-63	C.4452 4498
Collingwood Shipyards Limited and Town of Collingwood	Collingwood, Ont.	M-138	C.4445
Colombie-Britannique, Province de.....	Victoria	M-111	C.1917

Appendice II

Confédération des travailleurs catholiques du Canada et la Fédération nationale de la métallurgie	Montréal	M-101	C.105
Congrès canadien du Travail.....	Ottawa	M-75	C.65
Congrès des Métiers et du Travail du Canada.....	Ottawa	M-34	C.170
Conseil des Métiers et du Travail de Montréal.....	Montréal	M-153	C.3648
Consolidated Paper Corp. Ltd.....	Montréal	M-37	C.3115
Constantine Lines Limited.....	Middlesborough Angleterre	M-66	C.802
Crane Limited.....	Montréal	M-74	C.3215
Darling Brothers Ltd. (manufacturiers de parties constituantes)	Montréal	M-5	C.3222
Davie Shipbuilding Limited.....	Lauzon, Qué	M-79	C.2943
Davie Shipbuilding Limited (mémoire supplémentaire)	Lauzon, Qué.	M-136	C.2917, 4928
Davie & Sons Ltd., Geo. T.....	Lauzon, Qué.	M-135	C.2883
Desgagnés, Capitaine Roger.....	St-Joseph-de-la-Rive (Charlevoix), Qué.	M-9	
Dingwall Shipping Co. Ltd.....	Halifax	M-85	
Dingwall Shipping Co. Ltd. (mémoire supplémentaire)	Halifax	M-167 P.207	C.5057
Dominion Marine Association.....	Toronto	M-28	C.341
Dominion Marine Association (mémoire supplémentaire)	Toronto	M-146 P.7	C.353
Dominion Marine Association (mémoire supplémentaire)	Toronto	M-147	C.3690
Dominion Marine Association (mémoire supplémentaire)	Toronto	M-148	C.3947
Dominion Marine Association (mémoire supplémentaire)	Toronto	M-160 P.165	C.4921
Dominion Marine Association (mémoire supplémentaire)	Toronto	M-168	C.5115, 5660
Dominion Steel & Coal Corporation Ltd.....	Sydney, N.-É.	M-149	C.1098
Dundee, Perth and London Shipping Co. Ltd.....	Dundee, Écosse	M-97	
École de Marine de Rimouski.....	Rimouski, Qué.	M-10	C.3015
Fairbanks-Morse Co. Limited, Canadian.....	Montréal	M-83	C.3267
Federated Co-operatives Limited.....	Saskatoon, Sask.	M-45	
Fédération du Travail de Québec.....	Montréal	M-155	C.3622
Ferguson Industries Limited (constructeurs de navires)	Pictou, N.-É.	M-102	C.1276
Fisheries Council of Canada.....	Ottawa	M-104	
Fort William, City of.....	Fort William, Ont.	M-46	C.1605, 1682
Foster Wheeler Limited (manufacturiers de parties constituantes)	St. Catharines, Ont.	M-7	C.4841
Furness, Withy & Co. Ltd.....	Montréal	M-13	C.856
Furness, Withy & Co. Ltd. (mémoire supplémentaire)	Montréal	M-170	C.5185, 5390
Gillespie-Munro Limited.....	Montréal	M-91	C.3395
Grand Manan Board of Trade.....	Grand Manan, N.-B.	M-24	
Gypsum, Lime and Alabastine Canada Ltd.....	Toronto	M-94	C.4804
Hamilton Chamber of Commerce.....	Hamilton	M-61	C.4503
Hamilton Chamber of Commerce (mémoire supplémentaire)	Hamilton	M-128 P.154	C.4504
Hudson Bay Route Association.....	Saskatoon	M-58	

Commission royale sur le cabotage

Hudson Bay Route Association (mémoire supplémentaire)	Saskatoon	M-124 P.69	C.2740
Île du Prince-Édouard, Province de l'.....	Charlottetown	M-154	C.1350
Industrial Union of Marine and Shipbuilding Workers of Canada, Local No. 3 and Associated Groups	Saint John, N.-B.	M-16	C.1513
Inglis Co. Ltd., John (manufacturiers d'engins marins)	Toronto	M-99	C.4855
Inglis Co. Ltd., John (mémoire supplémentaire)....	Toronto	M-151	C.4857
Interprovincial Farm Union Council.....	Saskatoon, Sask.	M-112	C.2715
Iron Ore Company of Canada.....	Montréal	M-108	C.3425
Iron Ore Transport Co. Ltd.....	Montréal	M-109	C.3432
Island Tug & Barge Limited and Young & Gore Tugboats Ltd.	Victoria	M-54	C.2022
Kennedy & Sons Ltd., William (manufacturiers de parties constituantes)	Owen Sound, Ont.	M-18	C.4482
Kent Lines Limited (Brunswick Motors Limited) (Irving Pulp & Paper Ltd.)	Saint John, N.-B.	M-129 P.164	C.4881
Kent Lines Limited (Brunswick Motors Limited) (Irving Pulp & Paper Ltd.) (mémoire supplémentaire)	Saint John, N.-B.	M-173	C.5254 5374
Lunenburg Foundry & Engineering Ltd.....	Lunenburg, N.-É.	M-130 P.34	C.1299
MacMillan & Bloedel Limited (produits forestiers et armateurs)	Vancouver	M-42	C.2200
Manitoba Federation of Agriculture and Co-operation	Winnipeg	M-125 P.70	C.2765
Manitoba, Province du.....	Winnipeg	M-77	C.1761, 5563
Manson's Landing Community Activities Committee	Manson's Landing, C.-B.	M-116	C.2294
Marine Industries Limited.....	Sorel, Qué.	M-152	C.4311
Marine Industries Limited (mémoire supplémentaire)	Sorel, Qué.	M-165	C.5052, 5885
Maritime Marine Workers' Federation (C.C.T.)....	Halifax	M-15	C.1160
Maritimes Transportation Commission.....	Moncton, N.-B.	M-100	C.1088, 1431, 5697
Markland Shipping Co. Ltd.....	Liverpool, N.-É.	M-131 P.35	C.1349
McAvity & Sons Ltd., T. (manufacturiers de parties constituantes)	Saint John, N.-B.	M-32	
Midland Shipyards Limited and Town of Midland, Ont.	Midland, Ont.	M-64	C.4452 4498
National Association of Marine Engineers of Canada, Inc.	Vancouver	M-3	C.2370, 2429
National Council of Shipyard Unions.....	Halifax	M-107	C.1553
Newfoundland-Canada Steamships Ltd.....	Halifax	M-132 P.33	C.1244
Newfoundland, Committee on Coastal Shipping of Newfoundland, Committee on Coastal Shipping of (mémoire supplémentaire)	St. John's, T.-N.	M-76	C.956
Newfoundland Fluorspar Limited.....	St. John's, T.-N.	M-162 P.236	C.5941
Newfoundland Fluorspar Limited.....	St. Lawrence, T.-N.	M-48	C.783
Newfoundland-Great Lakes Steamships Limited....	Toronto	M-70	C.901, 5930
Newfoundland Transportation Co. Ltd.....	St. John's, T.-N.	M-4	C.517
Nicholson, George.....	Victoria	M-20	C.2081
North Star Cement Limited.....	Corner Brook, T.-N.	M-11	
Ontario Mayors and Reeves, Association of.....	Toronto	M-53	

Appendice II

Ontario Shipping Intelligence Publishing Co.....	Toronto	M-95	C.4822
Owen Sound Chamber of Commerce.....	Owen Sound, Ont.	M-27	C.4406
Pacifique-Canadien.....	Montréal	M-87	C.28
Pacifique-Canadien (mémoire supplémentaire).....	Montréal	M-143	C.3952, 5610
Parti ouvrier-progressiste, C.-B.....	Vancouver	M-118 P.63	C.2489
Parrsborø and District Board of Trade.....	Parrsboro, N.-É.	M-31	C.1229
Peacock Brothers Limited (manufacturiers de parties constituantes)	Montréal	M-23	
Plymouth Cordage Company of Canada Ltd.....	Welland, Ont.	M-86	
Port Arthur Chamber of Commerce.....	Port Arthur, Ont.	M-35	C.1607
Port Arthur Shipbuilding Co Ltd.....	Port Arthur, Ont.	M-73	C.1639
Project Sales Ltd.....	Montréal	M-105	C.3187
Saguenay Terminals Ltd.....	Montréal	M-62	C.3330
Saint John Dry Dock Company Ltd.....	Saint John, N.-B.	M-156	C.1464
Saskatchewan Farmers Union.....	Saskatoon	M-121 P.66	C.2587
Saskatchewan, Province de.....	Regina	M-90	C.2507
Saskatchewan, Province de (mémoire supplé- mentaire)	Regina	M-120 P.65	C.2509
Saskatchewan, Province de (ministère de l'agri- culture)	Regina	M-21	
Saskatchewan Wheat Pool.....	Regina	M-122 P.67	C.2602, 2741
Shaw Steamship Co. Ltd.....	Halifax, N.-É.	M-6	
Shipbuilding Conference of the United Kingdom....	Londres, Angleterre	M-25	C.3201
Shipping Federation of Canada.....	Montréal	M-65	C.3735, 5701
Shipping Federation of Canada (mémoire supplé- mentaire)	Montréal	M-157	C.3735
Simcoe County Council, Industrial Committee of, and Advisory Committee on Local Employ- ment—Midland Area	Midland, Ont.	M-30	C.4368
St. Lawrence Corporation Limited.....	Trois-Rivières	M-159	C.3063
Straits Towing Ltd.....	Vancouver	M-117 P.62	C.2481
Sun Steamships Limited.....	Toronto	M-22	
Swainson, Neil A.....	Victoria	M-113 P.53	C.2105
Terre-Neuve, Province de.....	St. John's T.-N.	M-56	C.503, 5334
Tombs Limited, Guy (services maritimes).....	Montréal	M-44	
Toronto Board of Trade.....	Toronto	M-50	C.4584
Toronto Harbour Commissioners.....	Toronto	M-134 P.155	C.4578
Trois-Rivières, Cité des.....	Trois-Rivières	M-110	C.3026
Union Steamships Limited.....	Vancouver	M-93	C.2312
Union Steamships Limited (mémoire supplé- mentaire)	Vancouver	M-115 P.57	C.2307
United Steelworkers of America, Local 5055.....	Port Arthur, Ont.	M-114	C.1706
Vancouver, New Westminster & District Metal Trades Council; Victoria & District Metal Trades Council; Shipyard General Workers' Federation	Vancouver	M-56	C.2393

Commission royale sur le cabotage

Watts Limited, A. E. (manufacturiers de parties constituantes)	Ville St-Laurent, Qué.	M-39	C.3231
West Point Ferries Limited.....	O'Leary, Î. P.-É.	M-29	C.1414
Windsor Chamber of Commerce.....	Windsor, Ont.	M-47	C.4846
Winnipeg Chamber of Commerce.....	Winnipeg	M-96	C.2657
Winnipeg Chamber of Commerce (mémoire supplémentaire)	Winnipeg	M-123 P.68	C.2657
Zwicker & Company Limited.....	Lunenburg, N.-É.	M-67	C.1329

APPENDICE III

Liste des pièces à l'appui

La plupart des pièces à l'appui numérotées de 1 à 257 ont été rassemblées et reliées en six volumes séparés intitulés appendice I, II etc., et on y renvoie dans cette liste de la façon suivante: App. I, p. 10; App. V, p. 913, etc.

Certaines pièces à l'appui ont été lues devant la commission et se trouvent dans le compte rendu sténographique; d'autres pièces, comme des publications et des cartes, n'ont pas été reproduites. Elles ne se trouvent par conséquent pas dans les appendices reliés. Les renvois qui s'y rapportent donnent la page du compte rendu sténographique où il en est question. Ainsi C.4958 veut dire page 4958 du compte rendu sténographique.

1. Commission de la Reine et mandat—1^{er} mars 1955, C.P. 1955-308, le 1^{er} mars 1955—(établissant une Commission royale sur le cabotage). —App. I, p. 1
2. Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association.
Rapport sur «Revision of Federal Transportation Policy», préparé pour le président des États-Unis par le Presidential Advisory Committee on Transport Policy and Organization, avril 1955. Recommande d'avoir une plus grande confiance en la valeur de la concurrence dans le domaine des transports et de soutenir un puissant système de transport par voituriers publics conforme à l'économie en croissance et à la sécurité nationale. —App. I, p. 10
3. Confédération des travailleurs catholiques du Canada, Montréal, et la Fédération nationale de la métallurgie.
Lettre de l'hon. Ian A. MacKenzie, ministre des Affaires des anciens combattants, aux employés des chantiers maritimes de Vancouver, 4 juin 1945, au sujet de la construction de navires au Canada, après la guerre. —App. I, p. 50A
4. Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association.
Liste des commandes de navires marchands en carnet dans les chantiers maritimes, le 1^{er} mai 1955. —App. I, p. 51
5. Canadian Shipowners Association.
Liste des compagnies membres. —App. I, p. 53
6. Canadian Industrial Traffic League.
Liste des compagnies membres. —App. I, p. 55
7. Dominion Marine Association.
Mémoire supplémentaire présenté aux premières audiences d'Ottawa, exposant les buts de l'Association, énumérant les compagnies membres ou associées ainsi que le tonnage brut, décrivant les écoles de navigation exploitées par l'Association et comprenant des données statistiques indiquant:
 - (1) la variabilité des tarifs-marchandises des tramps océaniques dans le temps, selon les routes et les cargaisons. (Pièces 3 & 4).
 - (2) les taux de transport du blé sur les Lacs; comparaison entre les taux sur les Lacs et les taux sur l'océan. (Pièces 5 & 6).
 - (3) le transport des grains depuis la tête des Lacs et emmagasinage dans les navires des Lacs, 1945-1954. (Pièces 7 & 8).
 - (4) le transport de minerai de fer depuis ou vers les ports canadiens des Grands lacs en 1953. (Pièce 9). —App. I, p. 56

Commission royale sur le cabotage

8. Dominion Marine Association.
Proposition d'un traité entre les États-Unis et le Canada, sur les Grands lacs pour la défense mutuelle (préparée par la Lake Carriers' Association, Cleveland, Ohio). —App. I, p. 81
9. Dominion Marine Association.
Rapport annuel de la Lake Carriers' Association, Cleveland, Ohio. —C. 366
10. Dominion Marine Association.
 - a) Rapport de la conférence sur l'application des lois des dominions et des lois sur la marine marchande, Londres, 1929.
 - b) Sommaire des travaux de la Conférence impériale, Londres, 1930.
 - c) Appendices au sommaire des travaux de la Conférence impériale de Londres, 1930. —App. I, p. 123B
11. Dominion Marine Association.
Commonwealth of Australia Navigation Act, 1912-1953. —App. I, p. 123C
12. Dominion Marine Association.
Déclarations juridiques agréées. Traitent de la Convention relative à la marine marchande de la Communauté britannique, 10 décembre 1931; du droit international; du Traité sur les eaux limitrophes, le 11 janvier 1909; du Traité sur la canalisation du Saint-Laurent, le 18 juillet 1932; de l'entente entre le Canada et les États-Unis d'Amérique visant à assurer la sécurité sur les Grands lacs au moyen de la radio, 21 février 1952; du contrôle du transport des grains; du mandat de la Commission; de la réglementation du cabotage en Australie (lettre de Malleston Stewart & Co., Melbourne, Australie, 27 juin 1955); des lois du Royaume-Uni sur la navigation 1651-1849, et de la loi des États-Unis qui peut s'appliquer.
Tableau comparant les équipages et les taux de salaires à bord des navires océaniques de charge de 10,000 tonnes immatriculés au Royaume-Uni et au Canada.
Tableau de données statistiques sur les navires d'immatriculation canadienne faisant le service sur les Grands lacs. —App. I, p. 124
13. Dominion Marine Association.
Graphiques montrant la distance entre divers points des Grands lacs; le lac Supérieur; le lac Michigan; le lac Huron et la rivière Sainte-Marie; le lac Érié et le lac Sainte-Claire; la rivière Détroit et la rivière Niagara; le lac Ontario et le fleuve Saint-Laurent. —App. I, p. 145A
14. Dominion Marine Association.
Rapport annuel de la Great Lakes Protective Association, 1954, de Cleveland, Ohio. —C. 462
15. Dominion Marine Association.
Deux tableaux de données statistiques sur les navires d'immatriculation canadienne faisant le service sur les Grands lacs et la capacité de transport des flottes des compagnies membres, 1945-1954 (lettre de Thorne, Mulholland, Howson & McPherson, Toronto). —App. I, p. 146
16. Gouvernement de la province de Terre-Neuve.
États montrant les taux de catégorie pour le transport de Halifax, N.-É., et Saint-John, N.-B., à Cornerbrook et Saint-John's, T.-N., en vigueur en 1954 et 1955; taux de catégorie pour le transport entre des points d'origine représentatifs au Canada et des destinations spéciales à Terre-Neuve, et pourcentages d'augmentation résultant de l'application des augmentations de taux à une année de base comparativement aux niveaux actuels des taux. —App. I, p. 151

17. Gouvernement de la province de Terre-Neuve.
État de comparaison des taux de catégorie du transport par chemin de fer ou par rail et eau (1^{er} mars 1951) et des taux de catégorie normaux pour le transport entre des points d'origine représentatifs au Canada et des destinations spécifiées à Terre-Neuve. —App. I, p. 162
18. Gouvernement de la province de Terre-Neuve.
États indiquant les taux de catégorie normaux pour le transport par chemin de fer, par rail et eau, et par eau, ainsi que les taux différentiels d'été pour le transport de Montréal et de Toronto à Saint-John's, T.-N.
État montrant les taux sur produits désignés et les tarifs-marchandises pour le transport de Montréal à Saint-John's, T.-N., pendant la saison de navigation. —App. I, p. 165
19. Gouvernement de la province de Terre-Neuve.
Accord entre les Chemins de fer Nationaux du Canada et la Furness, Withy & Company Limited. —App. I, p. 178
20. Gouvernement de la province de Terre-Neuve.
Données statistiques sur les expéditions, par Cornerbrook, de la Bowater's Pulp and Paper Mills Limited, y compris les cargaisons de retour ou d'aller pour 1951-1954, le coût du transport maritime, les ventes totales et les tarifs-marchandises en 1954, et les types de navires utilisés. —App. II, p. 193
21. Gouvernement de la province de Terre-Neuve.
Liste des principales industries de Terre-Neuve.
Liste des membres actuels de la succursale de Terre-Neuve de l'Association des manufacturiers canadiens.
Exemplaire du rapport annuel de la succursale, 1955 (donne l'arrière-plan de la Confédération et ses effets sur l'industrie et le transport). —App. II, p. 196
22. Gouvernement de la province de Terre-Neuve.
Tableau indiquant les moyens de transport qu'utilisent huit industries manufacturières pour l'importation de matières premières. —App. II, p. 213
23. Gouvernement de la province de Terre-Neuve.
Nombre de pêcheurs de morue en 1953 (lettre du ministère de la pêche, Saint-John's, T.-N., à la Newfoundland Associated Fish Exporters Ltd.). —App. II, p. 214
24. Gouvernement de la province de Terre-Neuve.
État des expéditions de morues salées (production de 1953) vers ou via les ports canadiens et New-York par la Newfoundland Associated Fish Exporters Ltd. —App. II, p. 216
25. Gouvernement de la province de Terre-Neuve.
Charte-partie de la Montreal Shipping Company Limited. —App. II, p. 217
26. Gouvernement de la province de Terre-Neuve.
Charte-partie des Chemins de fer Nationaux du Canada. —App. II, p. 224
27. Gouvernement de la province de Terre-Neuve.
Charte-partie de A. Willard Ivers Inc. —App. II, p. 228
28. Gouvernement de la province de Terre-Neuve.
Charte-partie de l'Americanized Welsh Coal. —App. II, p. 236
29. Newfoundland-Great Lakes Steamships Co.
Convention relative à la marine marchande de la Communauté britannique (1931). —App. II, p. 248

Commission royale sur le cabotage

30. Committee on Newfoundland Coastal Shipping.
Mémoire supplémentaire
- (1) s'oppose à l'extension de la Loi des Transports au cabotage de Terre-Neuve;
 - (2) signale que Terre-Neuve a un besoin urgent d'un baliseur;
 - (3) prétend que les écarts entre les salaires payés à bord des navires du National-Canadien et ceux payés à bord des autres navires de Terre-Neuve ne sont pas déraisonnables, compte tenu des genres de services assurés;
 - (4) comprend une annexe comparant les salaires que reçoivent les équipages des navires exploités par les Chemins de fer nationaux du Canada dans divers groupes de tonnage et ceux que reçoivent les équipages non syndiqués et des caboteurs typiques de Terre-Neuve. —App. II, p. 263
31. Maritime Marine Workers' Federation (C.C.T.)
Sommaire de l'aide accordée aux chantiers maritimes et aux industries de la navigation dans d'autres nations maritimes: Argentine, Australie, Belgique, Brésil, Chili, Danemark, France, Allemagne, Grèce, Inde, Italie, Japon, Pays-Bas, Norvège, Panama, Espagne, Suède, Royaume-Uni, États-Unis. —App. II, p. 281
32. Maritime Marine Workers' Federation (C.C.T.)
- a) Lettre du très honorable C. D. Howe portant sur la possibilité que l'U.R.S.S. donne des commandes aux chantiers maritimes du Canada pour la construction de navires autres que des navires stratégiques, si les prix soutiennent la concurrence.
 - b) Lettre de M. J. C. MacKinnon adressée à la East West Export Import Co. Ltd., de Vancouver (refus d'une demande de permis pour l'exportation à l'U.R.S.S. d'un navire à moteur à cargaison mixte). —App. II, p. 321
33. Newfoundland Canada Steamships Limited.
Mémoire présenté aux audiences de Halifax. —App. II, p. 324
34. Lunenburg Foundry & Engineering Ltd.
Mémoire présenté aux audiences de Halifax. —App. II, p. 329
35. Markland Shipping Company Limited.
Mémoire présenté aux audiences de Halifax recommandant de n'apporter aux règlements du cabotage aucune modification de nature à entraîner une hausse de frais, l'application rigoureuse de l'article 54 de la Loi des douanes, et proposant l'imposition du revenu que rapporte aux navires étrangers le transport des cargaisons canadiennes. —App. II, p. 337
36. Gouvernement de la province de l'Île du Prince-Édouard.
Charte-partie de Maxwell Harris Company Inc. —App. II, p. 343
37. Gouvernement de la province de l'Île du Prince-Édouard.
Télégramme adressé à M. Rand H. Matheson par la Maxwell Harris Company Inc., citant les taux de transport de pommes de terre du Maine jusqu'à la Floride. —App. II, p. 346
38. Gouvernement de la province de l'Île du Prince-Édouard.
Tarif des taux de transport ferroviaire des pommes de terre à partir de certains points de l'Île du Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick jusqu'à des endroits du Québec et de l'Ontario, indiquant les augmentations des taux depuis le 7 avril 1948 jusqu'au 18 juillet 1955. —App. II, p. 347
39. Gouvernement de la province de l'Île du Prince-Édouard.
Contrat de la Canadian Freight Association sur les prix convenus (pommes de terre) en vigueur le 1^{er} mars 1954, entre l'Algoma Central et la Hudson Bay

Appendice III

- Railway Company, les Chemins de fer nationaux du Canada, le Pacifique-Canadien, l'Essex Terminal Railway Co., la Wabash Railroad Co. et le P.E.I. Potato Marketing Board. —App. II, p. 349
40. Gouvernement de la province de l'Île du Prince-Édouard.
Tableau des exportations et importations totales expédiées par voie ferrée dans l'Île du Prince-Édouard en 1953 et 1954. —App. II, p. 359
41. City of Port Arthur, Port Arthur.
Rapport du Comité du transport sur la situation des voies en eau profonde au 20 novembre 1954, concernant la tête des Lacs au Canada (profondeurs minimums pour le trafic par eau à l'heure actuelle et selon le plan de voie profonde du Saint-Laurent et le plan entièrement canadien, à partir de Montréal, et en direction est à partir de la tête des Lacs ou en direction ouest jusqu'à la tête des Lacs; remarques ayant trait aux navires étrangers, aux importations, au volume des cargaisons et aux taux). —App. II, p. 362A
42. City of Port Arthur, Port Arthur.
Rapport sur le transport, à l'occasion d'un voyage à Duluth (rapport de M. E. G. Charnock, président du Comité du transport, membre de la délégation canadienne de la tête des Lacs, sur la visite qu'il fit à la Chambre de commerce de Duluth, en avril 1955). —App. II, p. 362B
43. Gouvernement du Manitoba, Winnipeg.
Documentation concernant les frais d'exploitation d'un navire canadien des Lacs et d'un océanique du Royaume-Uni, entre la tête des Lacs et Montréal, à être fournie par M. E. Solomon. —Voir pièce 187
44. M. J. L. McDougall, Université Queen's, Kingston, Ont.
Corrections de la copie du témoignage présenté à la Commission le 14 juillet 1955, à Ottawa. —App. II, p. 362C
45. Carte topographique de la Colombie-Britannique, 1955, Victoria, C.-B. (Endroits, aéroports, pistes d'envol, chemins de fer, routes, pipe-lines). —C. 1960
46. Carte générale de l'océan Pacifique (sud-est de l'Asie et Australie).
Chantiers de construction de la réparation de navires, dont la liste est établie par le Lloyds Register of Shipping. —C. 1962
47. B.C. Member Shipyards of the Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association, Victoria, C.-B.
Navires marchands océaniques en construction au 30 juin 1955, par pays. —App. II, p. 363
48. B.C. Member Shipyards of the Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association, Victoria, C.-B.
Navires affectés au cabotage, en Colombie-Britannique, depuis 1900, par trois grandes compagnies de transport côtier (Pacifique-Canadien, Paquebots nationaux du Canada, Union Steamships Limited). —App. II, p. 365
49. B.C. Member Shipyards of the Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association, Victoria, C.-B.
Tableau des taux de salaires dans les chantiers maritimes du Canada, 1955. —App. II, p. 371
50. B.C. Member Shipyards of the Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association, Victoria, C.-B.
Taux de salaires dans les industries de construction et de base de la Colombie-Britannique. —App. II, p. 373

Commission royale sur le cabotage

51. George Nicholson, Victoria, C.-B.
Photographies des navires à vapeur *Princess Maquinna*, *Princess Norah* et *Princess Alberni*. —App. II, p. 374A
52. George Nicholson, Victoria, C.-B.
Cinq lettres à l'appui du mémoire présenté par M. G. Nicholson (les lettres a, b, c, d, e) proviennent de la Chambre de commerce d'Ucluelet et de Port Albion, de la Chambre de commerce de Tofino, du Board of Trade de Zeballos, de M. Ivan H. Clarke, Hot Springs Cove, C.-B., et de M. W. C. Youell.
—App. II, p. 375'
53. Neil A. Swainson, Victoria, C.-B.
Mémoire présenté aux audiences de Victoria. —App. II, p. 386
54. MacMillan & Bloedel Limited, Vancouver, C.-B.
Rapport annuel de l'année se terminant le 30 septembre 1954.
—App. II, p. 393A
55. B.C. Lumber Manufacturers Association, Vancouver, C.-B.
Rapport annuel, 1954. —App. II, p. 393B
56. Manson's Landing Community Activities Committee, Manson's Landing, C.-B.
Extraits du *Campbell River Courier*, 3 août 1955. —App. II, p. 393C
57. Union Steamship Limited, Vancouver, C.-B.
Mémoire supplémentaire présenté aux audiences de Vancouver: corrections à des déclarations dans d'autres mémoires, commentaires sur un autre mémoire, demande de modifier la Loi des syndicats ouvriers en ce qui a trait à la grève, extraits de B.C. Labour Relations Act. —App. II, p. 394
58. National Association of Marine Engineers of Canada, Vancouver, C.-B.
Extrait de la publication *The Log*, juin 1955. —App. II, p. 408A
59. B.C. Towboat Owners' Association, Vancouver, C.-B.
Liste des membres de l'Association. —App. II, p. 409
60. B.C. Towboat Owners' Association, Vancouver, C.-B.
Tarif des taux, janvier 1946. —App. II, p. 411A
61. B.C. Towboat Owners' Association, Vancouver, C.-B.
Tarif des taux, 1951. —App. II, p. 411B
62. Straits Towing Limited, Vancouver, C.-B.
Mémoire présenté aux audiences de Vancouver. —App. II, p. 412
63. Labor-Progressive Party, B.C. Provincial Committee, Vancouver, C.-B.
Mémoire présenté aux audiences de Vancouver. —App. II, p. 418
64. Alberta Federation of Agriculture, Edmonton, Alberta.
Mémoire présenté aux audiences de Regina. —App. II, p. 426
65. Gouvernement de la province de Saskatchewan.
Mémoires présentés par la province de Saskatchewan à la Commission royale d'enquête sur les transports, 10 septembre 1949. —T. 2509
66. Saskatchewan Farmers Union, Regina.
Mémoire présenté aux audiences de Regina. —App. II, p. 438
67. Saskatchewan Wheat Pool, Regina.
Mémoire présenté aux audiences de Regina. —App. II, p. 451
68. Winnipeg Chamber of Commerce.
Mémoire présenté aux audiences de Winnipeg. —App. II, p. 461
69. Hudson Bay Route Association, Winnipeg.
Lettre adressée à la Commission royale. —App. II, p. 479

70. Manitoba Federation of Agriculture and Co-operation, Winnipeg.
Mémoire présenté aux audiences de Winnipeg. App. II, p. 482
71. Chambre de commerce de Québec.
Mémoire supplémentaire présenté aux audiences tenues à Québec: décrivant la situation de la construction de navires et du transport maritime dans le port de Québec, y compris la structure du tarif, la main-d'œuvre, les droits de terre-plein élevés, les droits dont jouissent les ports, et recommandant l'établissement, pour une zone spéciale du port de Québec, de taux plus bas, semblables à ceux du canal de Lachine pour les navires de 600 tonneaux ou moins et tenant compte des installations portuaires, des chantiers de construction maritime et de la saison de navigation. —App. II, p. 488A
72. Geo. T. Davie & Sons Ltd.
Liste des employés du chantier de construction de navires à Lauzon, Qué., 31 mars 1955 (répartition par métier). —App. III, p. 489
73. Davie Shipbuilding Ltd.
Lettre de l'American Bureau of Shipping, 18 août 1955, montrant la possibilité de faire construire en Europe des navires géants des Lacs supérieurs et de les amener au Canada. —App. III, p. 491
74. Davie Shipbuilding Ltd.
Lettre du Lloyd's Register of Shipping, 6 septembre 1955, montrant la possibilité de faire construire des navires géants des Lacs supérieurs en Grande-Bretagne et de les amener au Canada. —App. III, p. 495
75. Corporation de la cité des Trois-Rivières.
Statistiques du port de Trois-Rivières
Tableau I—Immobilisations, revenus, dépenses, intérêts sur les prêts, déficit et surplus cumulés, 1936-1953.
Tableau II—Sommes investies annuellement dans le port de Trois-Rivières et quatre autres ports canadiens, 1936-1953.
Tableau III—Nombre des arrivées et des départs des océaniques et des caboteurs et tonnages des cargaisons, 1936-1953.
Tableau IV—État comparatif des immobilisations, du surplus et des réserves, 1925-1954. —App. III, p. 497
76. Cité du Cap-de-la-Madeleine.
Mémoire présenté au Conseil des ports nationaux, 30 mai 1955, soulignant l'insuffisance des installations portuaires et de mouillage de même que des voies d'accès. —App. III, p. 503
77. Cité du Cap-de-la-Madeleine.
Neuf photographies montrant divers aspects de la région des quais. —App. III, p. 509A
78. Canadian Industrial Preparedness Association.
Liste des compagnies et des personnes membres de l'Association, au 4 octobre 1955. —App. III, p. 510
79. Canadian Industrial Preparedness Association.
Liste des officiers et administrateurs (y compris les buts de l'Association). —App. III, p. 518
80. Clarke Steamship Company Limited.
État indiquant les variations de taux de 1949 à 1955, en se servant des taux de la Lake Freight Association applicables de Windsor et Toronto à Saint John's;

Commission royale sur le cabotage

- des taux de la Clarke Steamship applicables de Montréal à Saint John's; les taux de transport par rail et par eau applicables de Windsor, London et Toronto à Saint John's. —App. III, p. 527
81. Clarke Steamship Company Limited.
Graphique indiquant les variations des tarifs-marchandises, 1949-1954 (préparé d'après la pièce 80). —App. III, p. 529
82. Clarke Steamship Company Limited.
Graphique indiquant les variations des taux océaniques d'affrètement, 1949-1954. —App. III, p. 530
83. Clarke Steamship Company Limited.
État montrant les prix au détail à Saint John's, T.-N., le 20 septembre 1955, en rapport avec les tarifs-marchandises de Montréal à Saint John's. —App. III, p. 531
84. Clarke Steamship Company Limited.
État des cargaisons transportées par la Clarke Steamship Company Limited et les compagnies associées pendant l'année 1954, en tonnes nettes (y compris la répartition des cargaisons par points de destination à Terre-Neuve). —App. III, p. 534
85. Clarke Steamship Company Limited.
État comparant la répartition du dollar-fret appliqué au service Montréal-Saint John's, T.-N., pendant l'année 1954, pour
(1) le navire canadien *S.S. Novaport* et le navire semblable *S.S. Sheldrake*, du Royaume-Uni,
(2) les nouveaux navires type diesel construits au Royaume-Uni et ayant une capacité cubique plus grande de 45%. —App. III, p. 535
86. Clarke Steamship Company Limited.
État de la répartition du dollar-fret appliqué au service Montréal-Saint John's T.-N., d'un navire du Royaume-Uni, à tarif d'aubaine. —App. III, p. 537
87. Canadian Pulp and Paper Association.
(1) *Reference Tables*, mars 1955, contenant des statistiques détaillées relatives à l'industrie de la pâte et du papier;
(2) *Quick Facts*, statistiques de base de l'industrie de la pâte et du papier. —App. III, p. 537 A et B
88. Canadian Pulp and Paper Association.
(1) *The Pulpwood Harvest*, décrit le travail en forêt de l'industrie de la pâte et du papier;
(2) *From Watershed to Watermark*, décrit le travail accompli aux usines dans l'industrie de la pâte et du papier. —App. III, p. 537 C et I
89. Dominion Marine Association.
Lettre de MM. Malleson Stewart & Co., de Melbourne, Australie, à l'attention de M^e F. O. Gerity, datée du 27 septembre 1955, relativement à la loi australienne régissant le cabotage (voir la pièce 12). —App. III, p. 538
90. Dominion Marine Association.
Exemplaire de la Loi sur l'Office fédéral du charbon, 1947. —App. III, p. 541A
91. Dominion Marine Association.
Exemplaire de la *Gazette du Canada*, 13 avril 1955, contenant l'arrêté C.P. 1955-367, du 18 mars 1955, en vertu duquel des subventions sont versées à la Dominion Coal and Steel Company pour le transport du charbon extrait des mines de la Nouvelle-Écosse. —App. III, p. 541B

92. Dominion Marine Association.
Exemplaire de la *Gazette du Canada*, 26 mai 1954, contenant l'arrêté C.P. 1954-685, du 6 mai 1954, en vertu duquel des subventions sont versées à la Dominion Coal and Steel Company pour le transport du charbon extrait des mines de la Nouvelle-Écosse. —App. III, p. 541C
93. Dominion Marine Association.
Liste des frais d'exploitation quotidiens, établie d'après les chiffres des saisons de 1951 à 1954 fournis par les membres de l'Association relativement à deux types de navires différents. —App. III, p. 542
94. Shipping Federation of Canada, Inc.
Liste des membres, au 31 décembre 1954. App. III, p. 545
95. Canada Steamship Lines, Limited.
Mémoire supplémentaire présenté par M. T. R. McLagan à l'audience tenue à Montréal le 12 octobre 1955 et dont la majeure partie est incluse dans le compte rendu sténographique (voir C3790-3835).
Document comparant les frais d'exploitation d'un navire canadien de la classe «Hochelaga-Thunder Bay» et d'un navire du Royaume-Uni qui aurait des dimensions comparables, pp. 2-4. —App. III, p. 548A
96. Canada Steamship Lines, Limited. -
État tiré du *Financial Post* et donnant l'historique complet des différents intérêts de la compagnie et de ses filiales jusqu'au 14 septembre 1955. —App. III, p. 548B
97. Canada Steamship Lines, Limited.
Exposé sur la nature des rapports entre les achats du Canada au Royaume-Uni et les ventes du Canada au Royaume-Uni, extrait de l'*Annuaire du Fonds monétaire international*, mai 1955. —App. III, p. 549
98. Canada Steamship Lines, Limited.
Exposé sur les relations commerciales et financières du Royaume-Uni et du Canada, 1950-1954, extrait de *Balance canadienne des paiements internationaux*, 1954, B.F.S. —App. III, p. 559
99. Canada Steamship Lines, Limited.
Montreal Harbour and the St. Lawrence Seaway, rapport remis au gérant du port de Montréal et approuvé par sept compagnies de navigation en eaux intérieures et par la *Shipping Federation of Canada*. Ce rapport explique que la réduction projetée de 4½ à 5 cents dans le coût de transport des grains de la tête des Lacs à Montréal, lorsque la Voie maritime sera terminée, signifie que
a) les gros navires des Lacs supérieurs pourront seuls être utilisés,
b) les points de transbordement actuels seront évités,
c) les péages ne devront pas annuler l'effet d'une telle réduction,
d) les installations d'entreposage et de manutention dans les ports du Saint-Laurent (Montréal) devront être augmentées afin d'éviter aux navires des Lacs des délais onéreux.
État montrant les expéditions de grains par rail ou par eau, à l'entrée et à la sortie des ports de Vancouver, Churchill et Montréal ou des ports du Saint-Laurent, par année de récolte, de 1949 à 1953. —App. III, p. 561
100. Canada Steamship Lines, Limited.
Carte du réseau des Grands lacs montrant les «points de transbordement». —C. 3807

Commission royale sur le cabotage

101. Canada Steamship Lines, Limited.
État des expéditions de grains arrivés par rail et par eau aux éleveurs de
Montréal et autres ports du Saint-Laurent, par année de récolte, de 1949 à 1953.
—App. III, p. 582
102. Canada Steamship Lines, Limited.
 - a) Carte du canal de Welland (première section).
 - b) Carte du canal de Welland (deuxième section).—C. 3814
103. Canada Steamship Lines, Limited.
État montrant le temps perdu par les navires de la compagnie à attendre pour
entrer dans le canal de Welland au cours de la saison de 1955, du mois d'avril
au 31 août 1955.
—App. III, p. 584
104. Canada Steamship Lines, Limited.
État montrant le temps moyen pris par les navires des Lacs et les navires des
canaux pour franchir le canal de Welland en amont et en aval pendant la
période de 1935 à 1953.
—App. III, p. 585
105. Canada Steamship Lines, Limited.
Graphique montrant le temps moyen pris par les navires des Lacs pour franchir
en descendant le canal de Welland.
—App. III, p. 588A
106. Canada Steamship Lines, Limited.
Graphique montrant le temps moyen pris par les navires des Lacs pour franchir
en remontant le canal de Welland.
—App. III, p. 588B
107. Canada Steamship Lines, Limited.
Graphique montrant le temps moyen pris par les navires des canaux pour franchir
en descendant le canal de Welland.
—App. III, p. 588C
108. Canada Steamship Lines, Limited.
Graphique montrant le temps moyen pris par les navires des canaux pour franchir
en remontant le canal de Welland.
—App. III, p. 588D
109. Canada Steamship Lines, Limited.
État montrant le mouvement annuel du trafic dans le canal de Welland (total
des traversées et des cargaisons pour chaque année, de 1932 à 1954).
—App. III, p. 589
110. Canada Steamship Lines, Limited.
Exemplaire de la Loi sur l'aéronautique—Règlement de l'Air—23 novembre 1954.
—App. III, p. 590
111. Canada Steamship Lines, Limited.
Modern Ore Carriers, communication de M. J. J. Henry à la Society of Naval
Architects and Marine Engineers, New York, 1955.
—App. III, p. 593A
112. Canada Steamship Lines, Limited.
Croquis d'une coupe au maître typique d'un navire des Grands lacs transporteur
de minerai.
—App. III, p. 594
113. Canada Steamship Lines, Limited.
Croquis d'une coupe au maître typique d'un navire des Grands lacs transporteur
de minerai et grains.
—App. III, p. 595
114. Canada Steamship Lines, Limited.
Croquis d'une coupe au maître typique d'un navire transporteur de minerai et
pétrole sur les Grands lacs et l'océan.
—App. III, p. 596
115. Canada Steamship Lines, Limited.
Graphique montrant, suivant «l'année de construction», le port en lourd et l'âge
des navires de la flotte actuelle des Grands lacs.
—App. III, p. 597

116. General Council of British Shipping.
Communication du 22 août 1955, contenant des réponses à des questions de la Commission royale sur le cabotage.
Nombre, tonnage, routes et cargaisons des navires du Royaume-Uni cabotant au Canada.
Les navires du Royaume-Uni naviguant pour le compte du Canada contribuent pour 40 millions de dollars par année à la balance des comptes du Royaume-Uni.
Les navires du Royaume-Uni ont dépensé 28 millions de dollars au Canada en 1952 pour du combustible, des réparations, des vivres etc.
L'achèvement de la Voie maritime n'entraînera pas une participation accrue au cabotage des tramps océaniques du Royaume-Uni à cause du tirant d'eau limité dans la Voie maritime.
Les navires du Royaume-Uni (réguliers et tramps) qui font ordinairement du cabotage au Canada jusqu'à la clôture de la saison de navigation, étant avantageusement employés ailleurs (en Méditerranée) durant l'hiver peuvent offrir des taux de concurrence pendant la saison de navigation.
Appendice I—Tableau donnant les taux de salaire (bonis compris) sur les navires du Royaume-Uni cabotant au Canada.
Appendice II—Tableau montrant le nombre et le tonnage des navires du Royaume-Uni et étrangers qui ont caboté au Royaume-Uni en 1954.
Appendice III—Résolution s'opposant à la «distinction de pavillon» adoptée par la Chambre de commerce internationale, Tokyo, mai 1955.
Des navires spécialisés (navires des Grands lacs) pourraient être construits économiquement au Royaume-Uni avec modifications temporaires de la charpente et expédiés outre-Atlantique.
L'OTAN allouerait un tonnage pouvant répondre aux besoins nationaux du Canada en cas d'urgence si les navires étrangers se retiraient. —App. III, p. 598
117. Pacifique-Canadien.
Carte de l'Ouest canadien montrant le point de «rupture» des taux de transport des grains entre Fort William et Vancouver. —App. III, p. 629A
118. Pacifique-Canadien.
État montrant les taux de transport des grains d'exportation, à partir de points représentatifs de l'Ouest canadien jusqu'à Fort William et Vancouver.
—App. III, p. 630
119. Pacifique-Canadien.
État montrant le trafic d'importation, d'exportation et national qui semble devoir être exposé à une concurrence maritime accrue par suite de la construction de la Voie maritime, établi d'après le trafic d'avril à novembre 1953.
—App. III, p. 631
120. Chemins de fer nationaux du Canada.
Liste des navires en service à Terre-Neuve et sur la côte du Pacifique, y compris les routes, les dimensions, la capacité et le genre de service. —App. III, p. 635
121. Chemins de fer nationaux du Canada.
Horaire n° 85 des services côtiers dans les eaux de l'Atlantique, tout particulièrement à Terre-Neuve (Page 90—Services de la saison d'été).
—App. III, p. 642A

Commission royale sur le cabotage

122. Chemins de fer nationaux du Canada.
Horaire n° 86 des services côtiers vers Terre-Neuve et alentours (Page 90—Services de la saison d'hiver). —App. III, p. 642B
123. Chemins de fer nationaux du Canada.
Horaire des services dans les eaux côtières du Pacifique (Page 69—Services de la saison d'hiver, du 25 septembre 1955 au 28 avril 1956). —App. III, p. 642C
124. Chemins de fer nationaux du Canada.
Horaire des services dans les eaux côtières du Pacifique (Page 69—Services de la saison d'été, du 24 avril au 24 septembre 1955). —App. III, p. 642D
125. Chemins de fer nationaux du Canada.
État montrant le tonnage et le revenu du trafic qui sera exposé à une concurrence maritime accrue par suite de l'achèvement de la Voie maritime, d'après le trafic de l'année 1953. —App. III, p. 643
126. Chemins de fer nationaux du Canada.
État montrant le nombre total de boisseaux de grains d'exportation en vrac expédiés chaque mois par les Chemins de fer nationaux du Canada vers les élévateurs à grains des ports de la Colombie-Britannique et de Churchill, Manitoba, durant les années 1953 et 1954 et les huit premiers mois de l'année 1955. —App. III, p. 646
127. Chemins de fer nationaux du Canada.
État montrant le nombre mensuel total de boisseaux de grains d'exportation en vrac expédiés par les chemins de fer nationaux du Canada depuis des ports canadiens des Lacs et du Saint-Laurent aux ports de l'Est durant 1953, 1954 et les huit premiers mois de l'année 1955 (répartition montrant le genre et la quantité des grains exportés via les ports de l'Est en 1953). —App. III, p. 648
128. Chemins de fer nationaux du Canada.
État montrant le nombre mensuel total de boisseaux de grains d'exportation en vrac expédiés uniquement par rail (National-Canadien) de la tête des Grands lacs aux ports de l'Est durant 1953, 1954 et les huit premiers mois de 1955 (répartition montrant le genre et la quantité des grains exportés via les ports de l'Est en 1953). —App. III, p. 651
129. Chemins de fer nationaux du Canada.
État montrant les taux au wagon de grains, de graines de soja et de graines de lin en vrac expédiés depuis les ports de la tête des Grands lacs, de la Baie Georgienne, des Lacs et du Saint-Laurent ainsi que de Buffalo, N.-Y., aux ports de l'Est du Canada et des États-Unis, pour l'exportation. —App. III, p. 654
130. Chemins de fer nationaux du Canada.
État établissant la comparaison entre les taux de première, de cinquième et de dixième catégories pour le transport depuis des points d'origine représentatifs de l'Ontario et du Québec jusqu'à des destinations déterminées de Terre-Neuve, en vigueur avant le 31 mars 1949, date de l'admission de Terre-Neuve dans la Confédération, et les taux en vigueur le 1^{er} avril 1949 et le 1^{er} octobre 1955. —App. III, p. 657
131. Chemins de fer nationaux du Canada.
Tarif du National-Canadien n° CM 195, C.T.C. n° E. 2115. —App. IV, p. 663A
132. Chemins de fer nationaux du Canada.
Tarif du National-Canadien n° CM 300-15, C.T.C. n° E. 4014. —App. IV, p. 663B

Appendice III

133. Chemins de fer nationaux du Canada.
Tarif du National-Canadien n° CM 267-18. —App. IV, p. 663C
134. Chemins de fer nationaux du Canada.
Tarif du National-Canadien n° C. 89 (Supplément 79, page 29). C.T.C.
n° E. 3967. —App. IV, p. 663D
135. Chemins de fer nationaux du Canada.
État-établissant la comparaison entre les taux de transport de produits représentatifs à partir de divers points au Canada jusqu'à Terre-Neuve avant le 31 mars 1949, et les taux de transport en vigueur le 31 mars 1949, le 1^{er} avril 1949 et le 1^{er} octobre 1955. —App. IV, p. 664
136. Chemins de fer nationaux du Canada.
État supplémentaire omis de la pièce 135 établissant la comparaison entre les taux de transport de la farine depuis Port Arthur et Port Colborne jusqu'à Terre-Neuve, en vigueur le 31 mars 1949, le 1^{er} avril 1949 et le 1^{er} octobre 1955. —App. IV, p. 672
137. Pacifique-Canadien.
État montrant le mouvement des grains en vrac à partir de Fort William, de la Baie Georgienne et de certains autres points de l'Ontario jusqu'aux ports du Saint-Laurent et du littoral atlantique du Canada et du Nord des États-Unis. —App. IV, p. 674
138. Canadian Vickers Limited.
État tiré du *Financial Post* relevant l'activité et les statistiques de la compagnie (état supplémentaire donnant des précisions sur les services techniques de la Vickers). —App. IV, p. 674A
139. Canadian Vickers Limited.
Actions détenues par les résidents canadiens et les personnes d'autres nationalités, au 30 juin 1955. —App. IV, p. 675
140. Canadian Vickers Limited.
État montrant le nombre et le tonnage des navires de guerre et des navires marchands construits chaque année entre 1911 et 1954, ainsi que le nombre de navires en chantier, au 12 octobre 1955. Sommaire des navires de guerre construits depuis 1911 pour le Canada, la Grande-Bretagne, l'Italie et les États-Unis. App. IV, p. 676
141. Canadian Vickers Limited.
État du 12 octobre 1955 montrant les fluctuations du personnel technique pendant les six mois précédents et les six semaines précédentes, indiquant la décroissance du programme de construction navale. —App. IV, p. 679
142. Canadian Vickers Limited.
État montrant l'embauchage moyen, au cours des dix dernières années, des employés de la production à salaires horaires jusqu'au 22 septembre 1955. —App. IV, p. 680
143. Canadian Vickers Limited.
État montrant le nombre des employés au travail et la feuille de paye de la semaine se terminant le 22 septembre 1955. —App. IV, p. 681
144. Canadian Vickers Limited.
État montrant l'embauchage maximum des employés de la production au cours des 15 années se terminant le 28 février 1945. —App. IV, p. 682

Commission royale sur le cabotage

145. Canadian Vickers Limited.
Extrait du procès-verbal du Comité permanent de la Chambre des communes sur les chemins de fer, les canaux et les lignes télégraphiques, 20 juin 1950, relatif à la discussion sur les raisons d'inclure l'article 21(a) dans la Loi sur la marine marchande du Canada (maintenant l'article 22, conférant des pouvoirs discrétionnaires au ministre des Transports en vue d'interdire l'importation de navires qui ne sont pas construits au Canada). —App. IV, p. 683
146. Branch Lines Limited.
Charte-partie à temps pour un navire-citerne. —App. IV, p. 690
147. Branch Lines Limited.
Carte de Terre-Neuve montrant les ports d'où la compagnie transporte du bois à pâte jusqu'à Cornerbrook. —C. 4285
148. Branch Lines Limited.
Document indiquant les ports de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse, leurs distances respectives de Cornerbrook et la quantité de bois à pâte transportée de chaque port jusqu'à l'usine de la Bowater's Pulp and Paper Mill, à Cornerbrook, pendant la période de 1949 à 1954, ainsi que le taux à la corde. —App. IV, p. 713
149. Branch Lines Limited.
Photographie d'un grand chaland transporteur de bois à pâte, tiré par un remorqueur à Lomond, Terre-Neuve. —App. IV, p. 715
150. Marine Industries Limited.
A. Graphique de l'embauche pendant la période de 1937 à 1955.
B. Graphiques montrant la répartition des travailleurs, selon leur occupation, pendant la période de construction d'un navire.
C. Graphique montrant les économies que pourraient réaliser les armateurs canadiens, fondé sur la construction de 15 chalutiers pour la France.
D. Graphique montrant les économies que pourraient réaliser les armateurs canadiens, fondé sur la construction de six navires de 2,600 tonneaux pour la France.
E. Graphique montrant les économies que pourraient réaliser les armateurs canadiens, fondé sur la construction de dix navires de charge de 10,000 tonneaux pour le gouvernement canadien.
Nomenclature indiquant le type, le nom, la jauge brute et la date de construction de navires construits pendant la période de 1926 à 1955. —App. IV, p. 736
151. Midland Shipyards Limited and Town of Midland, Ontario.
État montrant la répartition des salaires et gages payés pour la construction et la réparation de navires ainsi que pour divers autres travaux pendant la période de 1951 à 1954. —App. IV, p. 755
152. Collingwood Shipyards Limited and Town of Collingwood, Ontario.
État montrant la répartition des salaires et gages payés pour la construction et la réparation de navires ainsi que pour divers autres travaux pendant la période de 1950 à 1954. —App. IV, p. 756
153. Port Weller Dry Docks Limited.
Historique de la Muir Bros. Dry Dock à Port Dalhousie à partir de 1849 jusqu'à 1954, année où elle a été acquise par la Port Weller Dry Docks Limited.

Appendice III

Historique et description du canal de Welland à compter de 1824 jusqu'à nos jours.

Description des travaux de la Port Weller Dry Docks Limited et liste des gros navires des Lacs construits au cours des quatre dernières années.

—App. IV, p. 757

154. Hamilton Chamber of Commerce.
Brochure sur le port de Hamilton, copie de son mémoire, description des installations portuaires et liste des compagnies de navigation qui utilisent le port de Hamilton, copie du Hamilton District Industrial Index, état établissant la comparaison entre le tonnage des denrées reçues et celui des denrées expédiées durant 1953 et 1954, brochure de la Hamilton Harbour Commission, 1951, donnant l'histoire du port.
—App. IV, p. 766
155. Toronto Harbour Commissioners.
Mémoire présenté aux audiences de Toronto. Souligne les faits pertinents ayant trait au havre et à la région desservie par le port de Toronto.
44% du pouvoir d'achat global du Canada est concentré en Ontario et 33½% dans un rayon de cent milles de Toronto.
Les chargements reçus et expédiés ont respectivement atteint 3,613,889 et 1,171,048 tonnes en 1954.
Des améliorations ont été apportées dernièrement au port pour permettre de recevoir le volume actuel des cargaisons à caissage et le volume accru de cargaisons que le parachèvement de la Voie maritime est censé apporter.
La Voie maritime augmentera le transport par eau (1) des marchandises venant directement d'outre-mer; (2) des marchandises transbordées dans les ports des Grands lacs et (3) des marchandises provenant du cabotage avec les provinces de l'Atlantique.
—App. V, p. 775
156. Toronto Harbour Commissioners.
Rapport annuel du commissaire des finances (1954) pour le Toronto métropolitain.
—App. V, p. 785A
157. Toronto Harbour Commissioners.
Revue statistique canadienne, août 1955 (tableau 38—«Valeur des permis de construction», page 44).
—App. V, p. 785B
158. Toronto Harbour Commissioners.
Lettre du rédacteur du *Macleans' Building Guide*, 18 octobre 1955, comprenant un tableau des totaux des contrats de construction cumulatifs adjugés pour le Toronto métropolitain, l'Ontario et le Canada pendant la période de juillet 1954 à juin 1955.
—App. V, p. 786
159. Toronto Harbour Commissioners.
Rapport annuel de la Commission industrielle de Toronto, 1954.
—App. V, p. 787A
160. Toronto Harbour Commissioners.
Business Year Book, 1955, publié par le *Financial Post*. —App. V, p. 787B
161. Canadian Federation of Agriculture.
Mémoire présenté aux audiences de Toronto. —App. V, p. 788
162. Gouvernement de la province d'Alberta.
Mémoire présenté aux audiences de Toronto. —App. V, p. 837
163. Ontario Shipping Intelligence Publishing Company.
Recueil de coupures, de cartes et de photographies. —C. 4828

Commission royale sur le cabotage

164. Kent Lines Limited, Brunswick Motors Limited et Irving Pulp and Paper Limited.
Mémoire présenté aux audiences de Toronto. —App. V, p. 853
165. Dominion Marine Association.
Réponses aux questions posées.
- I. (1) Notes sur la concurrence que peuvent attendre les vaisseaux des Grands lacs après l'achèvement de la Voie maritime.
- a) Graphique 165.1—Taux de fret pour le blé à la tonne-mille, des ports du Saint-Laurent au Royaume-Uni et pour la traversée des Grands lacs, 1950-1955.
 - b) Explication du graphique 165.1.
 - c) Autre explication des coûts quotidiens d'opération émanant de la pièce 93.
 - d) Réponse à une remarque du président, Vol. 11, p. 3719, lignes 8-19.
- (2) Une note sur l'architecture navale quant au type de vaisseaux dont on peut attendre la concurrence.
- a) Le dessin 165.6 souligne la disposition d'un navire à double emploi pour le pétrole ou le minerai pouvant naviguer sur l'océan et sur les Lacs de même que dans les canaux du Saint-Laurent.
 - b) Le dessin 165.7 souligne la disposition d'un navire à double emploi pour le minerai ou les grains capable de naviguer sur l'océan et sur les Lacs de même que dans les canaux du Saint-Laurent.
- II. La balance du commerce entre le Canada et le Royaume-Uni.
- Appendice I—Réponses à des questions découlant du compte rendu sténographique.
- Appendice II—Tableau général du temps pris par de grands et de moyens vaisseaux en route, pour le chargement, le déchargement et pendant les jours de planche. —Appendice séparé
166. Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association.
État montrant les progrès de Terre-Neuve par comparaison à ceux qui ont été réalisés ailleurs au Canada au cours de la période 1949-1954. —App. V, p. 872
167. Canadian Fairbanks Morse Company Limited.
Lettre de M. G. R. Wyer, vice-président administratif, à la Commission royale sur le cabotage, 9 novembre 1955, indiquant la valeur des moteurs marins en proportion de la valeur totale des marchandises expédiées par la Canadian Locomotive Company, Kingston, Ont. —App. V, p. 874
168. Commission maritime canadienne.
État montrant le nombre de navires et la jauge totale de la flotte marchande canadienne, au 1^{er} septembre 1955, y compris la répartition des navires canadiens dans la flotte océanique, la flotte de cabotage, la flotte des Grands lacs ainsi que des navires canadiens immatriculés au Royaume-Uni en vertu du plan de transfert. —App. V, p. 875A
169. Algoma Steel Corporation Limited.
Lettre et photographie envoyées par M. D. S. Holbrook, vice-président administratif, à la Commission royale sur le cabotage, 4 novembre 1955. La lettre indique la valeur des ventes directes de fer et d'acier à l'industrie de la construction maritime et les photographies montrent:
- A. Trois navires à poste au bassin, avec ponts de déchargement de charbon et de minerai à l'arrière-plan.

B. Le déchargement du charbon.

C. Une vue générale des usines de l'Algoma à Sault Sainte-Marie et des piles de douze sortes de matières premières provenant de neuf ports des Lacs.
—App. 5, p. 876

170. Union Steamships Limited.

Lettre de M. J. F. Ellis, gérant général, à la Commission royale sur le cabotage, 3 novembre 1955. Elle comprend quatre annexes:

A. Liste des navires que possède la Union Steamships Limited, donnant la jauge, la date et le lieu de construction.

B. Copie d'une convention avec la Commission maritime canadienne.

C. État montrant les frais quotidiens d'exploitation des navires de la Union Steamships Limited en 1954.

D. État donnant le tonnage des cargaisons et le nombre des passagers transportés entre diverses régions en 1954.

Commentaires relatifs au mémoire présenté aux audiences de Vancouver concernant les subventions, les ports francs dans le sud-est de l'Alaska, la réglementation des tarifs-marchandises, la restriction du cabotage aux navires appartenant à des citoyens canadiens.
—App. V, p. 879

171. Saguenay Terminals Limited.

Lettre de M. W. Baatz, trésorier, à la Commission royale sur le cabotage, 31 octobre 1955. Elle explique que la pièce 172 démontre qu'il existe une différence de \$94,000 par année entre l'exploitation d'un navire canadien de 10,000 tonnes et d'un navire semblable battant pavillon du Royaume-Uni mais que la différence réelle entre l'exploitation de deux navires de ce genre par la Saguenay Terminals Limited serait de \$58,000.

S'oppose à l'anomalie de la Loi sur les transports en vertu de laquelle un navire admissible peut transporter une cargaison d'un point à un autre sur l'un ou l'autre littoral, sans permis, s'il n'est pas affecté à un voyage intercôtier. Lorsque la Voie maritime sera terminée, les propriétaires des navires des Grands lacs pourront participer au transport mondial pendant la saison d'hiver.

—App. V, p. 913

172. Saguenay Terminals Limited.

État montrant une expérience du coût d'exploitation des navires de 10,000 tonnes pendant les 12 mois précédant et les 12 mois suivant leur transfert de l'immatriculation canadienne à celle du Royaume-Uni.
—App. V, p. 920

173. Shipping Federation of Canada.

Lettre de M. C. T. Mearns, secrétaire, à la Commission royale sur le cabotage, 7 novembre 1955.

État donnant le nom, la jauge brute, le port d'immatriculation et le lieu de construction des navires inscrits à la Shipping Federation of Canada et affectés au cabotage, 1955.

État montrant les taux de transport des grains par navires réguliers, de l'Est du Canada au Royaume-Uni, de mai 1950 à janvier 1956.

État montrant les taux de transport des grains par tramps de l'Est du Canada au Royaume-Uni, de janvier à octobre 1955.

État montrant les frais par tonne-mille des tramps transportant des grains de Montréal au Royaume-Uni.

Commission royale sur le cabotage

Lettre de Maritimes Research Inc., New York, à la Shipping Federation of Canada, 14 octobre 1955, indiquant la difficulté d'obtenir des chiffres sûrs au sujet des taux de transport des grains, de 1951 à juin 1953.

Nom et caractéristiques des navires retardés, en 1954, dans le port de Montréal et à Sydney, N.-É., par suite de grèves des membres d'équipage. —App. V, p. 921

174. Branch Lines Limited.

Lettre du directeur-gérant à la Commission royale sur le cabotage, 31 octobre 1955, décrivant le mouvement du bois à pâte à destination de Cornerbrook, T.-N. avant 1949. —App. V, p. 928

175. Owen Sound Chamber of Commerce.

Lettre du président à la Commission sur le cabotage, 26 octobre 1955. Elle corrige la déclaration faite aux audiences de Midland sur la capacité de l'élévateur à grains d'Owen Sound. Cet élévateur peut emmagasiner 4 millions de boisseaux, et quatre autres millions sont emmagasinés à bord de navires hivernant dans le port. —App. V, p. 930

176. Clarke Steamship Company Limited.

État montrant la méthode employée pour obtenir les chiffres donnés dans les pièces 85 et 86. —App. V, p. 931

177. Canada Steamship Lines Limited.

Lettre du président à la Commission royale sur le cabotage, 18 août 1955, corrigeant la déclaration faite aux audiences d'Ottawa au sujet du coût de la construction de navires au Canada et au Royaume-Uni.

Liste des taux d'élévation, d'emmagasinage et de manutention en vigueur le 1^{er} août 1954 à l'élévateur à grains de Kingston, sur la baie de Cataraqui, à Kingston, Ont. —App. V, p. 936

178. Furness, Withy & Company Limited.

Lettre de Messieurs Halley, Hickman et Hunt à la Commission royale sur le cabotage, 13 octobre 1955, corrigeant les erreurs paraissant dans le compte rendu sténographique des témoignages, volume 2, Partie B. —App. V, p. 939

179. British Columbia Loggers' Association.

Lettre du secrétaire-gérant à la Commission royale sur le cabotage, 19 septembre 1955. Fournit des renseignements indiquant quel pourcentage du coût total des billes représentent le transport de celles-ci et celui des approvisionnements et des machines. Liste des membres de l'association. —App. V, p. 952

180. Canadian Pulp and Paper Association.

Compte rendu des délibérations de l'assemblée annuelle, 1955. —App. V, p. 944A

181. Commission canadienne du blé.

Lettre de M. F. T. Rowan, gérant, à la Commission royale sur le cabotage, 25 octobre 1955, renfermant des relevés des tarifs-marchandises océaniques, particulièrement en ce qui concerne le blé.

Nombre-indice des taux des tramps, établi par la Chambre de navigation, 1952-1955.

Nombre-indice des taux des tramps, établi par la Chambre de navigation, 1948-1952.

État montrant les taux de transport des grains, des ports du Saint-Laurent jusqu'au Royaume-Uni.

État montrant les fluctuations des taux de transport océanique des grains, du Canada au Royaume-Uni.

Notes sur le supplément statistique du Rapport annuel sur le transport maritime, publié par l'Organisation de coopération économique européenne, Paris, septembre 1955 (renfermant de nombreux tableaux concernant le cabotage canadien).

—App. V, p. 945

182. Gouvernement de la Nouvelle-Écosse.

Lettre du ministre du Commerce et de l'Industrie de la Nouvelle-Écosse à la Commission royale sur le cabotage, 11 octobre 1955. S'oppose à la restriction du cabotage aux navires battant pavillon canadien et estime l'augmentation du coût du transport par eau en Nouvelle-Écosse advenant que les navires du Royaume-Uni soient exclus.

—App. V, p. 962

183. Canada Steamship Lines Ltd.

Lettre de M. T. R. McLagan, président, à la Commission royale sur le cabotage, 20 octobre 1955, y compris plusieurs documents.

État montrant le tonnage total des cargaisons à caissage et le pourcentage du tonnage total transporté pendant la période de 1950-1954.

Trois listes officielles de la Canada Steamship Lines énumérant les services de transport à caissage et les horaires de 1955.

Brochure intitulée: «*How Modern Handling Methods Are Used to Provide Faster, Safer Package Service*».

—App. V, p. 967

184. Canadian Shipping and Marine Engineering News.

Lettre du rédacteur à la Commission royale sur le cabotage, 1^{er} novembre 1955. Décrit la concurrence au sujet des tarifs-marchandises entre les navires du Canada et ceux du Royaume-Uni et prédit de la concurrence de la part du Royaume-Uni pour les transports en vrac canadiens.

—App. V, p. 971

185. Shipbuilding Conference of the United Kingdom.

État décrivant les navires construits au Royaume-Uni depuis 1921 pour des propriétaires canadiens et terre-neuviens et affectés au transport international.

—App. V, p. 974

186. Bureau municipal du Saint-Laurent de Montréal.

Proposition conseillant une surtaxe visant à égaliser le coût du transport maritime par les navires du Royaume-Uni et du Canada sur le réseau intérieur du Saint-Laurent.

—App. V, p. 977

187. Gouvernement du Manitoba.

État montrant le coût relatif du transport des grains de la tête des Lacs jusqu'à Montréal: a) selon la méthode actuelle; b) directement par les navires des Lacs supérieurs après l'inauguration de la Voie maritime; et c) directement par des océaniques battant pavillon du Royaume-Uni, après l'inauguration de la Voie maritime.

—App. V, p. 980

188. Branch Lines Limited.

Lettre adressée à la Branch Lines Limited par W. A. Phillips, Anderson & Co. Ltd., Londres, Angleterre, 28 octobre 1955. Offre, en prévision de la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent, de transformer à un prix minimum les navires à vapeur des canaux en navires à moteur diesel, pendant les mois d'hiver, et d'affréter ces navires pour les mortes-saisons subséquentes si le trafic s'annonce profitable.

—App. V, p. 990

189. Windsor Chamber of Commerce.

A. Lettre de la Windsor Chamber of Commerce à la Commission royale sur le cabotage, 14 novembre 1955. Les navires immatriculés dans le Common-

Commission royale sur le cabotage

wealth n'exploitent pas de services réguliers de cabotage pour le transport à caissage depuis Windsor mais, occasionnellement, la Newfoundland-Great Lakes Steamship Company prend des cargaisons à Windsor.

B. Annuaire des membres, 1954 (950 membres). —C. 4934

—App. V, p. 992A

190. Marine Industries Limited.

État donnant la définition de termes techniques et des valeurs typiques pour différents genres de navires (diagramme). —App. V, p. 992C

191. Canadian Shipowners' Association.

Lettre de M. W. J. Fisher, gérant général, à la Commission royale sur le cabotage, 15 décembre 1955.

État établissant la comparaison des frais quotidiens moyens d'exploitation d'un navire «Park» d'un port en lourd de 10,000 tonnes, selon qu'il est immatriculé au Canada ou au Royaume-Uni.

État indiquant les rôles d'équipage normaux et les gages et salaires des conventions collectives sur un navire «Park» d'un port en lourd de 10,000 tonnes, selon qu'il est immatriculé au Canada ou au Royaume-Uni. —C. 4936

192. Saint John Drydock Co. Ltd.

Lettre de M. F. G. Wilson, vice-président, à la Commission royale sur le cabotage, 8 décembre 1955.

État montrant l'analyse du revenu de cette compagnie et de ses filiales provenant de la construction de navires, de leur réparation et des activités auxiliaires.

C. 4943

193. Saguenay Terminals Limited.

Lettre de M. Baatz, trésorier, à la Commission royale sur le cabotage, 30 novembre 1955. Elle concerne: (1) les conditions à remplir pour obtenir, en vertu de la Loi sur les Transports, un permis autorisant à exploiter un service de transport par eau; (2) la distinction injuste de la part des chemins de fer dans l'emploi des tarifs du transport direct par rail et par eau; (3) le nombre réel de départs de navires pendant la période 1952-1954.

Exemplaire de la formule de demande utilisée pour l'obtention d'un permis en vue de transporter par eau des passagers et/ou des marchandises. —C. 4946

194. Marine Industries Limited.

Graphique corrigé, remplaçant la pièce n° 150(c) et indiquant les économies que peuvent réaliser les armateurs canadiens (établi d'après la construction de 15 chalutiers pour la France). —App. V, p. 992D

195. Kent Lines Limited.

Lettre de Teed & Teed, Saint John, N.-B., à la Commission royale sur le cabotage, 16 novembre 1955.

État montrant le nombre et la jauge nette officielle des navires affectés au transport côtier canadien qui sont arrivés dans des ports canadiens ou qui en sont partis, en 1954. —C. 4951

196. Kent Lines Limited.

A. Lettre de Teed & Teed, de Saint John, N.-B., à la Commission royale sur le cabotage, 18 novembre 1955.

B. Brochures intitulées: *The Story of the Chignecto Barrier* et *The Voice of the Maritimes* préconisant la construction du canal de Chignectou.

C. Brochure intitulée: *The Case for the Chignecto Canal*. —App. VI, p. 992E

197. Iron Ore Transport Company Limited.
État montrant les caractéristiques du «S.S. Sept-Îles» et du «S.S. Ruth Lake». Lettre de Magee, O'Donnell & Byers à la Commission royale sur le cabotage, 5 décembre 1955, expliquant que les contrats ont été adjugés en 1951 mais que la livraison n'a pas été réclamée avant 1955. —C. 4953
198. Gouvernement du Manitoba.
État montrant les gains, le revenu net, les dividendes et le prix des actions de la Canada Steamship Lines Limited pour la période 1940-1955. —C. 4957
199. Shipbuilding Conference of the United Kingdom.
Mémoire supplémentaire, 14 décembre 1955. Corrige des déclarations inexactes contenues dans le mémoire 36 présenté par Vancouver, New Westminster and District, Metal Trades Council, Victoria & District Metal Trades Council, et Shipyard General Workers Federation, au sujet de l'aide accordée en ces dernières années aux constructeurs de navires du Royaume-Uni. L'industrie de la construction de navires au Royaume-Uni ne reçoit pas d'aide financière directe de l'État et des prêts à longue échéance et à bas taux d'intérêt ont été consentis pendant la dépression seulement sous le régime du British (Shipping) Assistance Act, 1935. Les "bounties" n'existent pas et la dépréciation accélérée est à la disposition de toute industrie. —C. 4958
200. Canada Steamship Lines Ltd.
État (complétant la pièce 95) montrant la différence entre les frais d'exploitation des grands navires des Lacs supérieurs de construction canadienne et ayant des équipages canadiens et ceux des navires des divers types parmi les plus grands pouvant emprunter la Voie maritime, ayant été construits au R.-U. et ayant des équipages du R.-U., au sujet:
- a) du transport du blé de Fort William à Kingston,
 - b) du transport du minerai de Sept-Îles à Hamilton.
- (Un document confidentiel distinct donne les frais d'exploitation réels de la C.S.L.)—Voir aussi la pièce à l'appui 222. —App. VI, p. 992F
201. Canada Steamship Lines Limited.
Détail caractéristique de la conception des sept navires (types A-G) mentionnés à la pièce 200. —App. VI, p. 992G
202. Canada Steamship Lines Limited.
Dépliant donnant une explication complète de la pièce 200. —App. VI, p. 992H
203. Canada Steamship Lines Limited.
Article du périodique *Fairplay*, 20 octobre 1955. Donne les grandes lignes du programme de construction de navires de Moore-McCormack et indique que la Commission maritime des États-Unis estime que les navires construits aux États-Unis coûtent 65% de plus que ceux construits en Europe. —App. VI, p. 992I
204. Canada Steamship Lines Limited.
Article du périodique britannique *The Shipping World*, 6 juillet 1955, intitulé: «*The Cost of a Cargo Ship*». —App. VI, p. 992J
205. Canada Steamship Lines Limited.
État comparant le coût relatif du transport des grains de la tête des Lacs à Montréal par la Voie maritime, selon l'estimation de la C.S.L. dans la pièce 200 et celle du gouvernement du Manitoba dans la pièce 187. —C. 5024A
—App. VI, p. 992K

Commission royale sur le cabotage

206. Canadian Vickers Ltd.
Exposé sommaire du coût supplémentaire qu'entraîne la construction d'un navire dans les chantiers canadiens par rapport au coût dans les chantiers britanniques (présenté par M. J. A. S. Peck et établi d'après la pièce 204). —C. 5041
—App. VI, p. 992L
207. Dingwall Shipping Co. Ltd.
Lettre de McMichael, Common, Howard, Ker & Gate à la Commission royale sur le cabotage, 29 décembre 1955. Renseignements sur l'organisation et l'activité de la Dingwall Shipping Co. Ltd. et sur ses rapports avec la Scandinavian Ore Tankers, Inc. et l'Iron Ore Company of Canada. —App. VI, p. 993
208. Gouvernement du Nouveau-Brunswick.
Lettre de l'hon. Hugh John Fleming, premier ministre du Nouveau-Brunswick, à la Commission royale sur le cabotage, 12 décembre 1955, s'opposant à toute modification des règlements de la navigation susceptible d'augmenter les frais de transport des marchandises entre la région de l'Atlantique et le centre du Canada. —App. VI, p. 996
209. Chemins de fer du Pacifique-Canadien.
Lettre de M^e J. A. Wright, membre du contentieux à la Commission royale sur le cabotage, 20 décembre 1955, donnant une liste de corrections à faire dans le compte rendu sténographique des témoignages du Pacifique-Canadien figurant dans les volumes 5 et 12. —App. VI, p. 998
210. Chambre de commerce de Québec.
Lettre de M. Yves Poisson, secrétaire-trésorier, à la Commission royale sur le cabotage, 23 décembre 1955, donnant une liste de corrections à faire dans le compte rendu sténographique du texte français des témoignages de M. M. Turcotte aux audiences de Québec. —App. VI, p. 1002
211. Chambre de commerce de Québec.
Lettre de M. Yves Poisson, secrétaire-trésorier, à la Commission royale sur le cabotage, 15 décembre 1955, donnant une liste de corrections à faire dans le compte rendu sténographique du texte français des témoignages de M. Yves Poisson aux audiences de Québec. —App. VI, p. 1009
212. Shipping Federation of Canada.
Lettre de M. C. T. Mearns, secrétaire, à la Commission royale sur le cabotage, 30 décembre 1955, contenant une liste de corrections à faire dans le compte rendu sténographique des témoignages de M. J. P. Boyle aux audiences de Montréal. —App. VI, p. 1016
213. General Council of British Shipping.
Lettre de M. H. E. Gorick, secrétaire conjoint, à la Commission royale sur le cabotage, 23 décembre 1955, en réponse à des questions posées par le conseiller économique de la Commission royale. Exprime le doute que les armateurs du Royaume-Uni investissent dans de grands navires des Lacs lorsque la Voie maritime sera terminée et laisse entendre que bien que les navires océaniques du Royaume-Uni ne puissent faire concurrence aux grands navires des Lacs, ils pourraient rendre de précieux services pour le transport du minerai et des grains par la Voie maritime. —App. VI, p. 1025
214. Shipbuilding Conference of the United Kingdom.
Lettre de M^e S. G. Dixon à la Commission royale sur le cabotage, 27 décembre 1955, en réponse à des questions posées par la Commission royale.
La possibilité de construire des navires de transport en vrac de conception spéciale qui seraient utilisés dans la Voie maritime y est discutée mais aucun

plan précis n'y est donné. Le tirant restreint que permettent les chenaux de la Voie maritime impose des limites à l'adaptation possible des océaniques en vue de les utiliser dans cette voie.

A l'heure actuelle, le coût estimatif de construction au Royaume-Uni d'un navire semblable au *Scott Misener* va de £1,420,000 à £1,530,000. —App. VI, p. 1030

215. Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association.
Copie d'un mémoire présenté par le gouvernement de Terre-Neuve à la Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques du Canada.
—C. 5062
216. Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association.
Statistiques sur le transport par eau de Terre-Neuve.
Tableaux I et III—Cargaisons chargées ou déchargées dans les ports de Terre-Neuve par les caboteurs et les océaniques, 1950-1954.
Tableau II —Pourcentage du transport par eau de Terre-Neuve en fonction de celui du Canada, 1954.
Tableaux IV et V—Cargaisons chargées ou déchargées dans les ports de Terre-Neuve par les caboteurs et les océaniques, par denrée, 1954.
—App. VI, p. 1036
217. Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association.
Statistiques sur le transport intérieur par eau des États-Unis, 1924-1953.
—App. VI, p. 1041
218. Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association.
Liste des commandes de navires (commerce et marine) en carnet dans les chantiers maritimes du Canada, au 1^{er} décembre 1955. —App. VI, p. 1042
219. Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association.
Lettre circulaire de l'Atlantic Shipbuilding Company, Pays de Galles, reçue par la Canada Steamship Lines Ltd., 12 décembre 1955, sollicitant des commandes et donnant des dates de livraison pour divers types de navires. —App. VI, p. 1047
220. Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association.
Communiqué n° 462 du ministère des Transports, 12 novembre 1953, annonçant une modification dans l'utilisation des fonds en fiducie. —App. VI, p. 1048
221. Canadian Shipowners' Association.
État montrant la diminution de l'importance de la marine marchande de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord par rapport au parc maritime mondial (voir aussi la pièce 230). —App. VI, p. 1050
222. Canada Steamship Lines Ltd.
Données supplémentaires à insérer dans les pièces 200, 201 et 202, indiquant les frais d'exploitation du navire «*T.R. McLagan*» pour le transport du blé de la tête des Lacs jusqu'à Kingston. —App. VI, p. 1052
223. Canada Steamship Lines, Limited.
Graphique montrant les expéditions par eau de grains depuis la tête des Lacs, pendant la saison de navigation 1955. —App. VI, p. 1053A
224. Canada Steamship Lines, Limited.
État montrant les dimensions et la capacité des tramps, donné à titre de supplément aux commentaires de M. Lowery sur la pièce n° 187 du gouvernement du Manitoba (comprend des extraits d'un article intitulé: «*Modern Standard Tramp Shipping*», de la livraison de décembre 1955, de la publication *The Motor Ship*).
—C. 5200
—App. VI, p. 1053B

Commission royale sur le cabotage

225. Canada Steamship Lines Limited.
Relevé de la construction de navires par le Lloyd's Register pour le trimestre terminé le 30 juin 1955. —App. VI, p. 1053C
226. Canada Steamship Lines Limited.
Sommaire annuel du Lloyd's Register portant sur les navires marchands lancés dans l'univers au cours de l'année 1954. —App. VI, p. 1053D
227. Canadian Federation of Agriculture.
État montrant les taux de transport des grains sur les Lacs de Fort William à Montréal pendant la période 1947-1955 (voir aussi la pièce 234). —App. VI, p. 1054
228. Canadian Federation of Agriculture.
Graphique montrant les totaux mensuels des pertes maritimes marchandes des pays britanniques, des Alliés et des pays neutres par l'action de l'ennemi, ainsi que le nombre total des sous-marins et celui des sous-marins en service entre 1939 et 1945. —App. VI, p. 1054A
229. Canadian Federation of Agriculture.
Coupure de *The Gazette*, Montréal, 4 janvier 1956, intitulée: «Seamew' Aircraft Unveiled in U.K.». —App. VI, p. 1055
230. Canadian Shipowners' Association.
Comparaison entre la flotte marchande de la Grande-Bretagne et de l'Irlande et celle du monde pour la période 1905-1955. —App. VI, p. 1056
231. Union Steamships Limited, Vancouver, C.-B.
Lettre adressée par M. J. F. Ellis, gérant général, à la Commission royale sur le cabotage, 3 janvier 1956, donnant une liste de corrections à faire dans le compte rendu sténographique du témoignage de M. J. F. Ellis aux audiences de Vancouver.
Laisse entendre que la population de l'Alaska est en faveur de la liberté d'action en ce qui concerne le transport par eau entre des points de l'État de Washington, de la Colombie-Britannique et de l'Alaska. —App. VI, p. 1058
232. Aluminum Company of Canada, Limited.
Lettre de M. L.-P. Leduc, secrétaire, à la Commission royale sur le cabotage, 3 janvier 1956, donnant une liste de corrections à faire dans le compte rendu sténographique du témoignage de M. R. B. Graham aux audiences de Montréal. Renseignements supplémentaires présentés en réponse à des questions posées aux audiences de Montréal. —App. VI, p. 1066
État montrant les matériaux d'exploitation transportés de Port-Alfred à Kitimat par des caboteurs pendant la période 1953-1955.
Coût de l'expédition d'une tonne d'alumine d'Arvida jusqu'à Kitimat par rail et par eau, en 1955.
Prix à la livraison de l'aluminium en lingots livré au Canada, aux États-Unis et au R.-U., au 31 décembre 1955.
Liste des tarifs touchant les produits de l'aluminium.
Coût par tonne-mille de l'expédition de l'aluminium en lingots d'Arvida vers différentes destinations internationales, comparé au coût de l'expédition vers Kingston et Chicago. —App. VI, p. 1066
233. Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association.
État montrant le volume du transport par eau aux États-Unis, y compris le cabotage entre le pays lui-même et les territoires d'outre-mer des États-Unis, pendant la période 1947-1953. —App. VI, p. 1074

234. Canadian Federation of Agriculture.
État (modification de la pièce 227) donnant les taux de transport des grains sur les Lacs, de Fort William à Montréal pendant la période 1947-1955.
—App. VI, p. 1076
235. Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association.
État montrant le pourcentage des cargaisons en vrac par rapport aux cargaisons totales transportées à l'intérieur des États-Unis pendant des années choisies entre 1938 et 1952.
—App. VI, p. 1077
236. Committee on Newfoundland Coastal Shipping.
Mémoire supplémentaire présenté aux audiences d'Ottawa, janvier 1956. Insiste sur le besoin d'améliorer les bassins de Terre-Neuve.
—App. VI, p. 1080
237. Committee on Newfoundland Coastal Shipping.
Mémoire de convention entre la Longshoremen's Protective Union et la Newfoundland Employers' Association Ltd., 1954.
—C. 5976
État montrant les taux de salaire des débardeurs de la Newfoundland Employers' Association Ltd., en vigueur à compter du 1^{er} mai 1955.
—App. VI, p. 1099
238. Committee on Newfoundland Coastal Shipping.
Horaire n° 85 du National-Canadien pour la région de l'Atlantique et le district de Terre-Neuve, 12 juin 1955.
—C. 5977
239. Committee on Newfoundland Coastal Shipping.
Règlement régissant le slip de carénage de Selkirk, Man.
—App. VI, p. 1101B
240. Chemins de fer nationaux du Canada.
Lettre de Me L. Côté, adjoint du chef du contentieux, 12 mars 1956, en réponse à une lettre de M. H. R. Kemp, de la Commission royale sur le cabotage, au sujet du coût de construction du «S.S. Prince George», qui a été construit au Canada.
—App. VI, p. 1102
241. Pacifique-Canadien.
Lettre de Me J. A. Wright, membre du contentieux, 27 mars 1956, en réponse à une lettre de M. H. R. Kemp, de la Commission royale sur le cabotage, au sujet du coût de construction du «S.S. Princess Marguerite», qui a été construit au Royaume-Uni.
—App. VI, p. 1105
242. Union Steamships Limited.
Lettre de M. J. F. Ellis, gérant général, à la Commission royale sur le cabotage, 29 février 1956, contenant une lettre circulaire du 27 février 1956 envoyée aux députés et sénateurs de la Colombie-Britannique au sujet du bill n° 107, présenté à la Chambre des communes, le 15 février 1956, visant à modifier la Loi sur les transports. Indique les changements à apporter aux recommandations présentées aux audiences de Vancouver et
- (1) s'oppose à toute extension au cabotage de la C.-B. de l'émission de permis sous le régime de la Loi sur les transports, comme étant pratiquement impossible;
 - (2) soutient que si une réglementation de l'émission des permis était établie, elle devrait s'appliquer à tous les types de véhicules affectés au transport par eau ou par air;
 - (3) soutient que si une réglementation du prix de passage ou des tarifs-marchandises était établie, elle devrait s'appliquer à tout le trafic-passagers et à tout le trafic-marchandises par eau ou par air et que les «taux directs» couvrant en partie le transport par eau devraient être abolis ou interdits.
- App. VI, p. 1108

Commission royale sur le cabotage

243. General Council of British Shipping.

Lettre adressée par M. H. E. Gorick, secrétaire conjoint, à la Commission royale sur le cabotage, 29 février 1956, commentant les tableaux de la construction et des frais d'exploitation des navires construits au R.-U. et des navires construits au Canada, présentés dans la pièce 200 par la Canada Steamship Lines, Limited.

Laisse entendre que la longueur des vaisseaux («E», «F» et «G») par rapport à la largeur et à la profondeur ne conviendrait pas au service océanique. Croit que l'écart serait faible entre les frais d'exploitation d'un navire canadien des Lacs et d'un navire des Lacs du Royaume-Uni en service uniquement dans la Voie maritime.

Laisse entendre que le coût de construction d'un vaisseau du type «B» serait d'environ \$4,200,000, soit 37% de plus que celui donné dans la pièce à l'appui. La comparaison des navires «C» à «F», ayant un tirant d'eau de 25' 6", avec le navire «A», d'un tirant de 23' 9" est inappropriée. —App. VI, p. 1119

244. British Columbia Lumber Manufacturers' Association.

Lettre de MM. Herridge, Tolmie, Gray, Coyne & Blair à la Commission royale sur le cabotage, 1^{er} février 1956, donnant des renseignements demandés aux audiences de Vancouver.

Rapport annuel de 1954—liste des membres de l'association.

État indiquant le nombre de compagnies membres propriétaires de remorqueurs, le nombre de remorqueurs et leur origine ainsi que la proportion du total affectée au cabotage de la C.-B.

État montrant les expéditions par rail et par eau au Canada en 1954.

Les tableaux I et II du rapport annuel montrent les expéditions vers les principaux marchés depuis 1945.

État montrant la valeur moyenne estimative du bois, y compris le chargement et le fret dans les limites de la C.-B. —App. VI, p. 1123

245. Royal Netherlands Shipowners' Association.

Lettre du président à la Commission royale sur le cabotage, 24 janvier 1956, clarifiant certains énoncés du mémoire n° 101, présenté par la Confédération des travailleurs catholiques du Canada et la Fédération nationale des métiers du métal, au sujet de l'aide accordée à l'industrie maritime par le gouvernement des Pays-Bas. —App. VI, p. 1126

246. Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association.

Lettre de M. T. R. McLagan, président, à la Commission royale sur le cabotage, 8 février 1956, donnant la position prise au sujet des navires non construits au Canada qui font du cabotage au Canada, s'il arrive que le cabotage soit restreint aux navires de construction et d'immatriculation canadiennes.

Propose que les navires du R.-U. donnant un service régulier avec couchettes et ayant été affectés au cabotage du Canada pendant au moins cinq ans avant la restriction aient la permission, s'ils demeurent aux mains des propriétaires actuels, de continuer à caboter sous immatriculation britannique pendant le reste de leur vie normale et ne soient remplacés que par des navires construits et immatriculés au Canada.

S'oppose à ce que les navires du R.-U. affrétés par des compagnies canadiennes continuent à faire du cabotage mais laisse entendre que des ententes spéciales d'une durée restreinte, seraient peut-être nécessaires pour éviter des difficultés ou la désorganisation des services essentiels. —App. VI, p. 1132

247. Canada Steamship Lines, Limited.
Lettre de M. R. Lowery, 29 mars 1956, en réponse à une lettre de M. G. G. McLeod, de la Commission royale sur le cabotage, au sujet de la capacité des navires de la C.S.L. de faire du service jusqu'à Sept-Îles.
Liste des navires actuels de transport en vrac et des cargos des Lacs supérieurs capables de se rendre jusqu'à Sept-Îles une fois la Voie maritime terminée.
Ces navires, s'ils étaient affectés exclusivement au transport du minerai de Sept-Îles, pourraient en transporter 7 millions de tonnes vers Hamilton et les ports du lac Érié en une saison.
La C.S.L. n'a pas l'intention de se servir de petits navires des canaux sur la route de Sept-Îles.
Le «*T.R. McLagan*» est autorisé à se rendre vers l'est jusqu'à Havre Saint-Pierre, mais de plus petits navires des Lacs seraient probablement plus propres à naviguer au large de la côte ouest de Terre-Neuve.
Un navire à double emploi a l'avantage de la souplesse mais n'est pas aussi efficace dans un genre de transport déterminé qu'un navire spécialisé.
—App. VI, p. 1135
248. Canadian Shipowners' Association.
Lettre de M. W. J. Fisher, gérant général, 14 février 1956 et 6 mars 1956, en réponse à une demande de M. G. G. McLeod, de la Commission royale sur le cabotage, au sujet d'une estimation des frais d'exploitation des navires affectés au service des Grands lacs et du Saint-Laurent. État montrant les frais d'exploitation de divers types de navires transportant des grains de Fort-William à Kingston et du minerai de Sept-Îles à Montréal et Ashtabula.
—App. VI, p. 1141
249. Commonwealth d'Australie.
Rapport de la Commission des tarifs sur l'industrie de la construction maritime, 16 juin 1955.
—App. VI, p. 1187A
250. Pacifique-Canadien.
Lettre de M^e J. A. Wright membre du contentieux, à la Commission royale sur le cabotage, 18 avril 1956, concernant le coût de la construction et le coût du transport vers Victoria du «*S.S. Princess Marguerite*» construit au Royaume-Uni.
—App. VI, p. 1188
251. Canadian Shipowners' Association.
Concordance des données fournies dans les pièces 191 et 248 au sujet des frais d'exploitation des navires affectés au transport Grands lacs-Saint-Laurent.
—App. VI, p. 1189
252. Canadian Shipowners' Association.
Données supplémentaires sur les salaires, à inclure dans la pièce 248.
—App. VI, p. 1193
253. Commonwealth d'Australie.
Communiqué publié à Melbourne, le 12 avril 1956, intitulé *Merchant Shipbuilding in Australia*. Annonce la continuation de l'aide à la construction des navires marchands par des subventions atteignant jusqu'à 33½% et la régie de l'importation des navires.
—App. VI, p. 1194
254. Canada Steamship Lines, Limited.
Lettre de M. C. P. Reddall, statisticien en chef, à la Commission royale sur le cabotage, 19 avril 1956, accompagnée de détails sur les tirants d'eau du «*T.R. McLagan*», avec différentes cargaisons.
—App. VI, p. 1196

Commission royale sur le cabotage

255. Commission maritime canadienne.
Exposé fournissant des détails sur les navires à l'état de projet ou en construction dans les chantiers maritimes du Canada (à l'exclusion des navires de guerre), au 30 juin 1956. —App. VI, p. 1198
256. Canada Steamship Lines, Limited.
Lettre de M. T. R. McLagan à la Commission royale sur le cabotage, 3 mai 1956, commentant l'exposé sur les frais d'exploitation contenu dans la pièce 248 présentée par la *Canadian Shipowners' Association*.
État comparant les chiffres de la pièce 248 avec ceux de la pièce 200, à l'égard du coût du transport des grains de la tête des Lacs à Kingston, en prenant pour base le temps employé par les navires. —App. VI, p. 1202
257. Commonwealth d'Australie.
Discours prononcé par l'honorable sénateur Shane Paltridge, ministre des Transports et de la marine marchande dans le gouvernement australien, à l'occasion de la deuxième lecture du projet de loi intitulé *Australian Coastal Shipping Commission Bill—1956*.
I—*An Act to establish an Australian Coastal Shipping Commission to operate certain shipping services, and to repeal the Shipping Act—1949*.
II—*An Act to approve an Agreement entered into by the Commonwealth with respect to Australian Coastal Shipping and for purposes connected with that Agreement*. —App. VI, p. 1226

APPENDICE IV

Audiences de la Commission royale Endroits, dates et renvois

<i>Endroits</i>	<i>Dates</i>	<i>Pages du compte rendu</i>
Ottawa-I	11-14 juillet, 1955	1- 501
St. John's, T.-N.	25-28 juillet, 1955	502-1087
Halifax	2-3 août, 1955	1088-1349
Charlottetown	5 août, 1955	1350-1430
Saint John, N.-B.	8-9 août, 1955	1431-1603
Port Arthur	22-23 août, 1955	1604-1753
Winnipeg-I	24 août, 1955	1754-1914
Victoria	29-30 août, 1955	1915-2118
Vancouver	31 août-2 septembre, 1955	2119-2501
Regina	7 septembre, 1955	2502-2655
Winnipeg-II	8 septembre, 1955	2656-2802
Québec	27-28 septembre, 1955	2803-3025
Trois-Rivières	29 septembre, 1955	3026-3072
Montréal	4-6 octobre, 1955 11-15 octobre, 1955	3073-4364
Midland, Ont.	25 octobre, 1955	4365-4501
Hamilton	28 octobre, 1955	4502-4574
Toronto	31 octobre-2 novembre, 1955	4575-4930
Ottawa-II	19 décembre, 1955	4931-5055
Ottawa-III	4-11 janvier, 1956	5056-5993

APPENDICE V

Témoins, conseils et autres personnes qui ont comparu :

A

Allinson, C. L. C.	Ontario Shipping Intelligence Publishing Company	*C.4822
Alport, F.	Alport Frederic	C.4435
Anderson, E. A.	Manson's Landing Community	C.2293
Andrews, L. R.	British Columbia Lumber Manufacturers Association	C.2178
Anthony, rév. W. R.	Parrsboro and District Board of Trade	C.1229
Armstrong, E. L.	Foster Wheeler Limited	C.4841
Armstrong, G.	Hamilton Chamber of Commerce	C.4516
Axelson, E.	Canadian Shipping and Marine Engineering News	C.4597 5693

B

Baatz, W.	Saguenay Terminals Limited	C.3330
Bailey, C. L.	Atlas Steels Limited	C.4652
Baldwin, P. J.	John Inglis Co. Ltd.	C.4855
Ballock, A. E.	Bowater's Newfoundland Pulp and Paper Mills Limited, et Province de Terre-Neuve	C. 697
Barrett, O. H.	Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association et Canadian Vickers Ltd.	C. 270, 4193, 5079
Baxter, capt. H. R.	Dominion Marine Association	C. 425
Bell, J. K.	Maritime Marine Workers' Federation et National Council of Shipyard Unions	C.1160, 1296 1462, 1497 1522, 1553
Berthiaume, A., C.R.	Bureau municipal du St-Laurent de Montréal	C.3075
Bisson, C.	Cité des Trois-Rivières	C.3049
Black, R.	Davie Shipbuilding Ltd.	C.2943
Blair, G.	British Columbia Loggers Association et British Columbia Lumber Manufacturers Association	C.5412
Bonner, l'hon. R., C.R.	Province de la Colombie-Britannique	C.1917
Boyle, J. P.	Shipping Federation of Canada	C.3736
Braniff, le maire G.	Collingwood Shipyard Limited and Town of Collingwood	C.4445
Brayshaw, W.	Port Arthur Chamber of Commerce	C.1607
Brisset, J., C.R.	Shipping Federation of Canada	C.3735, 3786, 5701
Bruce, D. I. W.	Canadian Westinghouse Co. Ltd.	C.4538
Bruce, J. W.	Vancouver, New Westminster & District Metal Trades Council, Victoria & District Metal Trades Council, Shipyard General Workers' Federation	C.2393
Bustard, E.	Dominion Marine Association	C.3696

*C—Compte rendu sténographique.

C

Campanaro, G. A.	Canadian Westinghouse Co. Ltd.	C.4538
Campbell, E. W.	Province de l'Île du Prince-Édouard	C.1379
Campbell, l'hon. D. L.,	Province du Manitoba	C.1754
premier ministre		
Campbell, J. O. C., C.R.	Province de l'Île du Prince-Édouard et West Point Ferries	C.1414
Chambers, G.	Straits Towing Limited	C.2481
Chappell, M. R.	Maritimes Transportation Commission	C.1096
Charnock, E. W.	City of Fort William	C.1611, 1682, 1743
Cheeseman, R.	Province de Terre-Neuve	C. 569
Clarke, B. F.	Clarke Steamship Co. Ltd. et Dingwall Shipping Co. Ltd.	C.3437 5503
Clarke, D. A.	Clarke Steamship Co. Ltd.	C.3439
Clarke, S. D.	Clarke Steamship Co. Ltd.	C.3472
Côté, L., C.R.	Chemins de fer nationaux du Canada	C.7, 3941, 4084, 5636
Cowan, L.	Crane Limited	C.3215
Cranston, W. H.	Collingwood Shipyards Limited, Town of Collingwood, Midland Shipyards, Town of Midland and Industrial Committee of Simcoe County Council	C.4368 4479
Crate, H.	Dominion Marine Association	C.462, 3710
Cronkite, Dean F. L., C.R.	Province de Saskatchewan	C.2507, 2613
Crosbie, A. H. T.	Constantine Lines Limited et Province de Terre-Neuve	C.802
Crosbie, C. A.	Province de Terre-Neuve	C. 813
Cullen, l'hon. E.	Province de l'Île du Prince-Édouard	C.1356

D

Daley, L. F.	Newfoundland Canada Steamships Limited	C.1244
Delagrave, A.	Geo. T. Davie & Sons Ltd.	C.2897
Dennis, J.	Province de Terre-Neuve	C.64
Deslauriers, capt. J.	Conseil des Métiers et du Travail de Montréal et Fédération du Travail de Québec	C.3645 3655
Dixon, S. G.	Shipbuilding Conference of the United Kingdom	C.94, 3201
Douglas, l'hon. J. T.	Province de Saskatchewan	C.2503

E

Eaton, G. C.	Province de Terre-Neuve	C. 791
Edsforth, C. D.	Pacifique-Canadien	C.28, 3952, 4048
Elder, M. A.	Windsor Chamber of Commerce	C.4846
Ellis, J. F.	Union Steamships Limited	C.2307
Elworthy, H. B.	Island Tug & Barge Limited et Young & Gore Tugboats Ltd.	C.2022
Evans, P.	Saskatchewan Wheat Pool	C.2741

F

Ferguson, A. A.	Ferguson Industries Limited	C.1276
Ferguson, W. J.	Saskatchewan Farmers Union	C.2587
Fisher, W. J.	Canadian Shipowners' Association	C.289, 2263, 5155, 5251, 5900

Commission royale sur le cabotage

Fleming, J.	Maritime Marine Workers' Federation (C.C.L.- Halifax District)	C.1089
Foreman, R. E.	Canadian Marconi Company	C.3242
Foster, J. M.	Industrial Union of Marine and Shipbuilding Workers of Canada, Local No. 3, Saint John, N.B.	C.1513
Fowler, R. M.	Canadian Pulp and Paper Association	C.3664
Frawley, J. J., C.R.	Province d'Alberta	C.4748

G

Gendron, capt. J.	École de Marine de Rimouski	C.3015
Girard, R.	Conseil des Métiers et du Travail de Montréal	C.3648
Gerity, F. O.	Dominion Marine Association—C.44, 93, 323, 335, 341, 559, 581, 593, 646, 849, 854, 952, 955, 1227, 1268, 1458, 1492, 1850, 1909, 1928, 1943, 2056, 2112, 3101, 3134, 3174, 3209, 3690, 3947, 4534, 4571, 4593, 4662, 4780, 4911, 4921, 5168, 5249, 5320, 5115, 5660	
Glover, M.	Province de la Colombie-Britannique	C.1918
Graham, R. B.	Aluminum Company of Canada Ltd.	C.3282
Greene, J. J.	Committee on Coastal Shipping of New- foundland	C.563 956, 5941
Grieve, J.	Committee on Coastal Shipping of New- foundland	C.1043
Griffith, E. B.	Toronto Harbour Commissioners	C.4577

H

Halley, J.	Furness, Withy & Co. Ltd.	C.562, 856, 5185, 5390
Hamel, le maire W.-M.	Cité de Québec	C.2803
Handely, J.	Gypsum, Lime and Alabastine Canada Limited	C.4804
Hansard, H., C.R.	Canada Steamship Lines Ltd.	C.4008
Harvey, R. A.	Committee on Coastal Shipping of New- foundland	C.1043
Hawken, C.	Marine Industries Limited	C.4318
Hayes, capt. A.	Committee on Coastal Shipping of New- foundland	C.1064
Hickman, T. A.	Joint Councils of Burin District, Newfoundland	C. 843, 899, 1017, 1037
Hill, J. C.	United Steelworkers of America, Local 5055	C.1705
Hillmenan, capt. E. H.	Zwicker & Company Limited	C.1338
Holbrook, D.	Algoma Steel Corporation Ltd.	C.4414
Hope, E. C.	Canadian Federation of Agriculture	C.4664, 5036, 5103, 5129, 5181, 5245, 5430, 5497
Horwood, C.	Province de Terre-Neuve	C. 853
Houston, G.	City of Fort William	C.1605
Howard, le maj.-gén. G. B. ...	Canadian Industrial Preparedness Association	C.3104
Hunt, D. C.	Province de Terre-Neuve	C.511, 900, 1035 3573, 3592, 4081 4186, 5334
Husband, H.	Canadian Shipbuilding & Ship Repairing Association	C.1959
Hutcheson, J.	Clarke Steamship Co. Ltd.	C.3449, 3555

I

Irving, K. C. Kent Lines Ltd., Brunswick Motors Ltd. et C.5255
Irving Pulp & Paper Ltd.

J

Jackson, Gilbert Canadian Shipbuilding and Ship C.216, 1909, 3789
Repairing Association et Ca- 4725, 4915, 4925
nada Steamship Lines Ltd. 5060, 5175, 5331, 5711
Jentz, C. D. St. Lawrence Corporation Ltd. C.3063
Jodoin, C. Congrès des Métiers et du Travail du Canada C. 170
Johnson, A. Province de Terre-Neuve C. 719
Julien, le maire A. Cité de Cap-de-la-Madeleine C.3055

K

Kennedy, A. A. William Kennedy & Sons Ltd. C.4482
Kinley, l'hon. J. J. Lunenburg Foundry & Engineering Limited C.1323
Kinley, J. J., Jr. Lunenburg Foundry & Engineering Limited C.1299

L

Lake, S. G. Province de Terre-Neuve C. 799
Laws, F. A. J. Province de Terre-Neuve C. 757
Leja, E. Province de Terre-Neuve C. 671
Létourneau, R., C.R. Geo. T. Davie & Sons Ltd. C.2883
Lewis, l'hon. P. J., C.R. Province de Terre-Neuve C.96, 5335
Lowe, M. A. Maritime Marine Workers' Federation (C.C.L. C.1089
Halifax District)
Lowery, R. Canadian Shipbuilding & Ship
Repairing Association, Canada C.272, 2917
Steamship Lines Ltd. et 3835, 4976
Davie Shipbuilding Limited 5189, 5738

M

Malone, D. St. Lawrence Corporation Ltd. C.3069
Mann, H. A. Canadian Industrial Traffic League Inc. C. 326
Matheson, l'hon. E.,
premier ministre Province de l'Île du Prince-Édouard C.1350
Matheson, R. H. Maritimes Transportation Commission, C.582, 1131,
Province de Terre-Neuve et Province 1392, 1443
de l'Île du Prince-Édouard
Mayer, H. Province du Manitoba C.1764
Mearns, C. T. Shipping Federation of Canada C.3749
Mellis, E. Industrial Union of Marine and Shipbuilding
Workers of Canada, Local No. 3, Saint
John, N.B. C.1516
Merritt, col. C. C., V.C. Canadian Shipbuilding and Ship Repair- C.2171, 2230
ing Association 2288, 2358
Miller, E. Province de Terre-Neuve et Newfoundland C. 517
Transportation Co. Ltd.
Milliken, R. H. Saskatchewan Wheat Pool C.2602
Misener, capt. R. S. Dominion Marine Association C. 387
Missler, J. Darling Brothers Limited C.3222
Moffat, R. E. Manitoba Federation of Agriculture and Co- C.2766
Operation

Commission royale sur le cabotage

Mooney, G.	Bureau municipal du St-Laurent de Montréal	C.3084
Munro, D. B.	Gillespie-Munro Limited	C.3395

Mac et Mc

MacDonald, D.	Congrès canadien du Travail	C. 65
MacNeill, R. H.	Hudson Bay Route Association	C.1760
McCansh, J.	Owen Sound Chamber of Commerce	C.4406
McCaull, P. M.	West Point Ferries Limited	C.1422
McClure, J.	Canadian Fairbanks-Morse Co., Ltd.	C.3279
McCormick, E.	Winnipeg Chamber of Commerce	C.2657
McCoy, C. L.	Chemins de fer nationaux du Canada	C.4107
McDonald, J. A.	Chemins de fer nationaux du Canada	C.4087, 4150
McDougall, G. F.	Port Arthur Shipbuilding Company Ltd.	C.1639, 1692
McDougall, le prof. J. L.	Dominion Marine Association	C. 358, 1909
McEwen, I.	Dominion Marine Association	C. 469
McGough, J.	Conseil des Métiers et du Travail de Montréal et Fédération du Travail de Québec	C.3641 3656
McGrath, W.	Industrial Union of Marine and Shipbuilding Workers of Canada, Local No. 3, Saint John, N.B.	C.1519
McKay, A. M.	Maritimes Transportation Commission	C.1094
McKay, C.	Maritimes Transportation Commission	C.1432
McKie, H. B.	National Association of Marine Engineers of Canada, Inc.	C.2370 2429
McLagan, T. R.	Canada Steamship Lines Ltd. et Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association	C.230, 3790 4968, 5731 5845
McLanders, T. S.	Dominion Steel and Coal Corporation Ltd. et Maritimes Transportation Commission	C.1089 1098
McLaughlin, L. L.	Conseil des Métiers et du Travail de Montréal	C.3648
McMillan, J.	Canadian Blower & Forge Co. Ltd.	C.4795

N

New, O. H.	British Columbia Towboats Owners' Association	C.2122 2431
Nicholson, G.	George Nicholson	C.2081
Norquay, J. J.		C.2754
Noseworthy, J. C.	Toronto Board of Trade	C.4584

O

O'Donnell, H.	Iron Ore Company of Canada, Iron Ore Transport Co. Ltd.	C.3425 3432
Ouellet, M.	Cité des Trois-Rivières	C.3027

P

Paquet, M.	Geo. T. Davie & Sons Ltd.	C.2903
Paradis, le maire L.	Cité des Trois-Rivières	C.3026
Parent, R.	Confédération des travailleurs catholiques du Canada et la Fédération nationale de la métallurgie	C.108 1DT1
Parker, le maire C. N.	Town of Midland, and Midland Shipyards Limited	C.4365
Parkes, A. T.	Maritimes Transportation Commission	C.1097
Patton, A. J.	City of Victoria	C.1941

Appendice V

Paul-Hus, F.	Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association et Marine Industries Limited	C.4334, 5052
Payne, T. S.	Confédération des travailleurs catholiques du Canada et la Fédération nationale de la métallurgie	C.105
Peck, J. A. S.	Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association	C.4206 5039
Phillip, W. S.	John Inglis Co. Ltd.	C.4857
Pincott, G. S.	Canadian Pulp and Paper Association	C.3664
Plouffe, J.-H.	Consolidated Paper Corp. Ltd.	C.3115, 3156
Poisson, Y.	Chambre de Commerce de Québec	C.2811, 2840
Pratte, L.	Chambre de commerce de Québec	C.2811
Prentice, O.	Island Tug & Barge Limited et Young & Gore Tugboats Ltd.	C.2022
Proteau, A.	Chambre de Commerce de Québec	C.2808
Provost, R.	Fédération du Travail de Québec	C.3622

R

Rees, E. P.	Furness, Withy & Co. Ltd.	C.857, 5186
Ritcey, W. R.	Canadian Atlantic Fishing Assoc.	C.1342
Robinson, le maire F.	Port Arthur Chamber of Commerce	C.1749
Rogers, C. J.	British Yukon Ocean Services Ltd.	C.2240
Rowan, F.	Dominion Marine Association	C.3947
Rowntree, H. L.	Newfoundland-Great Lakes Steamships Ltd.	C.639, 689, 901, 5930
Rushton, G. A.	Union Steamships Limited	C.2352

S

Saunders, J. G.	Hamilton Chamber of Commerce	C.4503
Savage, C. G.	Anticosti Shipping Company	C.3145
Schulz, J.	Interprovincial Farm Union Council	C.2715
Scriver, B. M.	Project Sales Limited	C.3191
Sharpe, le maire G. E.	City of Winnipeg	C.1757
Shaw, R.	MacMillan & Bloedel Limited	C.2200
Sheasgreen, J. C.	British Columbia Loggers' Assoc.	C.2268
Shephard, C. D.	Province du Manitoba	C.1761, 5563
Simard, A.	Branch Lines Limited et Marine Industries Limited, C.661, 746, 809, 1410, 1494, 1521, 3113, 3177, 3265, 3319, 3384, 3420, 3646, 3688, 3775, 4278, 4311, 4494, 4534, 4567, 5885	
Simard, E.	Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association	C.268
Smallwood, l'hon. J.	Province de Terre-Neuve	C. 503
Smith, H. D.	Maritimes Transportation Commission	C.1088, 5397
Smith, W. S.	Newfoundland Fluorspar Limited	C. 783
Solomon, E.	Province du Manitoba	C.1792
Sorenson, P. F.	Project Sales Limited	C.3187
Spooner, J. J.	City of Fort William	C.1605
Stechison, V. M.	Province du Manitoba	C.65
Steinhauer, J. B.	Province de Terre-Neuve	C.829
Stevens, A.	Saskatchewan Wheat Pool	C.2602
Stone, F. V.	Pacifique-Canadien	C.4023, 4078
Sufrin, B.	Province de Saskatchewan	C.2507
Swainson, N.	Neil A. Swainson	C.2100

Commission royale sur le cabotage

T

Teed, J. F. H.	Kent Lines Limited, Brunswick Motors Ltd. et Irving Pulp & Paper Ltd.	C.1497, 4881, 5254, 5374
Tellier, H.	Branch Lines Limited	C.4280
Thicke, C. S.	Burrard Dry Dock Company Limited	C.2446
Thoman, R. K.	Canadian Vickers Limited	C.4218
Tregenza, C. H.	Newfoundland-Great Lakes Steamships Limited	C.907
Turcotte, le prof. M.	Chambre de Commerce de Québec	C.2831, 2873

V

Van Wick, N. W.	Canada Steamship Lines Ltd.	C.3885
Verge, A.	L'Association des propriétaires de navires du St-Laurent Inc.	C.2974
Vincent, L.	Maritime Marine Workers' Federation (C.C.T.)	C.1524

W

Wallace, H. A.	Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association	C.1944
Walton, H. W.	Collingwood Shipyards Limited and Town of Collingwood, Midland Shipyards and Town of Midland	C.4367 4452 4498
Whelan, T.	Province de la Colombie-Britannique	C.1917
Whitson, T. H.	British Columbia Loggers' Assoc.	C.2274
Wilson, F. G.	Saint John Dry Dock Co. Ltd.	C.1464
Wismer, L. E.	Congrès des Métiers et du Travail du Canada	C.170
Wray, H. W.	A. E. Watts Limited	C.3231
Wright, J. A.	Pacifique-Canadien—C.27, 208, 1877, 1935, 2020, 2075, 2164, 2195, 2227, 2258, 2286, 2349, 2392, 2554, 2702, 3365, 3952, 5610	
Wyer, G. R.	Canadian Fairbanks-Morse Co. Ltd.	C.3267

Y

Young, J. E.	City of Fort William	C.1605
Young, R.	Committee on Coastal Shipping of Newfoundland	C.974

Z

Zlotnik, S. P.	Labor Progressive Party, C.-B.	C.2489
Zwicker, F. H.	Zwicker & Company Limited	C.1329

APPENDICE VI

Liste des organismes, mémoires, représentants, témoins et conseils qui ont comparu

<i>Organismes et personnes</i>	<i>Adresses</i>	<i>Mémoires</i>	<i>Pages du compte rendu</i>
Alberta Federation of Agriculture.....	Edmonton	M-119 P.64	C.2506
Alberta, Province de l' (ministère de l'Agriculture)	Edmonton	M-2	
Alberta, Province de l' (mémoire supplémentaire)	Edmonton	M-126 P.162	C.4748
J. J. Frawley, C.R., conseil			
Algoma Steel Corporation Ltd.....	Sault-Ste-Marie, Ont.	M-106	C.4414
D. S. Holbrook, vice-président administratif			
Alport, Frederic, ingénieur-conseil, Collingwood and Midland Shipyards	Orillia, Ont.	M-137	C.4435
Aluminum Company of Canada Ltd.....	Montréal	M-41	C.3282
R. Barry Graham, gérant général du trafic			
Anticosti Shipping Company.....	Montréal	M-19	C.3145
C. G. Savage, gérant général			
L'Association des propriétaires de navires du St-Laurent Inc.	Québec	M-49	C.2974
André Verge, conseil			
L'Association des propriétaires de navires du St-Laurent Inc. (mémoire supplémentaire)	Québec	M-158	C.2975
Atlas Steels Limited.....	Welland, Ont.	M-33	C.4652
C. L. Bailey, vice-président			
Bathurst Mining Corporation Ltd.....	Toronto	M-40	
Bowater's Newfoundland Pulp and Paper Mills Limited	Cornerbrook, T.-N.	M-17	C.697
Anthony E. Ballock, adjoint au gérant général			
Bowater Steamship Co. Ltd. (soumis en leur nom par Furness, Withy Co. Ltd., Montréal)	Londres, Angleterre	M-14	
Branch Lines Limited.....	Montréal	M-78	C.4278
Arthur Simard, directeur			
Henri Tellier, directeur-gérant			
British Columbia Loggers' Association.....	Vancouver	M-59	C.2268, 5412
James C. Sheasgreen, directeur et gérant de l'abattage, Crown Zellerbach, Canada, Limited			
T. H. Whitson, département du trafic, Crown Zellerbach, Canada, Limited			
Gordon Blair, conseil			

Commission royale sur le cabotage

<i>Organismes et personnes</i>	<i>Adresses</i>	<i>Mémoires</i>	<i>Pages du compte rendu</i>
British Columbia Lumber Manufacturers' Association <i>et al</i> L. R. Andrews, vice-président administratif Gordon Blair, conseil	Vancouver	M-55	C.2178, 5412
British Columbia Towboat Owners' Association O. H. New, membre du conseil d'administration et directeur-gérant, Coastal Towing Company	Vancouver	M-57	C.2122, 2431
British Shipping, General Council of.....	Londres, Angleterre	M-26	
British Yukon Ocean Services Ltd..... C. J. Rogers, président	Vancouver	M-98	C.2240
Bureau municipal du St-Laurent de la ville de Montréal George Mooney, directeur Albert Berthiaume, C.R., représentant la ville de Montréal	Montréal	M-84	C.3076
Burin District, Joint Councils of..... T. A. Hickman, conseil	Burin, T.-N.	M-72	C.1076
Burrard Dry Dock Company Limited..... C. S. Thicke, vice-président administratif	Vancouver	M-139	C.2446
Cabot Carbon of Canada Ltd.....	Sarnia, Ont.	M-8	
Canada Steamship Lines Ltd..... T. R. McLagan, président R. Lowery, vice-président N. W. Van Wyck, vice-président Hazen Hansard, C.R., conseil Gilbert Jackson, économiste	Montréal	M-80	C.3790
Canada Steamship Lines Ltd. (mémoire supplémentaire)	Montréal	M-140 P.95	C.3790
Canada Steamship Lines Ltd. (mémoire supplémentaire)	Montréal	M-161	C.4925
Canada Steamship Lines Ltd. (mémoire supplémentaire)	Montréal	M-163	C.4968
Canada Steamship Lines Ltd. (mémoire supplémentaire)	Montréal	M-171	C.5189, 5845
Canadian Atlantic Fishing Association..... W. R. Ritcey, Ritcey Brothers Fisheries	Halifax	M-141	C.1342
Canadian Blower & Forge Co. Ltd..... John McMillan, vice-président	Kitchener, Ont.	M-43	C.4795
Canadian Car & Foundry Co. Ltd.....	Montréal	M-1	
Canadian Federation of Agriculture..... E. C. Hope, économiste	Ottawa	M-127 P.161	C.4663
Canadian Federation of Agriculture (mémoire supplémentaire)	Ottawa	M-172	C.5245, 5430

<i>Organismes et personnes</i>	<i>Adresses</i>	<i>Mémoires</i>	<i>Pages du compte rendu</i>
Canadian Industrial Preparedness Association le major-général G. B. Howard, vice-président administratif et gérant général	Montréal	M-52	C.3104
Canadian Industrial Traffic League Inc..... H. A. Mann, secrétaire général	Toronto	M-69	C.326
Canadian Marconi Company..... R. E. Foreman, gérant, division de la marine	Montréal	M-88	C.3242
Canadian Maritime Transport Workers' Association	Montréal	M-51	
Canadian Pacific Railway Company..... J. A. Wright, C.R., conseil C. D. Edsforth, gérant général adjoint du trafic F. V. Stone, gérant, département de la recherche	Montréal	M-87	C.28
Canadian Pacific Railway Company (mémoire supplémentaire)	Montréal	M-143	C.3952, 5610
Canadian Pulp and Paper Association..... R. M. Fowler, président G. S. Pincott	Montréal	M-71	C.3664
Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association T. R. McLagan, président; président et gérant général, Canada Steamship Lines Ltd. R. Lowery, président, Davie Shipbuilding Limited, Lauzon E. Simard, vice-président, Sorel Industries Ltd. et Marine Industries Ltd. Col. O. H. Barrett, président, Canadian Vickers Ltd. J. A. S. Peck, adjoint administratif au gérant général, Canadian Vickers Ltd. F. Paul-Hus, architecte naval, Marine Industries Limited, Sorel, P.Q. Gilbert Jackson, économiste	Ottawa	M-82	C.216
Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association (mémoire supplémentaire)	Ottawa	M-166	C.5060, 5711
Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association, British Columbia Member Shipyards of H. A. Wallace, vice-président et directeur-gérant, Yarrows, Ltd., Victoria Harold Husband, président, Victoria Machinery Depot Co. Ltd., Victoria le col. C. C. Merritt, V.C., conseil	Victoria	M-103	C.1943
Canadian Shipowners' Association..... W. J. Fisher, gérant général	Ottawa	M-38	C.289, 2263
Canadian Shipowners' Association (mémoire supplémentaire)	Ottawa	M-169	C.5155, 5900

Commission royale sur le cabotage

<i>Organismes et personnes</i>	<i>Adresses</i>	<i>Mémoires</i>	<i>Pages du compte rendu</i>
Canadian Shipping and Marine Engineering News Eric R. Axelson, rédacteur	Toronto	M-12	C.4597
Canadian Shipping and Marine Engineering News (mémoire supplémentaire)	Toronto	M-144	C.4600, 5693
Canadian Vickers Limited..... le col. O. H. Barrett, président R. K. Thoman, vice-président et gérant général	Montréal	M-81	C.4193
Canadian Vickers Limited (mémoire supplémentaire)	Montréal	M-164	C.5039
Canadian Westinghouse Co. Ltd..... G. A. Campanaro, gérant général, expansion commerciale D. I. W. Bruce, secrétaire adjoint	Hamilton	M-60	C.4538
Cap-de-la-Madeleine, Cité de..... André Julien, maire	Cap-de-la-Madeleine, Qué.	M-145	C.3055
Chambre de commerce de Québec..... Yves Poisson, secrétaire Marc Turcotte, professeur, faculté de Commerce, université Laval, Québec Louis Pratte, conseil A. Proteau, président	Québec	M-89	C.2811
Chambre de commerce de Québec (mémoire supplémentaire)	Québec	M-133 P.71	C.2811
Chemins de fer nationaux du Canada..... Lionel Côté, C.R., conseil J. A. McDonald, adjoint au vice-président, département de la recherche et de l'expansion C. L. McCoy, gérant général adjoint du trafic du fret pour les lignes canadiennes	Montréal	M-92	C.8
Chemins de fer nationaux du Canada (mémoire supplémentaire)	Montréal	M-142	C.4084, 5636
Clarke Steamship Co. Ltd..... D. A. Clarke, président S. D. Clarke, gérant général J. Hutcheson, gérant adjoint du trafic Brock F. Clarke, conseil	Montréal	M-68	C.3437, 5503
Collingwood Shipyards Limited and Town of Collingwood G. Braniff, maire de Collingwood W. H. Cranston, rédacteur et propriétaire du Midland Free Press, Midland, Ont. H. W. Walton, vice-président et gérant général de Collingwood Shipyards	Collingwood, Ont.	M-63	C.4452, 4498
Collingwood, cité de..... G. Braniff, maire	Collingwood, Ont.	M-138	C.4445

<i>Organismes et personnes</i>	<i>Adresses</i>	<i>Mémoires</i>	<i>Pages du compte rendu</i>
Colombie-Britannique, Province de la..... l'hon. R. W. Bonner, C.R., procureur général M. Glover, directeur adjoint, bureau de l'économie et de la statistique T. Whelan, adjoint aux recherches, bureau de l'économie et de la statistique	Victoria	M-111	C.1917
Confédération des travailleurs catholiques du Canada et la Fédération nationale de la métallurgie..... T. S. Payne, représentant, Fédération nationale de la métallurgie Raymond Parent, secrétaire du Conseil central des syndicats catholiques de Québec Inc.	Montréal	M-101	C.105
Congrès canadien du Travail..... Donald MacDonald, secrétaire-trésorier	Ottawa	M-75	C.65
Congrès des Métiers et du Travail du Canada Claude Jodoin, président L. E. Wismer, directeur de la recherche	Ottawa	M-34	C.170
Consolidated Paper Corp. Ltd..... J.-Henri Plouffe, gérant du trafic	Montréal	M-37	C.3115
Constantine Lines Limited..... Alexander H. Crosbie, directeur, Murray Agencies, St. John's, Terre-Neuve	Middlesbrough, Angleterre	M-66	C.802
Crane Limited..... Lucien Cowan, adjoint administratif	Montréal	M-74	C.3215
Darling Brothers Limited..... John Missler, ingénieur, division de l'équipement maritime auxiliaire	Montréal	M-5	C.3222
Davie Shipbuilding Limited..... R. Lowery, président R. Black, gérant général	Lauzon, Qué.	M-79	C.2943
Davie Shipbuilding Limited (mémoire supplémentaire)	Lauzon, Qué.	M-136	C.2917, 4928
Davie & Sons Ltd., Geo. T..... A. Delagrave, président M. Paquet, gérant général R. Létourneau, C. R., conseil	Lauzon, Qué.	M-135	C.2883
Desgagnés, capt. Roger.....	St-Joseph-de-la-Rive, (Charlevoix) Qué.	M-9	
Dingwall Shipping Co. Ltd..... B. F. Clarke, conseil	Halifax	M-85	
Dingwall Shipping Co. Ltd. (mémoire supplémentaire)	Halifax	M-167 P.207	C.5057

Commission royale sur le cabotage

<i>Organismes et personnes</i>	<i>Adresses</i>	<i>Mémoires</i>	<i>Pages du compte rendu</i>
Dominion Marine Association..... Capt. R. S. Misener, président, Colonial Steamships Ltd. Capt. H. R. Baxter, gérant de l'exploitation, Canada Steamship Lines Ltd. Harold Crate, comptable agréé de la maison Thorne, Mulholland, Howson & McPherson Ira McEwen, gérant du trafic, N. M. Paterson & Sons Limited Ernest Bustard, architecte naval Frank Rowan, gérant à Montréal, Commission canadienne des grains et contrôleur adjoint du transport George R. Donovan, secrétaire F. O. Gerity, conseil J. L. McDougall, professeur en économie, université Queen's, Kingston, Ont.	Toronto	M-28	C.341
Dominion Marine Association (mémoire supplémentaire)	Toronto	M-146 P.7	C.353
Dominion Marine Association (mémoire supplémentaire)	Toronto	M-147	C.3690
Dominion Marine Association (mémoire supplémentaire)	Toronto	M-148	C.3947
Dominion Marine Association (mémoire supplémentaire)	Toronto	M-160 P.165	C.4921
Dominion Marine Association (mémoire supplémentaire)	Toronto	M-168	C.5115, 5660
Dominion Steel & Coal Corporation Ltd..... T. S. McLanders, adjoint administratif	Sydney, N.-É.	M-149	C.1098
Dundee, Perth and London Shipping Co. Ltd.	Dundee, Écosse	M-97	
École de marine de Rimouski..... Capt. Jacques Gendron, commandant	Rimouski, Qué.	M-10	C.3015
Fairbanks-Morse Co. Limited, Canadian..... George R. Wyer, vice-président administratif James McClure, gérant adjoint, division de la marine	Montréal	M-83	C.3267
Fédération du travail de Québec..... R. Provost, président J. McGough, secrétaire de district, National Association of Marine Engineers of Canada Capt. J.-J. Deslauriers, représentant de Canadian Merchant Service Guild Inc.	Montréal	M-155	C.3622
Federated Co-Operatives Limited.....	Saskatoon, Sask.	M-45	
Ferguson Industries Limited..... A. A. Ferguson, président	Pictou, N.-É.	M-102	C.1276

Appendice VI

<i>Organismes et personnes</i>	<i>Adresses</i>	<i>Mémoires</i>	<i>Pages du compte rendu</i>
Fisheries Council of Canada.....	Ottawa	M-104	
Fort William, Cité de.....	Fort William, Ont.	M-46	C.1605, 1682
E. W. Charnock, représentant de la Cité et de la Chambre de commerce de Fort William			
J. E. Young, échevin			
J. J. Spooner, échevin			
George Houston, Chambre de commerce			
Foster Wheeler Limited.....	St. Catharines, Ont.	M-7	C.4841
E. L. Armstrong, relations extérieures			
Furness, Withy & Co. Ltd.....	Montréal	M-13	C.856
James Halley, conseil			
E. P. Rees, administrateur résident de l'exploitation canadienne, Montréal			
Furness, Withy & Co. Ltd. (mémoire supplé- mentaire)	Montréal	M-170	C.5185, 5390
Gillespie-Munro Limited.....	Montréal	M-91	C.3395
David B. Munro, vice-président			
Grand Manan Board of Trade.....	Grand Manan, N.-B.	M-24	
Gypsum, Lime and Alabastine Canada Limited	Toronto	M-94	C.4804
J. Handley, gérant du trafic			
Hamilton Chamber of Commerce.....	Hamilton	M-61	C.4503
J. G. Saunders, secrétaire général et gérant du service du transport			
George Armstrong, président, comité du transport industriel			
Hamilton Chamber of Commerce (mémoire supplémentaire)	Hamilton	M-128 P.154	C.4504
Hudson Bay Route Association.....	Saskatoon	M-58	
R. H. MacNeill, directeur administratif			
Hudson Bay Route Association (mémoire supplémentaire)	Saskatoon	M-124 P.69	C.2740
Île du Prince-Édouard, Province de l'.....	Charlottetown	M-154	C.1350
Hon. E. Matheson, premier ministre			
Hon. Eugene Cullen, ministre de l'Agric- ulture			
E. W. Campbell, secrétaire, Prince Edward Island Potato Dealers' Associa- tion			
Rand H. Matheson, gérant, Maritimes Transportation Commission			
J. O. C. Campbell, C.R., conseil			
Industrial Union of Marine and Shipbuilding Workers of Canada, Local No. 3 <i>et al</i>	Saint John, N.-B.	M-16	C.1513
J. M. Foster			
E. Mellis			
W. McGrath			
L. Vincent			

Commission royale sur le cabotage

<i>Organismes et personnes</i>	<i>Adresses</i>	<i>Mémoires</i>	<i>Pages du compte rendu</i>
Inglis Co. Ltd., John..... P. J. Baldwin, adjoint administratif W. S. Phillip, gérant, division des turbines	Toronto	M-99	C.4855
Inglis Co. Ltd., John (mémoire supplé- mentaire)	Toronto	M-151	C.4857
Interprovincial Farm Union Council..... Jacob Schulz, président	Saskatoon, Sask.	M-112	C 2715
Iron Ore Company of Canada..... Hugh O'Donnell, C.R., conseil	Montréal	M-108	C.3425
Iron Ore Company of Canada..... Hugh O'Donnell, C.R., conseil	Montréal	M-109	C.3432
Island Tug & Barge Limited et Young & Gore Tugboats Ltd. H. B. Elworthy, président, Island Tug & Barge Limited O. M. Prentice, secrétaire-trésorier et directeur	Victoria	M-54	C.2022
Kennedy & Sons Ltd., William..... A. A. Kennedy	Owen Sound, Ont.	M-18	C.4482
Kent Lines Ltd..... K. C. Irving, président et directeur-gérant, Irving Pulp & Paper Ltd., et président de Kent Lines Ltd. J. F. H. Teed, C.R., conseil	Saint John, N.-B.	M-129 P.164	C.4881
Kent Lines Ltd. (mémoire supplémentaire)	Saint John, N.-B.	M-173	C.5254, 5374
Labour Progressive Party, B.C..... S. P. Zlotnik	Vancouver	M-118 P.63	C.2489
Lunenburg Foundry & Engineering Limited.. Hon. J. J. Kinley, président John J. Kinley, Jr., vice-président et directeur-gérant	Lunenburg, N.-É.	M-130 P.34	C.1299
MacMillan & Bloedel Limited..... Ralph Shaw, vice-président (ventes)	Vancouver	M-42	C.2200
Manitoba Federation of Agriculture and Co-operation Robert E. Moffat, conseil	Winnipeg	M-125 P.70	C.2765
Manitoba, Province de..... Hon. D. L. Campbell, premier ministre G. E. Sharpe, maire de Winnipeg C. D. Shepard, C.R., conseil Harold M. Mayer, professeur adjoint de géographie de l'université de Chicago Ezra Solomon, professeur adjoint, école de Commerce, Université de Chicago	Winnipeg	M-77	C.1761, 5563
Manson's Landing Community Activities Committee Elton A. Anderson, membre de l'exécutif, Manson's Landing Community Club	Manson's Landing, C.-B.	M-116	C.2294

<i>Organismes et personnes</i>	<i>Adresses</i>	<i>Mémoires</i>	<i>Pages du compte rendu</i>
Marine Industries Limited..... Arthur Simard, directeur Cameron Hawken, secrétaire et contrôleur adjoint F. Paul-Hus, architecte naval	Sorel, Qué.	M-152	C.4311
Marine Industries Limited (mémoire supplémentaire)	Sorel, Qué.	M-165	C.5052, 5885
Maritime Marine Workers' Federation (C.C.L.) J. K. Bell, secrétaire-trésorier J. Fleming, président, Industrial Shipworkers' Union, Local 1 M. A. Lowe, membre de l'exécutif	Halifax	M-15	C.1160
Maritime Transportation Commission..... A. M. McKay, président Rand H. Matheson, gérant M. R. Chappell, Cape Breton Associated Boards of Trade A. T. Parkes, secrétaire, Maritime Board of Trade T. S. McLanders, adjoint administratif, Dominion Steel & Coal Corporation, Sydney, N.-É. H. D. Smith, conseil C. McKay, président, comité du transport, Maritime Lumber Bureau	Moncton, N.-B.	M-100	C.1088, 1431, 5397
Markland Shipping Co. Ltd.....	Liverpool, N.-É.	M-131 P.35	C.1349
McAvity & Sons Limited, T.....	Saint John, N.-B.	M-32	
Midland, Cité de, et Midland Shipyards Limited Charles N. Parker, maire de Midland H. W. Walton, vice-président et directeur, Collingwood Shipyards Ltd., et Midland Shipyards Ltd. W. H. Cranston, rédacteur et propriétaire, Midland Free Press, Midland, Ont.	Midland, Ont.	M-64	C.4452, 4498
Montréal, Bureau Municipal du St-Laurent George Mooney, directeur Albert Berthiaume, C.R., représentant de la ville de Montréal	Montréal	M-84	C.3076
Montréal, Conseil des métiers et du travail.... Roméo Girard, secrétaire John McGough, secrétaire de district, Grands lacs et district de l'Est, National Association of Marine Engineers of Canada Capt. J.-J. Deslauriers, agent, Canadian Merchant Service Guild, division de l'Est	Montréal	M-153	C.3648

Commission royale sur le cabotage

<i>Organismes et personnes</i>	<i>Adresses</i>	<i>Mémoires</i>	<i>Pages du compte rendu</i>
Leonard J. McLaughlin, secrétaire-trésorier, Seafarer's International Union of North America, Canadian District			
National Association of Marine Engineers of Canada, Inc.	Vancouver	M-3	C.2370, 2429
H. B. McKie, secrétaire			
National Council of Shipyard Unions.....	Halifax	M-107	C.1553
J. K. Bell, secrétaire-trésorier			
Newfoundland Canada Steamships Limited..	Halifax	M-132 P.33	C.1244
Lawrence F. Daly, conseil			
Newfoundland, Committee on Coastal Shipping of	St. John's, T.-N.	M-76	C.956
Ross Young, président, membre de la Newfoundland Fisheries Development Authority			
James Grieve, membre, président du Newfoundland Shipowners and Shipbuilders' Advisory Committee			
Richard A. Harvey, membre, directeur de la construction, de l'inspection des vaisseaux, ministère des Pêcheries, Terre-Neuve			
Capt. Archibald Hayes, président, Newfoundland Coasting Association			
J. J. Greene, conseil			
Newfoundland, Committee on Coastal Shipping of (mémoire supplémentaire)	St. John's, T.-N.	M-162 P.236	C.5941
Newfoundland Fluorspar Limited.....	St Lawrence, T.-N.	M-48	C.783
Warren S. Smith, gérant			
Newfoundland-Great Lakes Steamships Limited	Toronto	M-70	C.901, 5930
Charles H. Tregenza, président			
H. L. Rowntree, conseil			
Newfoundland Transportation Company Limited	St. John's, T.-N.	M-4	
Nicholson, George.....	Victoria	M-20	C.2081
North Star Cement Limited.....	Cornerbrook, T.-N.	M-11	
Ontario Mayor and Reeves, Association of...	Toronto	M-53	
Ontario Shipping Intelligence Publishing Company	Toronto	M-95	C.4822
C. L. C. Allinson, propriétaire			
Owen Sound Chamber of Commerce.....	Owen Sound, Ont.	M-27	C.4406
J. McCansh, président			
Parrsboro and District Board of Trade.....	Parrsboro, N.-É.	M-31	C.1229
Rév. W. R. Anthony, secrétaire			
Peacock Brothers Limited.....	Montréal	M-23	
Plymouth Cordage Company of Canada Limited	Welland, Ont.	M-35	C.1607
Fred Robinson, maire de Port Arthur			
William Brayshaw, échevin			
Port Arthur Chamber of Commerce.....	Port Arthur, Ont.	M-35	C.1607

<i>Organismes et personnes</i>	<i>Adresses</i>	<i>Mémoires</i>	<i>Pages du compte rendu</i>
Port Arthur Shipbuilding Company Limited G. F. McDougall, gérant général	Port Arthur, Ont.	M-73	C.1639
Project Sales Limited..... P. F. Sorenson, président B. M. Scriver, vice-président	Montréal	M-105	C.3187
Saguenay Terminals Limited..... W. Baatz, trésorier	Montréal	M-62	C.3330
Saint John Dry Dock Co. Ltd..... Frank G. Wilson, vice-président	Saint John, N.-B.	M-156	C.1464
Saskatchewan Farmers Union..... W. J. Ferguson, deuxième vice-président	Saskatoon	M-121 P.66	C.2587
Saskatchewan, Province de..... Hon. J. T. Douglas, ministre de la Voirie et du Transport F. L. Cronkite, C.R., doyen de la faculté de droit, université de Saskatchewan, Saskatoon, Sask. Bernard Sufirin, économiste, gouvernement provincial	Régina	M-90	C.2507
Saskatchewan, Province de (mémoire sup- plémentaire)	Regina	M-120 P.65	C.2509
Saskatchewan, Province de (ministère de l'Agriculture)	Regina	M-21	
Saskatchewan Wheat Pool..... Arthur Stevens, secrétaire adjoint Percy A. Evans, gérant de l'exportation (Winnipeg) R. H. Milliken, C.R., conseil J. J. Norquay, agent maritime (Winnipeg)	Regina	M-122 P.67	C.2602, 2741
Shaw Steamship Co. Ltd.....	Halifax, N.-É.	M-6	
Shipbuilding Conference of the United Kingdom S. G. Dixon, C.R., conseil	Londres, Angleterre	M-25	C.3201
Shipping Federation of Canada..... James P. Boyle, président Charles T. Mearns, secrétaire Jean Brisset, C.R., conseil	Montréal	M-65	C.3735, 5701
Shipping Federation of Canada (mémoire supplémentaire)	Montréal	M-157	C.3786
Simcoe County Council, Industrial Com- mittee of, et Advisory Committee on Local Employment, Midland Area..... Charles N. Parker, maire de Midland W. H. Cranston, rédacteur et propriétaire du Midland Free Press, Midland, Ont.	Midland, Ont.	M-30	C.4368
St. Lawrence Corporation Ltd..... C. D. Jentz, gérant, division du papier journal D. Malone, débardeur	Trois-Rivières, Qué.	M-159	C.3063

Commission royale sur le cabotage

<i>Organismes et personnes</i>	<i>Adresses</i>	<i>Mémoires</i>	<i>Pages du compte rendu</i>
Straits Towing Limited..... Graham Chambers	Vancouver	M-117 P.62	C.2481
Sun Steamships Limited.....	Toronto	M-22	
Swainson, Neil A..... Neil A. Swainson, instituteur, Victoria, C.-B.	Victoria	M-113 P.53	C.2105
Terre-Neuve, Province de..... Hon. J. Smallwood, premier ministre Hon. P. J. Lewis, C.R., ministre d'État Douglas C. Hunt, conseil du gouvernement J. A. Crosbie, conseil adjoint du gouverne- ment Edgar Miller, président, Newfoundland Board of Trade Transportation Com- mission et vice-président, Maritimes Transportation Commission Roy Cheeseman, gérant, Bowring Brothers Wholesale et vice-président, Wholesale Section, Newfoundland Board of Trade Rand H. Matheson, gérant, Maritimes Transportation Commission Ernest Leja, directeur gérant, Atlantic Gypsum Anthony E. Ballock, adjoint au gérant général, Bowaters' Newfoundland Pulp and Paper Mills Limited Arthur Johnson, secrétaire, Gadens Ltd. Frederick A. J. Laws, gérant, Newfound- land Association Fish Exporters Limited G. Campbell Eaton, directeur, Fisheries Products Limited Spencer G. Lake, directeur gérant, Gaultois Fisheries and Burger Fish Industries, Limited Alexander H. Crosbie, directeur, Murray Agencies, St. John's, Terre-Neuve Chesley A. Crosbie, président, Chimo Shipping Limited James B. Steinhauer, directeur gérant, Newfoundland Coal Company Cyril Horwood, président, Newfoundland Board of Trade	St. John's, T.-N.	M-56	C.503, 5334
Tombs Limited, Guy.....	Montréal	M-44	
Toronto Board of Trade..... J. C. Noseworthy, gérant du trafic	Toronto	M-50	C.4584
Toronto Harbour Commissioners..... E. B. Griffith, gérant général	Toronto	M-134 P.155	C.4578
Trois-Rivières, Cité des..... Laurent Paradis, maire Marcel Ouellet, commissaire industriel Claude Bisson, représentant de la Chambre de commerce cadette	Trois-Rivières, Qué.	M-110	C.3026

Appendice VI

<i>Organismes et personnes</i>	<i>Adresses</i>	<i>Mémoires</i>	<i>Pages du compte rendu</i>
Union Steamships Limited..... John F. Ellis, gérant général G. A. Rushton, gérant général adjoint	Vancouver	M-93	C.2312
Union Steamships Limited (mémoire supplémentaire)	Vancouver	M-115 P.57	C.2307
United Steelworkers of America, Local 5055 James C. Hill, représentant du personnel	Port Arthur, Ont.	M-114	C.1706
Vancouver, New Westminster & District Metal Trades Council <i>et al</i> John W. Bruce, organisateur, United Association of Journeymen and Apprentices of the Plumbing and Pipefitting Industry of the United States and Canada	Vancouver	M-36	C.2393
Watts Limited, A. E..... H. W. Wray, gérant général	Ville St-Laurent, Qué.	M-39	C.3231
West Point Ferries Limited..... Peter N. McCaull, directeur J. O. C. Campbell, C.R., conseil	O'Leary, î. P.-É.	M-29	C.1414
Windsor Chamber of Commerce..... M. A. Elder, commissaire industriel pour la Chambre de commerce	Windsor, Ont.	M-47	C.4846
Winnipeg Chamber of Commerce..... Evan McCormick, directeur administratif	Winnipeg	M-96	C.2657
Winnipeg Chamber of Commerce (mémoire supplémentaire)	Winnipeg	M-123 P.68	C.2657
Zwicker & Company Limited..... F. Homer Zwicker, directeur gérant Capt. E. H. Himmelman, exploitant de petits caboteurs à partir de LaHave et Lunenburg	Lunenburg, N.-É.	M-67	C.1329

APPENDICE VII

Liste chronologique de lois sur la marine

Tableau, par ordre chronologique, des lois du Parlement du Royaume-Uni concernant le cabotage au Canada

- An Act to Amend the Laws in Force for the Encouragement of British Shipping and Navigation, 1849, 12 et 13 Vict. chap. 29, art. 2-6.
- Customs Consolidation Act, 1853, 16 et 17 Vict., chap. 107 art. 151-158, 163 et 164, 190 et 191, et 324-331.
- An Act to Admit Foreign Ships to the Coasting Trade, 1854, 17 et 18 Vict., chap. 5.
- An Act to Consolidate Certain Acts and Otherwise Amend the Laws of the Customs et An Act to Regulate the Office of the Receipt of Her Majesty's Exchequer of Westminster, 1855, 18 et 19 Vict., chap. 96, art. 13-16.
- Merchant Shipping Act, 1854, 17 et 18 Vict., chap. 104, art. 547.
- The Merchant Shipping Acts Repeal Act, 1854, 17 et 18 Vict., chap. 120.
- The Merchant Shipping (Colonial) Act, 1869, 32 Vict., chap. 11.
- The Naturalization Act, 1870, 33 Vict., chap. 106.
- The Merchant Shipping Act, 1894, 57 et 58 Vict., chap. 60.
- The British Nationality and Status of Aliens' Act, 1914, 4 et 5 Geo. V, chap. 17.
- Statut de Westminster, 1931, 22 Geo. V, chap. 4.

Tableau, par ordre chronologique, des lois du Canada visant le cabotage, la construction et la réparation des navires

- Acte concernant le cabotage canadien, 1870, 33 Vict., chap. 14.
- Acte pour amender l'«Acte concernant le Cabotage canadien», 1875, 38 Vict., chap. 27.
- Acte à l'effet de modifier les droits de douane et d'accise, 1879, 42 Vict., chap. 15, annexe A.
- Loi concernant la naturalisation, Canada, 1881, 44 Vict., chap. 13.
- Acte à l'effet de modifier de nouveau les différents actes imposant des droits de douane actuellement en vigueur, 1882, 45, Vict., chap. 6, art. 2.
- Loi concernant le Cabotage canadien, S.R.C. 1886, chap. 83.
- Loi concernant la naturalisation, S.R.C. 1886, chap. 113.
- Acte concernant les droits de douane, S.R.C. 1886, chap. 33, annexe A, numéro tarifaire 574.
- Dans les S.R.C. de 1886, la législation sur la marine marchande apparaissait dans un certain nombre d'actes séparés formant les chapitres 72 à 86 desdits statuts.
- Tarif des douanes, 1897, 60-61 Vict., chap. 16, annexe A, numéro tarifaire 409.
- Loi concernant le Cabotage canadien, 1902, 2 Ed. VII, chap. 7.
- Acte modifiant le Tarif des douanes de 1897, 1903, 3 Ed. VII, chap. 15, art. 2.

- Loi concernant la marine marchande du Canada, S.R.C. de 1906, chap. 113, codifiant les diverses lois antérieures sur la marine marchande, y compris la loi concernant le Cabotage canadien à titre de Partie XVI.
- Tarif des douanes, S.R.C. de 1906, chap. 49.
- Loi concernant la naturalisation, S.R.C. de 1906, chap. 77.
- Tarif des douanes, 1907, 6-7 Ed. VII, chap. 11. Annexe A, numéros tarifaires 589 et 590.
- Loi modifiant la Loi des douanes, 1908, 7-8 Ed. VII, chap. 19, art. 2.
- Loi modifiant la Loi de la marine marchande du Canada, 1908, 7-8 Ed. VII, chap. 64.
- Loi concernant la naturalisation, 1914, 4-5 Geo. V, chap. 44.
- Loi spéciale des Revenus de guerre, 1915, 5 Geo. V, chap. 8.
- Loi modifiant la Loi spéciale des Revenus de guerre de 1915, 1920, 10 et 11 Geo. V, chap. 71, art. 2.
- Loi modifiant la Loi spéciale des Revenus de guerre de 1915, 1921, 11-12 Geo. V, chap. 50, art. 1.
- Loi modifiant la Loi de la marine marchande du Canada, 1923, 13-14 Geo. V, chap. 36.
- Loi concernant les taux de fret par navigation intérieure de 1923, 1923, 13-14 Geo. V, chap. 49.
- Loi modifiant la Loi de la marine marchande du Canada, 1924, 14-15 Geo. V, chap. 11.
- Loi modifiant la Loi de 1923 concernant les taux de fret par navigation intérieure, 1924, 14 et 15 Geo. V, chap. 49.
- Les chapitres ci-après des Statuts Révisés du Canada, 1927:
- Loi concernant la marine marchande du Canada, chap. 186, partie XVI;
 - Loi concernant la naturalisation, chap. 138;
 - Loi spéciale des revenus de guerre, chap. 179, annexe III;
 - Loi des douanes, chap. 42;
 - Le Tarif des douanes, chap. 44;
 - Loi des taux de fret par navigation intérieure, chap. 208.
- Loi concernant le ministère du Revenu national, 1927, 17 Geo. V, chap. 34.
- Loi modifiant la Loi de l'impôt de guerre sur le revenu, 1928, 18-19 Geo. V, chap. 12.
- Convention relative à la marine marchande de la Communauté britannique. Statuts imprimés de 1932, préfixe, p. IX.
- Loi concernant la marine marchande du Canada, 1934, 24-25 Geo. V, chap. 44, Partie XIII.
- Loi des transports, 1938, 2 Geo. VI, chap. 53.
- Loi modifiant la Loi des transports, Statuts de 1944-1945, 8-9 Geo. VI, chap. 25.
- Loi sur la citoyenneté canadienne, 1946, 10 Geo. VI, chap. 15.
- Loi sur la Commission maritime canadienne, 1947, 11 Geo. VI, chap. 52.
- Loi modifiant la Loi de la marine marchande du Canada de 1934, 1948, 11-12 Geo. VI, chap. 35, art. 52.
- Loi aidant à la construction des navires au Canada, 1949 (2^e session), 13 Geo. VI (2^e session), chap. 11.
- Loi ayant pour objet d'approuver les conditions de l'union de Terre-Neuve au Canada, 1949, 13 Geo. VI, chap. 1, condition 32.

Commission royale sur le cabotage

Loi modifiant la Loi de la marine marchande du Canada, 1950, 14 Geo. VI, chap. 26, art. 5.

Les chapitres ci-après des Statuts revisés du Canada, 1952, ayant trait à certains aspects du cabotage, de la construction et de la réparation des navires:

Loi concernant la marine marchande du Canada, chap. 29, partie XIII;

Loi sur les transports, chap. 271;

Loi des douanes, chap. 58, art. 54 et 273;

Tarif des douanes, chap. 60, annexe A, numéros tarifaires 440 et 440a;

Loi sur la taxe d'accise, chap. 100, annexe III;

Loi sur la citoyenneté canadienne, chap. 33;

Loi concernant les taux de fret par navigation intérieure, chap. 153;

Loi de l'impôt sur le revenu, chap. 148, art. 10 (1) c);

Loi aidant à la construction de navires au Canada, chap. 43, art. 3;

Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, chap. 174.

Loi modifiant la Loi aidant à la construction de navires au Canada, 1952-53, 1-2 Elisabeth II, chap. 14.

Loi modifiant la Loi du ministère des Transports, 1954, 2-3 Elisabeth II, chap. 30, art. 6A. Règlement sur la régie des transports, décret du conseil C.P. 1954-807, du 1^{er} juin 1954; *Gazette du Canada*, Partie II, p. 578, D.O.R./54-213.

Loi modifiant la Loi sur la protection des eaux navigables, 1954, 2-3 Elisabeth II, chap. 37; Règlement de sécurité régissant les marins des Grands lacs, décret du conseil C.P. 1954-862, du 10 juin 1954; *Gazette du Canada*, Partie II, 1954, p. 611, D.O.R./54-235.

Et Règlement régissant le drawback sur les marchandises employées dans les navires construits au Canada, décret du conseil C.P. 1954-835, du 3 juin 1954; *Gazette du Canada*, Partie II, 1954, p. 591, D.O.R./54-220 en vertu de l'article 273 k) de la Loi sur les douanes.

Loi modifiant la Loi sur les transports, 1955, 3 et 4 Elisabeth II, chap. 59.

APPENDICE VIII

Convention relative à la Marine marchande de la communauté britannique

Signée à Londres le 10 décembre 1931

Les Gouvernements de Sa Majesté du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et du Nord de l'Irlande, du Canada, du Commonwealth d'Australie, de la Nouvelle-Zélande, de l'Union sud-africaine, de l'État libre d'Irlande et de Terre-Neuve, après avoir étudié le rapport de la Conférence sur l'application des lois des Dominions et de la législation relative à la Marine marchande, de 1929, s'engagent à proposer l'adoption de toute législation nécessaire et à prendre toute autre mesure utile, en vue de donner plein effet aux dispositions de la présente Convention relative à la Marine marchande.

- Partie I —Égalité de statut.
- Partie II —Règles de sécurité.
- Partie III —Application extra-territoriale de la législation.
- Partie IV —Uniformité de traitement.
- Partie V —Rôle d'équipage, discipline interne, engagement et congédiement des marins.
- Partie VI —Certificats des officiers.
- Partie VII —Enquêtes sur les transports.
- Partie VIII—Secours et rapatriement des marins; soldes et effets des marins décédés.
- Partie IX —Délits à bord.
- Partie X —Généralités.

Article 1.—Dans cette Convention, à moins que le contexte n'indique un sens contraire, l'expression suivante a le sens qui lui est ici donné, savoir:

«Partie de la Communauté» signifie toute Partie de la Communauté des nations britanniques, dont le Gouvernement a participé à la présente Convention.

PARTIE I

ÉGALITÉ DE STATUT

QUALIFICATIONS UNIFORMES

Article 2.—(1) Aucun navire immatriculé dans un port quelconque de la Communauté britannique ne jouira du statut et de la reconnaissance visés à l'alinéa (2) de cet Article, à moins d'être la propriété absolue de personnes possédant les qualités suivantes:

- (a) Personnes reconnues par la loi, dans toute la Communauté des nations britanniques, comme étant sujets britanniques de naissance;
- (b) Personnes naturalisées en vertu ou en conformité de la loi d'une Partie quelconque de la Communauté britannique;
- (c) Personnes devenues denizens par lettres de denization, et

Commission royale sur le cabotage

(d) Corporations établies en vertu des lois d'une Partie quelconque de la Communauté britannique, sujettes à ces lois, et dont le siège social se trouve dans la Communauté britannique.

(2) Tout navire appartenant à ces propriétaires et dûment immatriculés dans la Communauté britannique possédera à toutes fins un statut égal et jouira des privilèges ordinairement accordés aux navires britanniques.

ENREGISTREMENT

Article 3.—Les lois, règlements, formules et la procédure se rattachant aux matières suivantes, savoir:

- Obligation de l'enregistrement;
- Certificat d'enregistrement;
- Transfert et transmission;
- Hypothèques;
- Certificats d'hypothèque et de vente;
- Noms des navires;
- Enregistrement des modifications, nouvel enregistrement et transfert d'enregistrement;
- Personnes interdites;
- Fiducie et droits d'équité;
- Obligations du propriétaire-usufruitier;
- Armateur;
- Déclarations, inspection du registre et honoraires;
- Rapports, témoignages et formules;
- Faux et fausses déclarations;
- Dimensions et tonnage du navire;

seront à peu près uniformes dans toute la Communauté britannique et seront, autant que possible, basés sur la Partie I de la Loi de la Marine marchande, de 1894.

Article 4.—Afin que l'on puisse dresser dans toutes les Parties de la Communauté britannique, pour fins de statistiques, une liste complète des navires immatriculés, l'administration de chaque Partie de la Communauté enverra, à des intervalles convenables, au Commissaire chargé de la matricule générale, à Londres, des détails (tels que le nom du navire, le numéro matricule, le port d'attache du navire, le nom du propriétaire enregistré et le tonnage) relativement à tous les navires immatriculés dans leurs ports. On fera parvenir, tous les ans, des copies de la liste complète à l'administration de chacune des Parties de la Communauté.

COULEURS NATIONALES

Article 5.—Puisqu'il est admis que les couleurs nationales de tous les navires immatriculés dans une Partie de la Communauté britannique seront celles choisies par le gouvernement de cette Partie, chaque Partie de la Communauté s'engage à défendre, sous peine d'amende, (a) l'usage, par les navires immatriculés chez elle, de couleurs nationales autres que celles appartenant à ce navire; (b) sur un navire immatriculé dans cette Partie, le hissage de couleurs propres à un navire de guerre ou ressemblant à ses couleurs, sans autorisation particulière.

PARTIE II

RÈGLES DE SÉCURITÉ

Article 6.—Chaque Partie de la Communauté, tout en déterminant de temps à autre les règles que doivent respecter ses navires en matière de sécurité, s'efforcera de toutes façons de conserver l'uniformité et de maintenir les règles actuellement en vigueur.

Article 7.—Tout Gouvernement désirant apporter une modification importante à ces règles devra, dans le plus bref délai, en avertir les autres Gouvernements et donner les raisons qui les motivent.

Article 8.—Subordonnément aux dispositions de la Partie IV, rien dans cette Convention ne porte atteinte au droit d'une Partie d'appliquer à un navire quelconque commerçant dans ses ports, ses règlements touchant la sécurité des navires, de leurs équipages et de leurs passagers, sauf dans la mesure où le navire respecte les règlements acceptés par la Partie comme l'équivalent des siens.

PARTIE III

APPLICATION EXTRA-TERRITORIALE DE LA LÉGISLATION

Article 9.—Sauf les cas spécialement prévus par cette Convention, les lois ayant trait aux navires marchands en vigueur dans une Partie de la Communauté, n'auront pas d'effet extra-territorial sur le navire immatriculé dans une autre Partie sans l'assentiment préalable de cette autre Partie de la Communauté—

Toutefois, nulle disposition de cet Article ne doit être interprétée comme restreignant d'aucune façon la faculté d'une Partie de la Communauté de régler son cabotage, ses pêcheries maritimes et son industrie de la pêche.

PARTIE IV

TRAITEMENT UNIFORME

Article 10.—Chaque Partie de la Communauté britannique convient d'accueillir dans ses ports, sur un pied d'égalité, tout navire immatriculé dans la Communauté britannique, et s'engage à ce qu'aucune loi ou règle relative aux navires océaniques, en vigueur à un moment quelconque dans cette Partie, n'ait d'application plus favorable pour les navires immatriculés chez elle ni pour ceux d'un pays étranger quelconque, que pour les navires immatriculés dans toute autre Partie de la Communauté.

Article 11.—Tout en reconnaissant à chaque Partie de la Communauté britannique des pouvoirs discrétionnaires sur son propre cabotage, il est convenu que toute loi ou règle éventuellement en vigueur à cette fin accordera à tous les navires immatriculés dans la Communauté britannique le même traitement en tous points qu'aux navires immatriculés dans cette Partie, et un traitement non inférieur en quoi que ce soit à celui dont jouissent les navires d'un pays étranger quelconque.

Article 12.—Nulle disposition de la présente Convention ne saurait être interprétée de façon

(i) à porter atteinte au droit de chaque Partie de la Communauté d'imposer des tarifs douaniers sur les navires construits en dehors de cette Partie, ou

(ii) à restreindre le droit du Gouvernement de chaque Partie de la Communauté d'aider financièrement les navires immatriculés dans cette Partie, ou ses droits discrétionnaires sur les pêcheries maritimes de cette Partie.

Commission royale sur le cabotage

PARTIE V

RÔLE D'ÉQUIPAGE

DISCIPLINE DU BORD, ENGAGEMENT ET CONGÉDIEMENT DES MARINS

Article 13.—La forme et le contenu du rôle d'équipage ouvert pour la première fois dans une Partie de la Communauté seront prévus par la loi de cette Partie; s'il est ouvert pour la première fois ailleurs que dans les limites de la Communauté britannique, ils seront ceux prévus par la loi de la Partie où le navire est immatriculé.

Article 14.—Les pouvoirs et les devoirs relatifs à la discipline à bord d'un navire immatriculé dans la Communauté britannique seront, dans la mesure qu'ils ne découlent pas du rôle d'équipage, ceux stipulés et prévus par les lois et règlements en vigueur dans la Partie de la Communauté où le navire est immatriculé.

Toutefois, dès et tant qu'un navire immatriculé dans une Partie de la Communauté est totalement ou principalement affecté au commerce de cabotage d'une autre Partie, les pouvoirs et les devoirs relatifs à cette discipline peuvent être ceux stipulés et prévus par les lois et règlements en vigueur dans cette autre Partie.

Et s'il s'agit d'un navire faisant du commerce provenant d'une Partie de la Communauté où se trouve le principal lieu d'affaires de ses propriétaires, et ne faisant pas de commerce à destination de la Partie de la Communauté où il a été immatriculé, les pouvoirs et les devoirs relatifs à cette discipline peuvent être ceux stipulés et prévus par les lois et règles en vigueur dans la première Partie.

Article 15.—Chaque Partie de la Communauté prendra les mesures législatives nécessaires pour qu'en cas de désertion, dans cette Partie, d'un matelot ou d'un apprenti d'un navire immatriculé dans une autre Partie, tout tribunal ayant juridiction sommaire dans la Partie où a déserté le matelot ou l'apprenti, ainsi que tout juge ou officier de ce tribunal, puissent, à la demande du capitaine du navire, coopérer à l'arrestation du déserteur et, après avoir fourni sous la foi du serment les renseignements utiles, émettre à cette fin un mandat d'arrestation, et sur preuve de désertion, le renvoyer à bord de son navire, ou le livrer au capitaine ou au second de son navire ou au propriétaire ou à son agent, pour y être conduit.

PARTIE VI

CERTIFICATS DES OFFICIERS

Article 16.—La somme des qualités exigées de ceux qui demandent des certificats de capacité et de service sera, autant que possible, égale et uniforme dans toute la Communauté britannique, et ne sera pas inférieure à celle actuellement en vigueur.

Article 17.—Sous réserve de toute disposition spéciale qui peut être stipulée par une Partie quelconque de la Communauté relativement aux qualités exigées des officiers de navires engagés dans son cabotage, un certificat valable de capacité et de service accordé par une Partie de la Communauté sera reconnu dans toute la Communauté britannique comme indiquant que le porteur a les qualités requises quand il est en service à bord d'un navire quelconque immatriculé dans cette Partie.

PARTIE VII

ENQUÊTES SUR LES TRANSPORTS

Article 18.—Le Gouvernement de chaque Partie de la Communauté convient d'aider les Gouvernements des autres Parties en désignant des officiers qui tiendront des enquêtes préliminaires, y compris la réception des dépositions, sur les avaries survenues aux navires immatriculés dans ces autres Parties.

Article 19.—Nul Gouvernement d'une Partie quelconque de la Communauté ne fera tenir d'enquête officielle sur une avarie survenue à un navire immatriculé dans une autre Partie, sauf à la demande ou du consentement du Gouvernement de cette Partie où le navire est immatriculé.

Toutefois, cette restriction est de nul effet quand l'avarie a lieu près des côtes ou sur les côtes d'une Partie de la Communauté, ou pendant que le navire est entièrement engagé au cabotage dans une Partie de la Communauté.

Article 20.—Dans toutes les Parties de la Communauté, les lois et règlements relatifs aux matières suivantes, savoir:

- Constitution de cours ayant juridiction pour tenir des enquêtes officielles;
- Sessions de ces cours tenues avec l'aide de dispacheurs;
- Classement des dispacheurs suivant leur compétence;
- Choix des dispacheurs suivant la nature des problèmes à étudier;
- Avis de l'enquête et signification de cet avis;
- Faculté de se défendre pour toute personne dont la conduite peut être l'objet d'une attaque;
- Procédure de l'audience;
- Audiences nouvelles et appels;

seront autant que possible uniformes et basés sur les dispositions relatives aux enquêtes officielles visées à la Partie VI de la Loi de la Marine marchande, de 1894, et aux règlements concernant les avaries maritimes et les appels et audiences nouvelles établis en vertu de cette loi.

Toutefois:

(1) l'administration de la Partie de la Communauté où se tient une enquête officielle aura seule la compétence voulue pour en ordonner une nouvelle audience;

(2) un appel d'une décision d'une cour d'enquête officielle peut être interjeté devant la cour de la Partie de la Communauté où l'enquête officielle a eu lieu, cour dont la constitution et la juridiction seront semblables à celles d'une cour de division de l'amirauté d'Angleterre;

(3) une cour d'enquête officielle aura la faculté d'annuler ou de suspendre un certificat de capacité et de service accordé par l'administration d'une autre Partie de la Communauté, de façon à ne l'infirmier que dans la limite de juridiction de la Partie où a eu lieu l'enquête; mais l'administration qui a accordé le certificat peut décréter pareille annulation ou suspension.

Article 21.—Chaque Partie de la Communauté mettra en vigueur, autant que possible, des dispositions semblables à celles de la Partie VI de la Loi de la Marine marchande, de 1894, relativement à l'enquête spéciale qui peut être tenue, quand il y a raison de croire qu'un capitaine, un second ou un mécanicien breveté est par suite d'incapacité ou de mauvaise conduite, inapte à remplir ses fonctions.

Mais les attributions d'une cour tenant cette enquête, en vue d'annuler ou de suspendre un certificat de capacité ou de service accordé par une Partie de la Communauté autre que celle où a lieu l'enquête, seront semblables à celles de la cour d'enquête officielle définies à l'article précédent.

Commission royale sur le cabotage

PARTIE VIII

SECOURS ET RAPATRIEMENT DES MARINS

SOLDES ET EFFETS DES MARINS DÉCÉDÉS

Article 22.—Un projet d'accord sera rédigé et soumis à chaque Partie de la Communauté qui lui donnera effet législatif; il comportera des dispositions

a) pour le secours et le rapatriement des marins appartenant à toute Partie de la Communauté, qui seraient en détresse ou qui auraient été laissés dans toute autre Partie ou à l'étranger, et pour le paiement des dépenses;

b) pour le paiement des frais déboursés en soins médicaux, entretien, inhumation et pour le rapatriement des marins blessés ou malades;

c) pour la remise aux ayants droit des effets et soldes des marins qui sont laissés ou qui meurent dans un port en dehors de la Partie de la Communauté à laquelle ils appartiennent;

d) pour le recouvrement, du propriétaire du navire, dans les cas d'espèce, de toutes dépenses contractées par l'administration de toute Partie de la Communauté relativement aux questions mentionnées aux alinéas a) et b).

PARTIE IX

DÉLITS À BORD DES NAVIRES

Article 23.—Un accord réciproque sera conclu en vue d'établir une juridiction aux termes de l'article 686 de la Loi de la Marine marchande, de 1894, relativement aux délits commis à bord des navires immatriculés dans toute Partie de la Communauté.

PARTIE X

GÉNÉRALITÉS

Article 24.—La présente Convention entrera en vigueur le dixième jour de décembre 1931, et restera en application pendant une période de cinq ans et subséquentement jusqu'à ce que le Gouvernement d'une Partie de la Communauté notifie son intention de se soustraire à cet accord ou à l'un quelconque de ses articles. Un avis à ce sujet, s'il est communiqué aux Gouvernements de toutes les autres Parties de la Communauté, prendra effet en ce qui concerne ladite Partie, dans la mesure spécifiée, à l'expiration des douze mois qui suivent la date de l'envoi, mais n'influera d'aucune manière sur le maintien intégral de la présente Convention.

Article 25.—La présente Convention peut, d'un commun accord, être modifiée en tout temps pendant la période de son application. Les modifications projetées seront envoyées par le gouvernement de la Partie qui les propose, au Gouvernement du Royaume-Uni, afin d'être distribuées aux Gouvernements des autres Parties de la Communauté, qui les étudieront et essayeront de s'entendre quant à l'adhésion desdits Gouvernements à la modification avec ou sans amendement. Si l'on en vient à une entente relativement à l'une quelconque de ces modifications, la présente Convention sera modifiée en conséquence.

Article 26.—On pourra convoquer en tout temps, à la demande d'au moins trois Gouvernements de la Communauté, une conférence pour étudier toute question qui relève de la présente Convention ou toute autre question relative à la Marine marchande, que le Gouvernement d'une Partie quelconque de la Communauté juge d'un intérêt commun.

Appendice VIII

Article 27.—La présente Convention s'appliquera à tous les territoires administrés sous l'autorité du Gouvernement de toute Partie de la Communauté et aux navires immatriculés dans cette Partie, ou dans tout port d'enregistrement étranger, et qui répondent aux conditions relatives au titre de propriété énoncées à l'article 2 (1).

Signée à Londres ce dixième jour de décembre 1931.

Pour le

Gouvernement de Sa Majesté du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et du Nord de l'Irlande—

J. H. THOMAS.

Gouvernement de Sa Majesté du Canada—

G. H. FERGUSON.

Gouvernement de Sa Majesté du Commonwealth d'Australie—

GRANVILLE RYRIE.

Gouvernement de Sa Majesté de la Nouvelle-Zélande—

T. M. WILFORD.

Gouvernement de Sa Majesté de l'Afrique du Sud—

C. T. te WATER

Gouvernement de Sa Majesté de l'État Libre d'Irlande—

JOHN W. DULANTY.

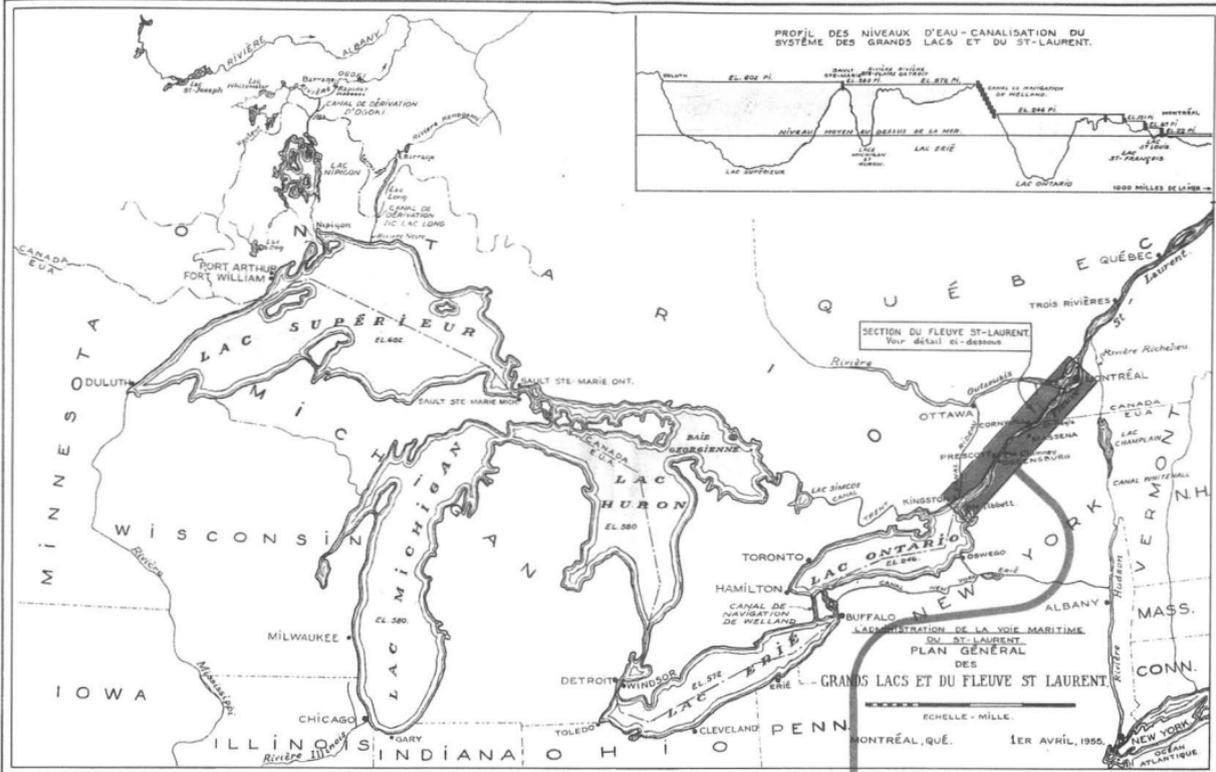
Gouvernement de Sa Majesté de Terre-Neuve—

MORRIS.

APPENDICE IX

Plan général des Grands lacs et du fleuve Saint-Laurent

Carte en regard



APPENDICE X

COMMISSION MARITIME CANADIENNE

Marine marchande du Canada

(31 décembre 1956)

(Navires d'une jauge brute de 1,000 tonneaux ou plus)

	<i>Nombre</i>	<i>Tonneaux de jauge brute</i>	<i>Tonnes de port en lourd</i>
FLOTTE OCÉANIQUE			
Navires de charge solide, construction de guerre:			
10,000 tonneaux	5	35,872	50,968
4,700 tonneaux	6	17,650	27,360
Autres navires de charge solide	7	36,391	42,760
	<u>18</u>	<u>89,913</u>	<u>121,088</u>
Navires-citernes	8	96,252	148,915
	<u>26</u>	<u>186,165</u>	<u>270,003</u>
FLOTTE CÔTIÈRE			
Navires à passagers et navires de charge solide	55	167,732	82,410
Navires-citernes	8	19,690	26,921
	<u>63</u>	<u>187,422</u>	<u>109,331</u>
FLOTTE DES GRANDS LACS			
Navires à passagers	5	13,080	5,710
Navires ne naviguant qu'en amont des canaux du Saint-Laurent:			
Navires de charge solide	69	467,474	728,667
Navires-citernes	2	25,233	36,810
	<u>71</u>	<u>492,707</u>	<u>765,477</u>
Navires pouvant franchir les canaux du Saint-Laurent:			
Navires de charge solide	156	309,820	460,019
Navires-citernes	37	71,969	105,200
	<u>193</u>	<u>381,789</u>	<u>565,219</u>
RÉSUMÉ DES EFFECTIFS DE LA MARINE MARCHANDE CANADIENNE			
Navires à passagers et navires de charge solide	303	1,048,019	1,397,894
Navires-citernes	55	213,144	317,846
	<u>358</u>	<u>1,261,163</u>	<u>1,715,740</u>
NAVIRES CANADIENS IMMATRICULÉS AU ROYAUME-UNI EN VERTU DU PLAN DE TRANSFERT			
10,000 tonneaux	82	585,806	851,774
4,700 tonneaux	3	8,656	13,872
Transporteurs de minerai	2	42,210	62,000
Autres navires de charge solide	3	16,672	21,358
	<u>90</u>	<u>653,344</u>	<u>949,004</u>

NAVIRES OCÉANIQUES CANADIENS D'UNE JAUGE
BRUTE DE 1,000 TONNEAUX OU PLUS
(31 DÉCEMBRE 1956)—*Suite*

Navires océaniques
battant pavillon canadien

	Tonneaux	Tonnes	Tirant	Vitesse	Combus-	Construction ¹	
	de jauge brute	de port en lourd	d'eau			Année	Pays
			Pieds	Nœuds			
Deep Sea Tankers Limited, 25 est, rue Adelaide, Toronto.							
<i>Paloma Hills</i>	10,632	16,551	30.1	14.3	mazout	1945	É.-U.
<i>Pinnacles</i>	10,641	16,538	30.1	14.3	mazout	1944	É.-U.
<i>Rincon Hills</i>	10,635	16,514	30.1	14.3	mazout	1945	É.-U.
Imperial Oil Limited, Division de la marine, 56, rue Church, Toronto 1.							
<i>Imperial Edmonton</i>	10,702	16,465	30.2	14.6	mazout	1944	É.-U.
<i>Imperial Toronto</i>	10,710	16,475	30.2	14.6	mazout	1944	É.-U.

NAVIRES OCÉANIQUES CANADIENS DE 1,000
TONNEAUX OU PLUS DE JAUGE BRUTE
IMMATRICULÉS AU ROYAUME-UNI EN VERTU DU
PLAN DE TRANSFERT (31 DÉCEMBRE 1956)

Navires océaniques
battant pavillon du
Royaume-Uni

	Tonneaux	Tonnes	Tirant	Vitesse	Combus-	Construction ¹	
	de jauge brute	de port en lourd	d'eau			Année	Pays
			Pieds	Nœuds			
Acadia Overseas Freighters Limited, a/s I. H. Mathers & Son Limited, Au pied de la rue Duke, Halifax, N.-É.				Counties Ship Management Company Ltd., 9 St. Helen's Place, London E.C. 3., England.			
<i>Denmark Hill</i>	7,150	10,287	26.9	10.0	mazout	1943	Canada-ns
<i>Malden Hill</i>	7,168	10,290	26.9	10.0	mazout	1943	Canada-ns
<i>Streathan Hill</i>	7,130	10,210	27.0	10.0	mazout	1943	Canada-ns
Acadia Overseas Freighters (Halifax) Ltd., a/s I. H. Mathers and Son Limited, Au pied de la rue Duke, Halifax, N.-É.				Counties Ship Management Co. Ltd., 9 St. Helen's Place, London E.C. 3., England.			
<i>Muswell Hill</i>	7,131	10,384	27.0	10.0	mazout	1943	Canada-ns
<i>Notting Hill</i>	7,150	10,330	27.0	10.0	mazout	1943	Canada-ns
<i>Tulse Hill</i>	7,120	10,244	27.0	10.0	mazout	1943	Canada-ns
<i>Wembley Hill</i>	7,150	10,450	27.0	10.0	mazout	1943	Canada-ns

¹ Symboles indiquant les classes des anciens navires «Park»

c Canadian
d Dominion

g Grey
ns North Sands

rg Revised Grey
v Victory

Commission royale sur le cabotage

NAVIRES OCÉANIQUES CANADIENS DE 1,000
TONNEAUX OU PLUS DE JAUGE BRUTE
IMMATRICULÉS AU ROYAUME-UNI EN VERTU DU
PLAN DE TRANSFERT (31 DÉCEMBRE 1956)—*Suite*

Navires océaniques battant pavillon du Royaume-Uni	Tonneaux Tonnes		Tirant d'eau	Vitesse	Combus- tible	Construction ¹	
	de jauge brute	de port en lourd				Année	Pays
			<i>Pieds</i>	<i>Nœuds</i>			
Argonaut Navigation Company, a/s Peat, Marwick, Mitchell & Co., c.p. 550, Montréal.							
<i>Argobec</i>	7,138	10,240	26.9	10.0	mazout	1943	Canada-ns
<i>Argofax</i>	7,187	10,700	27.7	10.0	mazout	1943	Canada-v
<i>Argojohn</i>	7,159	10,775	27.7	10.0	mazout	1943	Canada-v
<i>Argovan</i>	7,163	10,700	27.7	10.0	mazout	1943	Canada-v
Black Lion Steamship Company Limited, a/s I. H. Mathers and Son Limited, Au pied de la rue Duke, Halifax, N.-É.							
<i>Bembridge Hill</i>	7,138	10,384	27.0	10.0	mazout	1944	Canada-ns
Bristol City Line (Canada) Limited, 315, rue Saint-Sacrement, Montréal 1.							
<i>Montreal City</i>	7,145	9,660	26.5	10.5	mazout	1945	Canada-c
Canadian Hellenic Enterprises Limited, 2060, rue Bleury, Montréal.							
<i>Darton</i>	7,122	10,330	27.0	10.0	mazout	1943	Canada-ns
Canadian Tramp Shipping Company Ltd., a/s Archibald and Cain, 132 ouest, rue Saint-Jacques, Montréal.							
<i>East Hill</i>	7,112	10,349	27.0	10.0	mazout	1943	Canada-ns
<i>West Hill</i>	7,132	10,290	26.9	10.0	mazout	1944	Canada-ns
Elder Dempster Lines (Canada) Ltd., 230, rue de l'Hôpital, Montréal 1.							
<i>Cabano</i>	7,218	10,270	26.9	10.0	mazout	1943	Canada-v
<i>Cambray</i>	7,209	10,310	26.9	10.0	mazout	1944	Canada-v
<i>Cargill</i>	7,216	10,270	26.9	10.0	mazout	1943	Canada-v
<i>Chandler</i>	7,212	10,310	26.9	10.0	mazout	1944	Canada-v
<i>Cottrell</i>	7,217	10,310	26.9	10.0	mazout	1944	Canada-v

¹ Symboles indiquant les classes des anciens navires «Park»

c Canadian
d Dominion

g Grey
ns North Sands

rg Revised Grey
v Victory

NAVIRES OCÉANIQUES CANADIENS DE 1,000
TONNEAUX OU PLUS DE JAUGE BRUTE
IMMATRICULÉS AU ROYAUME-UNI EN VERTU DU
PLAN DE TRANSFERT (31 DÉCEMBRE 1956)—*Suite*

Navires océaniques
battant pavillon du
Royaume-Uni

	Tonneaux Tonnes		Tirant d'eau	Vitesse	Combus- tible	Construction ¹	
	de jauge brute	de port en lourd				Année	Pays
			<i>Pieds</i>	<i>Nœuds</i>			
Fairview Overseas Freighters Limited, a/s I. H. Mathers and Son Limited, Au pied de la rue Duke, Halifax, N.-É.							
<i>Johnstar</i>	7,125	10,795	27.7	10.5	mazout	1942	Canada-ns
<i>Nordicstar</i>	7,124	10,368	27.0	10.5	mazout	1943	Canada-ns
<i>Peterstar</i>	7,119	10,850	27.7	10.5	mazout	1943	Canada-ns
Falaise Steamship Company Ltd., a/s I. H. Mathers and Son Limited, Au pied de la rue Duke, Halifax, N.-É.							
<i>Woldingham Hill</i>	7,113	10,226	27.0	10.0	mazout	1943	Canada-ns
<i>Wynchwood Hill</i>	7,137	10,320	26.9	10.0	mazout	1943	Canada-ns
Federal Commerce and Navigation Co. Ltd., 410, rue Saint-Nicolas, Montréal.							
<i>Federal Voyager</i>	7,140	10,750	27.7	10.5	mazout	1944	Canada-v
Fort Erie Steamship Company Ltd., a/s United Tramp Management Ltd., 437 ouest, rue Saint-Jacques, Montréal 1.							
<i>Maidenhead</i>	7,120	10,384	27.0	10.0	mazout	1943	Canada-ns
Furness (Montreal) Limited, 315, rue Saint-Sacrement, Montréal 1.							
<i>Brazilian Prince</i>	7,158	9,300	26.9	10.5	mazout	1944	Canada-c
Glenrock Shipping Company Limited, a/s Charbonneau et Murray, C.A., 437 ouest, rue Saint-Jacques, Montréal.							
<i>Lord Tweedsmuir</i>	7,136	10,300	26.9	10.0	mazout	1943	Canada-ns
Halifax Overseas Freighters Limited, a/s I. H. Mathers and Son Limited, Au pied de la rue Duke, Halifax, N.-É.							
<i>Beech Hill</i>	7,150	10,290	26.9	10.0	mazout	1943	Canada-ns
<i>Cedar Hill</i>	7,156	10,184	27.0	10.0	mazout	1944	Canada-ns
<i>Elm Hill</i>	7,138	10,384	27.0	10.0	mazout	1943	Canada-ns

¹ Symboles indiquant les classes des anciens navires «Park»

c Canadian
d Dominion

g Grey
ns North Sands

rg Revised Grey
v Victory

NAVIRES OCÉANIQUES CANADIENS DE 1,000
TONNEAUX OU PLUS DE JAUGE BRUTE
IMMATRICULÉS AU ROYAUME-UNI EN VERTU DU
PLAN DE TRANSFERT (31 DÉCEMBRE 1956)—*Suite*

Navires océaniques
battant pavillon du
Royaume-Uni

	Tonneaux de jauge brute	Tonnes de port en lourd	Tirant d'eau	Vitesse	Combus- tible	Construction ¹	
						Année	Pays
			<i>Pieds</i>	<i>Nœuds</i>			
Montship Lines Limited, 410, rue Saint-Nicolas, Montréal.							
<i>Montclair</i>	1,008	1,450	17.8	13.0	diesel	1956	Canada
North River Freighters Limited, a/s Nordic Ship Management Limited, 1200 ouest, rue Sherbrooke, Montréal 1.							
<i>Radnor</i>	7,133	10,330	27.7	10.0	mazout	1943	Canada-ns
Northeastern Freighters Limited, a/s Charbonneau et Murray, C.A., 437 ouest, rue Saint-Jacques, Montréal 1.							
<i>Commodore Grant</i>	7,131	10,384	27.0	10.0	mazout	1943	Canada-ns
Nova Scotia Marine Enterprise Co. Ltd., a/s Nordic Ship Management Limited, 1200 ouest, rue Sherbrooke, Montréal 1.							
<i>Akti Hill</i>	7,123	10,290	27.0	10.0	mazout	1944	Canada-ns
<i>Alendi Hill</i>	7,121	10,230	27.0	10.0	mazout	1944	Canada-ns
<i>Fry Hill</i>	7,132	10,250	27.0	10.0	mazout	1943	Canada-ns
<i>Marina Hill</i>	7,151	10,330	27.0	10.0	mazout	1943	Canada-ns
Novor Shipping Company Limited, a/s Messrs. Campbell, Glendinning & Dever, Halifax, N.-É.							
<i>Novor Isobel</i>	7,058	10,385	27.0	10.5	mazout	1943	Canada-ns
<i>Novor Jenny</i>	7,135	10,340	27.0	10.5	mazout	1943	Canada-ns
<i>Novor Rita</i>	7,133	10,385	27.0	10.5	mazout	1943	Canada-ns
Othrys Shipping Company Limited, a/s United Tramp Management Limited, 437 ouest, rue Saint-Jacques, Montréal 1.							
<i>Othrys</i>	7,128	10,384	27.0	10.0	mazout	1943	Canada-ns
Ottawa Steamship Company Limited, a/s United Tramp Management Limited, 437 ouest, rue Saint-Jacques, Montréal.							
<i>Amersham Hill</i>	7,134	10,384	27.0	10.0	mazout	1943	Canada-ns
<i>Andover Hill</i>	7,118	10,384	27.0	10.0	mazout	1943	Canada-ns
<i>Arundel Hill</i>	7,119	10,384	27.0	10.0	mazout	1943	Canada-ns

¹ Symboles indiquant les classes des anciens navires «Park»

c Canadian
d Dominion

g Grey
ns North Sands

rg Revised Grey
v Victory

Commission royale sur le cabotage

NAVIRES OCÉANIQUES CANADIENS DE 1,000
TONNEAUX OU PLUS DE JAUGE BRUTE
IMMATRICULÉS AU ROYAUME-UNI EN VERTU DU
PLAN DE TRANSFERT (31 DÉCEMBRE 1956)—*Suite*

	Tonnes		Tirant d'eau	Vitesse	Combustible	Construction ¹	
	de jauge brute	de port en lourd				Année	Pays
			<i>Pieds</i>	<i>Nœuds</i>			
Rex Shipping Company Limited, a/s I. H. Mathers and Son Limited, Au pied de la rue Duke, Halifax, N.-É.							Hadjillias & Company Limited, 7-8 Bury Court, London, E.C. 3, England.
<i>Brookhurst</i>	7,149	10,284	26.9	10.0	mazout	1944	Canada-ns
<i>Fernhurst</i>	7,131	10,350	27.7	10.0	mazout	1942	Canada-ns
<i>Midhurst</i>	7,132	10,330	27.0	10.0	mazout	1942	Canada-ns
<i>Oakhurst</i>	7,120	10,236	27.0	10.0	mazout	1943	Canada-ns
Runnymede Steamship Company Limited, a/s Nordic Ship Management Limited, 1200 ouest, rue Sherbrooke, Montréal.							Ships Finance & Management Co. Ltd., Bevis Marks House, Bevis Marks, London, E.C. 3, England.
<i>Lake Michigan</i>	7,139	10,384	27.0	10.0	mazout	1944	Canada-ns
Saguenay Terminal Limited, Terminal Centre Building, 1060, rue Université, Montréal.							John Kilgour & Company Limited, Gresham House, 24 Old Broad Street, London, E.C. 2, England.
<i>Sundale</i>	2,884	4,624	21.3	10.0	mazout	1944	Canada-g
<i>Sundial</i>	2,877	4,624	21.3	9.7	mazout	1944	Canada-g
<i>Sunjarv</i>	7,155	10,713	27.7	10.0	mazout	1944	Canada-c
<i>Sunjewel</i>	7,150	10,713	27.7	10.0	mazout	1945	Canada-c
<i>Sunkirk</i>	7,157	10,713	27.7	10.0	mazout	1944	Canada-c
<i>Sunmont</i>	7,148	10,713	27.7	10.0	mazout	1945	Canada-c
<i>Sunprince</i>	2,895	4,624	21.3	10.0	mazout	1945	Canada-g
<i>Sunrell</i>	7,155	10,638	27.7	10.0	mazout	1943	Canada-v
<i>Sunvalley</i>	7,155	10,716	27.7	10.0	mazout	1943	Canada-v
<i>Sunwhit</i>	7,158	10,713	27.7	10.0	mazout	1944	Canada-c
Seaboard Owners Limited, a/s Triton Steamship Co. Limited, 485, rue McGill, Montréal.							Goulandris Brothers Limited, 61 St. Mary Axe, London, E.C. 3, England.
<i>Seaboard Enterprise</i>	7,190	10,750	27.7	10.0	mazout	1944	Canada-v
Triton Steamship Company Limited, 485, rue McGill, Montréal.							Okeanis Shipping Company Limited, 61 St. Mary Axe, London, E.C. 3, England.
<i>Tricape</i>	7,136	10,310	27.0	10.0	mazout	1943	Canada-v
<i>Tridale</i>	7,165	10,240	27.0	10.0	mazout	1943	Canada-ns
<i>Triland</i>	7,138	10,380	27.0	10.0	mazout	1944	Canada-ns

¹ Symboles indiquant les classes des anciens navires «Park»

c Canadian
d Dominion

g Grey
ns North Sands

rg Revised Grey
v Victory

NAVIRES OCÉANIQUES CANADIENS DE 1,000
TONNEAUX OU PLUS DE JAUGE BRUTE
IMMATRICULÉS AU ROYAUME-UNI EN VERTU DU
PLAN DE TRANSFERT (31 DÉCEMBRE 1956)—Fin

Navires océaniques
battant pavillon du
Royaume-Uni

	Tonneaux Tonnes		Tirant	Vitesse	Combus- tible	Construction ¹	
	de jauge brute	de port en lourd				Année	Pays
			<i>Pieds</i>	<i>Nœuds</i>			
Vancouver Oriental Line Limited, a/s I. H. Mathers and Son Limited, Au pied de la rue Duke, Halifax, N.-É.							Counties Ship Management Company Ltd., 9 St. Helen's Place, London, E.C. 3, England.
<i>Harrow Hill</i>	7,133	10,320	27.0	10.0	mazout	1943	Canada-ns
<i>Sudbury Hill</i>	7,140	10,430	26.9	10.0	mazout	1943	Canada-ns
Western Canada Steamship Co. Ltd., Marine Building, 355, rue Burrard, Vancouver.							Lyle Shipping Company Limited, 36 Renfield Street, Glasgow, C. 2, Scotland.
<i>Lake Pennask</i>	7,829	9,954	26.9	12.5	diesel	1953	R.-U.
<i>Table Bay</i>	7,161	10,550	27.7	10.0	mazout	1944	Canada-v
							Sir R. Ropner & Company Limited, 140 Coniscliffe Road, Darlington, Durham.
<i>Lake Atlin</i>	7,835	9,954	26.9	12.5	diesel	1953	R.-U.
<i>Lake Kootenay</i>	7,167	10,710	27.7	10.0	mazout	1943	Canada-v
<i>Walvis Bay</i>	7,147	10,705	27.7	10.0	mazout	1944	Canada-v
Yamaska Steamship Company Limited, a/s Hugesen, Maklaier, Chisholm, Smith & Davis, 507, Place d'Armes, Montréal.							Lambert Brothers Limited, 88 Leadenhall Street, London, E.C. 3, England.
<i>Yamaska</i>	7,151	10,384	27.0	10.0	mazout	1944	Canada-ns

CABOTEURS BATTANT PAVILLON CANADIEN,
D'UNE JAUGE BRUTE DE 1,000 TONNEAUX OU PLUS
(31 DÉCEMBRE 1956)

Caboteurs (Est)

	Tonneaux Tonnes		Tirant	Vitesse	Combus- tible	Construction	
	de jauge brute	de port en lourd				Année	Pays
			<i>Pieds</i>	<i>Nœuds</i>			
CÔTE ATLANTIQUE							
NAVIRES À PASSAGERS ET NAVIRES DE CHARGE SOLIDE							
Ahern Shipping Limited, pièce 3, 354, rue Youville, Montréal 1.							
<i>Wahcondah</i>	1,575	2,146	17.9	9.0	mazout	1903	R.-U.

¹ Symboles indiquant les classes des anciens navires «Park»

c Canadian
d Dominion

g Grey
ns North Sands

rg Revised Grey
v Victory

Commission royale sur le cabotage

CABOTEURS BATTANT PAVILLON CANADIEN,
D'UNE JAUGE BRUTE DE 1,000 TONNEAUX OU PLUS
(31 DÉCEMBRE 1956)—*Suite*

Caboteurs (Est)

	Tonnes de jauge brute	Tonnes de port en lourd	Tirant d'eau	Vitesse		Combustible	Construction	
				Pieds	Nœuds		Année	Pays
Canada Steamship Lines Limited, 759, square Victoria, Montréal.								
<i>Richelieu</i>	5,528	500	16.5	18.0	mazout	1912/23	É.-U./Can.	
<i>Saint-Laurent</i>	6,328	500	14.8	18.0	mazout	1927	Canada	
<i>Tadoussac</i>	7,013	500	15.9	17.5	mazout	1928	Canada	
Chemins de fer Nationaux du Canada, 360, rue McGill, Montréal.								
<i>Abegweit</i>	6,694	2,114	19.0	16.5	diesel	1947	Canada	
<i>Baccalieu</i>	1,421	1,000	18.8	10.0	mazout	1940	R.-U.	
<i>Bar Haven</i>	1,138	850	16.5	10.0	mazout	1948	R.-U.	
<i>Blunose</i>	6,419	4,500	16.5	18.0	diesel	1955	Canada	
<i>Bonavista</i>	1,174	850	15.5	12.0	diesel	1956	R.-U.	
<i>Burgeo</i>	1,421	1,000	18.8	10.0	mazout	1940	R.-U.	
<i>Cabot Strait</i>	2,045	1,200	18.5	12.0	mazout	1947	R.-U.	
<i>Kyle</i>	1,055	900	17.8	10.0	charbon	1913	R.-U.	
<i>Nonia</i>	1,174	850	17.2	12.0	diesel	1956	R.-U.	
<i>Northern Ranger</i>	1,365	1,100	18.9	10.0	mazout	1936	R.-U.	
<i>Prince Edward Island</i>	2,795	1,190	19.3	15.0	mazout	1915	R.-U.	
<i>Random</i>	1,792	2,975	17.8	9.0	mazout	1921	Allemagne	
<i>Springdale</i>	1,138	850	16.5	10.0	mazout	1948	R.-U.	
<i>William Carson</i>	8,273	1,880	19.3	16.5	diesel	1955	Canada	
Chemin de fer du Pacifique-Canadien, Gare Windsor, Montréal.								
<i>Princess Helene</i>	4,055	1,500	16.0	17.0	mazout	1930	R.-U.	
Chebucto Steamship Limited, 50, rue Sackville, Halifax, N.-É.								
<i>Bedford II</i>	1,104	785	15.5	11.0	diesel	1943/47	Canada	
<i>Belle Isle II</i>	1,529	1,394	16.6	12.0	diesel	1944/47	R.-U./Can.	
Clarke Steamship Company Limited, Canada Cement Building, square Phillips, Montréal.								
<i>North Coaster</i>	1,387	1,650	16.5	10.5	mazout	1946	Canada	
<i>North Pioneer</i>	1,473	1,560	16.5	10.5	mazout	1945	Canada	
<i>North Shore</i>	1,205	368	15.1	13.0	mazout	1943	Canada	
Kent Lines Limited, C.P. 1298, Saint John, N.-B.								
<i>Irvingwood</i>	2,353	3,380	16.6	11.0	diesel	1952	Canada	
<i>Rexton Kent</i>	1,088	716	15.5	12.0	diesel	1943/47	R.-U./Can.	

CABOTEURS BATTANT PAVILLON CANADIEN,
D'UNE JAUGE BRUTE DE 1,000 TONNEAUX OU PLUS
(31 DÉCEMBRE 1956)—*Suite*

Caboteurs (Est)

	Tonneaux de jauge brute	Tonnes de port en lourd	Tirant d'eau	Vitesse	Combus- tible	Construction	
						Année	Pays
			Pieds	Nœuds			
Lake Shore Lines Limited, 755, 1 ^{ère} Avenue, Lachine, Qué.							
<i>Island King II</i>	1,256	350	11.0	12.0	charbon	1911	Canada
Quebec North Shore and Labrador Railway Company, 810, chemin de la Côte-de-Liesse, Montréal 9.							
<i>Easton</i>	1,756	2,650	16.1	10.4	charbon	1912	R.-U.
Transport Saint-Charles Limitée, 10, boulevard des Capucins, Québec.							
<i>Frank J. Humphrey</i>	3,643	3,900	15.0	10.5	diesel	1943	É.-U.
<i>Guy Bartholomew</i>	3,636	3,900	15.0	10.5	diesel	1943	É.-U.
<i>R. A. McInnis</i>	3,645	3,900	15.0	10.5	diesel	1944	É.-U.
<i>Robert McMichael</i>	3,633	3,900	15.0	10.5	diesel	1943	É.-U.
NAVIRES-CITERNES							
Gayport Shipping Limited, 20, rue College, Toronto.							
<i>Sea Transporter</i>	3,138	4,293	19.3	12.0	diesel	1945	É.-U.
Imperial Oil Limited, division de la marine, 56, rue Church, Toronto.							
<i>Imperial Halifax</i>	3,734	5,168	22.0	12.2	diesel	1946	R.-U.
<i>Imperial Sarnia</i>	4,947	6,750	21.4	12.0	mazout	1948/54	Canada
Irving Steamships Limited, 71, rue Dock, Saint John, N.-B.							
<i>Seekonk</i>	1,136	1,400	13.1	9.0	diesel	1944	É.-U.
Kent Lines Limited, C.P. 1298, Saint John, N.-B.							
<i>Irvinglake</i>	2,338	3,580	18.4	10.0	diesel	1943	Canada

Commission royale sur le cabotage

CABOTEURS BATTANT PAVILLON CANADIEN,
D'UNE JAUGE BRUTE DE 1,000 TONNEAUX OU PLUS
(31 DÉCEMBRE 1956)—Suite

Caboteurs (Ouest)

	Tonneaux	Tonnes	Tirant	Vitesse	Combustible	Construction	
	de jauge brute	de port en lourd				Année	Pays
			Pieds	Nœuds			
CÔTE DU PACIFIQUE							
NAVIRES À PASSAGERS ET NAVIRES DE CHARGE SOLIDE							
Black Ball Ferries Limited, 814, rue Wharf, Victoria.							
<i>Chinook II</i>	4,979	900	13.0	18.0	diesel	1947	É.-U.
<i>Kahloke</i>	3,911	715	13.0	18.0	diesel	1903/53	É.-U./Can.
British Yukon Ocean Services Limited, 510 ouest, rue Hastings, Vancouver.							
<i>Clifford J. Rogers</i>	3,000	4,000	17.8	12.3	diesel	1955	Canada
Paquebots nationaux du Canada, Au pied de la rue Principale, Vancouver.							
<i>Canora</i>	2,383	1,500	15.5	10.0	mazout	1918	Canada
<i>Prince George</i>	5,812	1,050	17.5	16.0	mazout	1948	Canada
Canadian Pacific B.C. Coast Steamships, Victoria.							
<i>Princess Elaine</i>	2,125	632	11.5	18.0	mazout	1928	R.-U.
<i>Princess Elizabeth</i>	5,251	775	15.8	16.0	mazout	1930	R.-U.
<i>Princess Joan</i>	5,251	775	15.8	16.0	mazout	1930	R.-U.
<i>Princess Louise</i>	4,032	1,210	16.2	16.5	mazout	1921	Canada
<i>Princess Marguerite</i>	5,911	985	15.6	23.5	mazout	1948	R.-U.
<i>Princess of Nanaimo</i>	6,787	1,162	14.3	20.5	mazout	1951	R.-U.
<i>Princess of Vancouver</i>	5,554	2,300	14.8	15.5	résidu de combustible diesel	1955	R.-U.
<i>Princess Patricia</i>	5,911	985	15.6	23.5	mazout	1949	R.-U.
<i>Queen of the North</i>	2,731	890	15.4	15.5	mazout	1928	R.-U.
<i>Yukon Princess</i>	1,334	1,660	16.4	10.0	mazout	1946	Canada
Union Steamships Limited, Au pied de la rue Carrall, Vancouver.							
<i>Camosun</i>	1,835	913	16.0	13.0	mazout	1943	R.-U.
<i>Cardena</i>	1,559	725	14.6	12.0	mazout	1923	R.-U.
<i>Cassiar</i>	1,377	1,684	—	11.0	diesel	1946	Canada
<i>Catala</i>	1,476	720	12.6	12.9	mazout	1925	R.-U.
<i>Chilcotin</i>	1,837	840	16.0	13.0	mazout	1943	R.-U.
<i>Chilkoot</i>	1,336	1,625	—	12.0	mazout	1946	Canada
<i>Coquitlam</i>	1,883	906	16.0	13.0	mazout	1943	R.-U.
<i>Lady Alexandra</i> (retiré)..	1,396	600	8.8	14.5	mazout	1924	R.-U.

CABOTEURS BATTANT PAVILLON CANADIEN,
D'UNE JAUGE BRUTE DE 1,000 TONNEAUX OU PLUS
(31 DÉCEMBRE 1956)—Fin

Caboteurs (Ouest)

	Tonneaux	Tonnes	Tirant	Vitesse	Combus- tible	Construction	
	de jauge brute	de port en lourd				Année	Pays
			Pieds	Nœuds			
NAVIRES-CITERNES							
Imperial Oil Limited, division de la marine, 56, rue Church, Toronto 1.							
<i>Imperial Vancouver</i>	1,512	2,040	16.9	11.5	diesel	1938	Canada
Pacific Bulk Carriers Limited, 2285, rue Commissioner, Vancouver.							
<i>Pacific Wind</i>	1,561	2,000	14.1	10.6	diesel	1938	Canada
Standard Oil Company of B.C. Limited, 906, Marine Building, Vancouver.							
<i>Standard Service</i>	1,324	1,690	14.7	9.0	diesel	1923	É.-U.

NAVIRES BATTANT PAVILLON CANADIEN, D'UNE
JAUGE BRUTE DE 1,000 TONNEAUX OU PLUS,
SUR LES GRANDS LACS (31 DÉCEMBRE 1956)

Navires
des Lacs

	Tonneaux	Tonnes	Tirant	Vitesse	Combus- tible	Construction	
	de jauge brute	de port en lourd				Année	Pays
			Pieds	M.H.			
NAVIRES À PASSAGERS							
Chemin de fer du Pacifique-Canadien, Gare Windsor, Montréal.							
<i>Assiniboia</i>	3,925	2,400	17.6	16.0	mazout	1907	R.-U.
<i>Keewatin</i>	3,856	2,400	17.6	16.0	charbon	1907	R.-U.
Cayuga Navigation Company Limited, suite 60, 330, rue Bay, Toronto.							
<i>Cayuga</i>	2,196	500	11.0	22.0	charbon	1907	Canada
Owen Sound Transportation Company Limited, 1101 ouest, 1 ^{ère} Avenue, Owen Sound, Ont.							
<i>Norgoma</i>	1,435	200	13.0	12.0	charbon	1950	Canada
<i>Norisle</i>	1,668	210	12.8	12.0	charbon	1946	Canada

Commission royale sur le cabotage

NAVIRES BATTANT PAVILLON CANADIEN, D'UNE
JAUGE BRUTE DE 1,000 TONNEAUX OU PLUS,
SUR LES GRANDS LACS (31 DÉCEMBRE 1956)—*Suite*

Navires des Lacs	Tonneaux	Tonnes	Tirant d'eau	Vitesse	Combus- tible	Construction ¹	
	de jauge brute	de port en lourd				Année	Pays
<i>Pieds M.H.</i>							
NAVIRES DE CHARGE SOLIDE EXPLOITÉS SEULEMENT EN AMONT DES CANAUX DU SAINT-LAURENT							
Algoma Central Steamship Company Limited, Sault-Sainte-Marie, Ont.							
<i>Algocen</i>	6,904	9,800	20.4	11.0	charbon	1909	É.-U.
<i>Algorail</i>	3,475	5,600	21.5	11.0	charbon	1901	É.-U.
<i>Algosoo</i>	3,373	5,600	21.1	11.0	charbon	1901	É.-U.
<i>Algosteel</i>	6,178	8,500	20.8	11.0	charbon	1907	É.-U.
<i>Algoway</i>	3,785	6,000	20.8	11.0	charbon	1903	É.-U.
<i>E. B. Barber</i>	8,619	13,046	21.9	17.0	mazout	1953	Canada
Beaconsfield Steamships Limited, 635, rue de la Commune, Montréal.							
<i>Mohawk Deer</i>	4,423	7,000	—	11.0	charbon	1896	É.-U.
Canada Steamship Lines Limited, 759 Square Victoria, Montréal.							
<i>Ashcroft</i>	7,726	14,100	22.2	11.5	charbon	1924	Canada
<i>Burlington</i>	4,959	8,300	20.3	11.5	charbon	1899	É.-U.
<i>Collingwood</i>	4,545	6,300	20.8	11.0	charbon	1907	Canada-pf
<i>Coverdale</i>	11,996	20,000	24.0	14.5	charbon	1949	Canada
<i>Donnacona</i>	8,611	16,900	21.0	—	charbon	1914	Canada
<i>Fort Henry</i>	5,729	8,420	23.8	16.0	mazout	1955	Canada-pf
<i>Georgian Bay</i>	11,392	18,500	24.5	15.0	mazout	1954	Canada
<i>Gleneagles</i>	8,233	15,750	21.9	11.5	charbon	1925	Canada
<i>Goderich</i>	5,667	10,700	—	11.5	charbon	1908	É.-U.
<i>Hagarty</i>	7,462	12,000	21.7	11.5	charbon	1914	Canada
<i>Hochelaga</i>	11,997	20,000	24.0	12.5	charbon	1949	Canada
<i>Lemoyne</i>	10,480	18,450	19.3	11.5	charbon	1926	Canada
<i>Martin</i>	3,493	5,600	21.3	10.5	charbon	1901	É.-U.-pf
<i>Midland Prince</i>	6,339	6,900	21.8	—	charbon	1907	Canada-su
<i>Prescott</i>	5,461	9,400	19.1	12.0	charbon	1903/34	É.-U./Can.
<i>R.O. Petman</i>	7,051	7,500	22.1	—	charbon	1908/40	Canada-su
<i>Renvoyle</i>	3,571	5,000	19.1	13.5	charbon	1925	R.-U./Can-pf
<i>Sir James Dunn</i>	12,434	21,000	23.8	13.8	mazout	1952	Canada
<i>Stadacona</i>	9,181	15,750	21.9	12.0	charbon	1929	Canada
<i>T. R. McLagan</i>	15,500	22,700	25.3	17.0	mazout	1954	Canada
<i>Thunder Bay</i>	12,435	21,000	23.7	13.8	mazout	1952	Canada
<i>Westmount</i>	7,392	12,000	21.7	11.5	charbon	1917	Canada

¹ Pour les navires de charge solide, les symboles suivants indiquent les navires autres que les transporteurs en vrac:

pf: Package freighter
(transport à caissage)

su: Self-unloader
(auto-déchargeur)

NAVIRES BATTANT PAVILLON CANADIEN, D'UNE
 JAUGE BRUTE DE 1,000 TONNEAUX OU PLUS,
 SUR LES GRANDS LACS (31 DÉCEMBRE 1956)—*Suite*

Navires
des Lacs

	Tonneaux	Tonnes	Tirant	Combus-	Construction	Année	Pays
	de jauge brute	de port en lourd						d'eau	Vitesse	tible
			Pieds	M.H.			
Colonial Steamships Limited, 84, rue West, Port Colborne, Ont.							
<i>Bayton</i>	4,176	7,290	19.8	10.0 mazout	1904	É.-U.	
<i>C. A. Bennett</i>	6,221	9,450	20.8	10.0 charbon	1908	É.-U.	
<i>Everetton</i>	5,765	9,043	21.3	9.0 charbon	1908	É.-U.	
<i>John E. F. Misener</i>	13,081	20,000	24.0	16.0 mazout	1950	Canada	
<i>John O. McKellar</i>	13,884	21,000	24.5	16.0 mazout	1952	Canada	
<i>Laketon</i>	4,423	7,560	19.7	10.0 mazout	1903	É.-U.	
<i>Ralph S. Misener</i>	7,403	12,200	20.8	12.0 charbon	1922	Canada	
<i>Royalton</i>	7,164	12,600	21.3	12.0 charbon	1924	Canada	
<i>Scott Misener</i>	15,279	22,510	25.5	18.0 mazout	1954	Canada	
Lake Erie Coal Company Limited, Walkerville, Ont.							
<i>Alexander Leslie</i>	3,509	4,643	20.0	11.0 charbon	1901/20	É.-U.	
Mohawk Navigation Company, 635, rue de la Commune, Montréal.							
<i>Captain C. D. Secord</i> ...	6,943	9,000	23.3	12.5 diesel	1900/19	É.-U.	
<i>Golden Hind</i>	12,304	18,000	24.4	15.0 mazout	1952/54	Canada	
<i>Sir Thomas Shaughnessy</i>	5,846	9,000	—	10.5 charbon	1906	É.-U.	
N. M. Paterson & Sons Limited, 276 ouest, rue Saint-Jacques, Montréal.							
<i>Altadoc</i>	4,266	6,300	20.3	10.0 charbon	1896	É.-U.	
<i>Bricoldoc</i>	4,364	6,400	20.1	— charbon	1902	É.-U.	
<i>Canadoc</i>	4,581	7,100	20.9	— charbon	1899	É.-U.	
<i>Fort Wildoc</i>	4,542	6,850	20.2	11.0 charbon	1900	É.-U.	
<i>Gaspédoc</i>	3,638	4,208	15.0	12.5 diesel	1944	É.-U.	
<i>Mantadoc</i>	4,466	6,964	20.0	— charbon	1903	É.-U.	
<i>Ontadoc</i>	4,467	6,850	20.2	— charbon	1903	É.-U.	
<i>Paterson</i>	8,618	13,063	21.9	13.0 mazout	1954	Canada	
<i>Prindoc</i>	4,075	6,400	21.9	11.5 charbon	1902	É.-U.	
<i>Quedoc</i>	3,072	5,000	—	10.0 charbon	1890/23	É.-U./Can.	
<i>Saskadoc</i>	4,611	7,400	20.5	— charbon	1900	É.-U.	
<i>Soodoc</i>	4,575	6,800	20.6	11.0 charbon	1902	É.-U.	
<i>Vandoc</i>	4,488	7,400	20.9	11.0 charbon	1898	É.-U.	
<i>Windoc</i>	4,599	7,400	21.9	— charbon	1899	É.-U.	
Quebec & Ontario Transportation Company Limited, 680 ouest, rue Sherbrooke, Montréal.							
<i>Black River</i>	3,587	5,200	19.9	13.0 diesel	1896/52	É.-U./Can.	
<i>Heron Bay</i>	3,525	5,400	19.2	10.0 mazout	1902	Canada	
<i>Picriver</i>	3,569	5,200	—	13.0 diesel	1896/52	É.-U./Can.	

Commission royale sur le cabotage

NAVIRES BATTANT PAVILLON CANADIEN, D'UNE
JAUGE BRUTE DE 1,000 TONNEAUX OU PLUS,
SUR LES GRANDS LACS (31 DÉCEMBRE 1956)—*Suite*

Navires des Lacs	Tonneaux	Tonnes	Tirant d'eau	Tirant d'eau	Combus- tible	Vitesse	Construction	
	de jauge brute	de port en lourd					Année	Pays
Pieds M.H.								
Upper Lakes & St. Lawrence Transportation Company Limited, 417-419, Queen's Quay West, Toronto 2B.								
<i>Douglass Houghton</i>	5,107	7,500	19.5	11.0	charbon	1899	É.-U.	
<i>Gordon C. Leitch</i>	12,460	18,660	23.7	14.5	mazout	1952	Canada	
<i>Howard L. Shaw</i>	4,769	7,500	19.5	11.0	charbon	1900/22	É.-U.	
<i>James B. Eads</i>	3,865	5,500	19.8	11.5	charbon	1894	É.-U.	
<i>James Norris</i>	12,464	18,660	23.7	14.5	mazout	1952	Canada	
<i>John Ericsson</i>	3,650	5,300	18.0	11.5	charbon	1896	É.-U.	
<i>Maunaloa II</i>	4,678	7,500	20.2	11.0	charbon	1899	É.-U.	
<i>R. Bruce Angus</i>	11,816	15,900	24.5	16.0	mazout	1951/54	Canada	
<i>Ralph Budd</i>	4,537	6,600	21.5	11.5	charbon	1905	É.-U.	
<i>Victorious</i>	4,676	7,500	19.6	10.5	charbon	1895	É.-U.	

NAVIRES-CITERNES NE NAVIGUANT QU'EN AMONT DES CANAUX DU SAINT-LAURENT

British American Transportation Limited, 800, rue Bay, Toronto 5.								
<i>B. A. Peerless</i>	12,638	18,360	26.6	15.0	mazout	1952	Canada	
Canada Steamship Lines Limited, 759, square Victoria, Montréal.								
<i>Nipigon Bay</i>	12,595	18,450	26.5	16.0	mazout	1951	Canada	

Navires des
canaux

Navires des canaux	Tonnes de port en lourd		Tirant d'eau	Tirant d'eau	Combus- tible	Vitesse	Construction ¹	
	Tonneaux de jauge brute	A 14'					Année	Pays
Pieds M.H.								
NAVIRE DE CHARGE SOLIDE POUVANT FRANCHIR LES CANAUX DU SAINT-LAURENT								
Bayswater Shipping Limited, C.P. 195, Brockville, Ontario.								
<i>Bayanna</i>	1,643	1,486	1,800	15.0	10.0	charbon	1896	É.-U. su
<i>Bayquinte</i>	1,126	—	1,650	13.6	6.5	charbon	1912/42	É.-U. su
<i>George S. Cleet</i>	2,174	1,880	2,500	18.0	9.1	charbon	1912/51	R.-U. su

¹ Pour les navires de charge solide, les symboles suivants indiquent les navires autres que les transporteurs en vrac:

pf: Package freighter
(transport à caissage)

su: Self-unloader
(auto-déchargeur)

NAVIRES BATTANT PAVILLON CANADIEN D'UNE
 JAUGE BRUTE DE 1,000 TONNEAUX OU PLUS,
 SUR LES GRANDS LACS (31 DÉCEMBRE 1956)—Suite

Navires des
canaux

	Tonneaux de jauge brute	Tonnes de port en lourd		Tirant d'eau d'été	Tirant d'eau	Combus- tible	Construction ¹	
		A 14'	Tirant d'eau en été				Année	Pays
Pieds M.H.								
Beaconsfield Steamships Limited, 635, rue de la Commune, Montréal.								
<i>Belvoir</i>	2,296	3,150	4,035	16.5	10.0	diesel	1954	Canada
<i>Griffon</i>	2,292	3,150	3,589	16.5	12.0	diesel	1955	Canada
<i>Redcloud</i>	1,761	—	3,250	—	9.0	diesel	1930/33	Canada
<i>Redfern</i>	1,856	—	3,250	—	8.0	diesel	1930/34	Canada
<i>Redriver</i>	1,838	—	3,250	—	9.0	diesel	1930/34	Canada
<i>Redwood</i>	1,820	—	3,250	—	9.0	diesel	1930/34	Canada
<i>Sandland</i>	2,170	—	3,000	16.5	17.0	diesel	1925/43	R.-U./Can.
<i>Tecumseh</i>	2,293	3,150	4,035	16.5	12.0	diesel	1955	Canada
<i>William C. Warren</i>	1,745	—	3,000	15.7	10.5	charbon	1925	R.-U.
Canada Cement Transport Limited, Canada Cement Building, square Phillips, Montréal.								
<i>Bulkarier</i>	2,399	—	3,172	18.1	11.0	mazout	1929	R.-U. su
<i>Cementkarrier</i>	2,013	—	2,844	16.2	10.0	diesel	1930	R.-U. su
Canada Steamship Lines Limited, 759, square Victoria, Montréal.								
<i>Acadian</i>	1,686	—	2,550	14.8	10.0	charbon	1913	R.-U.
<i>Barrie</i>	1,824	—	2,600	15.5	9.0	charbon	1925	Canada
<i>Battleford</i>	2,357	—	2,500	19.9	10.5	charbon	1925/39	R.-U./Can. pf
<i>Beaverton</i>	2,012	—	2,500	16.0	11.0	charbon	1908	R.-U. pf
<i>Calgarian</i>	2,272	—	2,500	19.1	11.5	charbon	1905	R.-U. pf
<i>Canadian</i>	2,214	—	2,500	18.8	10.5	charbon	1907	R.-U. pf
<i>City of Hamilton</i>	1,665	—	2,150	14.0	13.0	charbon	1927	Canada pf
<i>City of Kingston</i>	1,690	—	2,150	14.9	13.0	charbon	1925	Canada pf
<i>City of Montreal</i>	1,665	—	2,150	14.9	13.0	charbon	1927	Canada pf
<i>City of Toronto</i>	1,688	—	2,150	14.9	13.0	charbon	1925	Canada pf
<i>City of Windsor</i>	1,905	—	2,400	16.0	11.0	charbon	1929	Canada pf
<i>Coalhaven</i>	2,362	—	2,400	17.0	10.0	charbon	1928	R.-U. su
<i>Collier</i>	1,858	—	2,400	16.2	10.5	charbon	1924	R.-U. su
<i>Edmonton</i>	1,983	—	2,500	16.0	11.5	charbon	1906	R.-U. pf
<i>Elgin</i>	1,906	—	2,450	17.4	10.5	charbon	1923	R.-U.
<i>Fairmount</i>	1,851	—	2,500	15.1	10.0	charbon	1923	R.-U.
<i>Fernie</i>	2,419	—	2,500	17.5	13.0	charbon	1929	Canada pf
<i>Glenelg</i>	2,369	—	2,350	18.1	11.5	charbon	1923/55	Canada
<i>Grainmotor</i>	1,829	—	3,000	16.5	10.5	diesel	1929	Canada

¹ Pour les navires de charge solide, les symboles suivants indiquent les navires autres que les transporteurs en vrac:

pf: Package freighter
(transport à caissage)

su: Self-unloader
(auto-déchargeur)

Commission royale sur le cabotage

NAVIRES BATTANT PAVILLON CANADIEN D'UNE
JAUGE BRUTE DE 1,000 TONNEAUX OU PLUS,
SUR LES GRANDS LACS (31 DÉCEMBRE 1956)—*Suite*

Navires des canaux	Tonnes de port en lourd		Tirant d'eau en été	Tirant d'eau	Vitesse	Combus- tible	Construction ¹	
	Tonneaux de jauge brute	A 14'					Année	Pays
Canada Steamship Lines Limited— <i>Suite</i>				Pieds	M.H.			
<i>Hastings</i>	1,906	—	2,500	17.3	10.5	charbon	1923	R.-U.
<i>Iroquois</i>	2,300	—	2,500	17.5	11.0	diesel	1955	Canada
<i>Kenora</i>	1,979	—	2,500	16.0	11.5	charbon	1907	R.-U. pf
<i>Kinmount</i>	1,711	—	2,650	16.0	9.0	charbon	1923	Canada
<i>Lethbridge</i>	2,407	—	2,500	17.5	11.0	charbon	1924	R.-U. pf
<i>Mapleheath</i>	1,692	—	2,500	15.2	11.5	charbon	1910	R.-U.
<i>Meaford</i>	1,824	—	2,450	15.5	9.0	charbon	1925	Canada
<i>Metis</i>	2,332	2,950	3,872	17.5	11.5	diesel	1956	Canada
<i>Penatang</i>	1,824	—	2,600	15.5	9.0	charbon	1925	Canada
<i>Saskatoon</i>	2,412	—	2,500	17.5	11.0	charbon	1927	Canada pf
<i>Selkirk</i>	2,384	—	2,500	17.5	10.5	charbon	1926	Canada pf
<i>Simcoe</i>	1,783	—	2,500	16.3	10.5	charbon	1923	R.-U.
<i>Stormount</i>	1,859	—	2,500	15.1	10.5	charbon	1923	R.-U.
<i>Teakbay</i>	1,895	—	2,700	16.0	10.0	charbon	1929	R.-U.
<i>Weyburn</i>	2,408	—	2,500	17.5	11.0	charbon	1927	Canada pf
<i>Winnipeg</i>	2,383	—	2,500	17.5	10.5	charbon	1926	Canada pf
Colonial Steamships Limited, 84, rue West, Port Colborne, Ont.								
<i>Acton</i>	1,900	2,600	3,300	16.5	9.2	charbon	1928	R.-U.
<i>Brampton</i>	1,975	2,520	2,870	15.9	9.0	charbon	1927	R.-U.
<i>C. A. Ansell</i>	1,940	2,585	2,980	16.9	9.0	charbon	1929	R.-U.
<i>Clary Foran</i>	1,975	2,585	2,980	16.9	9.0	charbon	1929	R.-U.
<i>Clayton</i>	1,974	2,520	2,870	15.9	9.0	charbon	1929	R.-U.
<i>David Barclay</i>	1,900	2,600	3,300	16.5	9.2	charbon	1928	R.-U.
<i>Donald F. Fawcett</i>	1,915	2,200	3,100	17.2	10.0	charbon	1924	R.-U.
<i>E. P. Murphy</i>	1,927	2,585	2,980	16.9	9.0	charbon	1929	R.-U.
<i>F. W. Moore</i>	1,895	2,575	3,275	16.5	9.2	charbon	1929	R.-U.
<i>Frank H. Brown</i>	1,902	2,200	3,100	17.5	10.0	charbon	1924	R.-U.
<i>Frank Wilkinson</i>	1,940	2,585	2,980	16.9	9.0	charbon	1929	R.-U.
<i>George M. Carl</i>	1,938	2,585	2,980	16.9	9.0	charbon	1928	R.-U.
<i>H. L. Wyatt</i>	1,928	2,585	2,980	16.9	9.0	charbon	1929	R.-U.
<i>J. G. Irwin</i>	1,927	2,585	2,980	16.9	9.0	charbon	1929	R.-U.
<i>J. N. McWatters</i>	1,928	2,585	2,980	16.9	9.0	charbon	1929	R.-U.
<i>J. S. Walton</i>	1,900	2,600	3,300	16.5	9.2	charbon	1928	R.-U.
<i>John A. France</i>	1,938	2,585	2,980	16.9	9.0	charbon	1929	R.-U.
<i>Paul Manion</i>	1,927	2,585	2,980	16.9	9.0	charbon	1929	R.-U.
<i>Picton</i>	1,895	2,600	3,300	16.5	9.2	charbon	1929	R.-U.
<i>Queenston</i>	1,976	2,520	2,870	15.9	9.0	charbon	1927	R.-U.
<i>R. H. Marshall</i>	1,926	2,585	2,980	16.9	9.0	charbon	1929	R.-U.
<i>Trenton</i>	1,905	2,575	3,275	16.5	9.2	charbon	1927	R.-U.
<i>Walter Inkster</i>	2,079	2,420	3,339	18.9	10.0	diesel	1895	R.-U.
<i>Wheaton</i>	1,900	2,600	3,300	16.5	9.2	charbon	1928	R.-U.

¹ Pour les navires de charge solide, les symboles suivants indiquent les navires autres que les transporteurs en vrac:

pf: Package freighter
(transport à caissage)

su: Self-unloader
(auto-déchargeur)

NAVIRES BATTANT PAVILLON CANADIEN D'UNE
 JAUGE BRUTE DE 1,000 TONNEAUX OU PLUS,
 SUR LES GRANDS LACS (31 DÉCEMBRE 1956)—*Suite*

Navires des
canaux

	Tonnes de port en lourd	Tonnes de		Tirant d'eau	Tirant d'eau	Vitesse	Combus- tible	Construction ¹	
		Tonneaux de jauge brute	A 14'					Tirant d'eau en été	Année	Pays
				Pieds	M.H.				
Gulf & Lake Navigation Company Limited, 275 ouest, rue Saint-Jacques, Montréal.									
<i>Birchton</i>	2,047	2,475	3,016	16.0	8.0	charbon	1924/50	R.-U./Can.	
<i>Cedarton</i>	2,009	2,475	3,016	16.0	8.0	charbon	1924/51	R.-U./Can.	
Hall Corporation of Canada, 637, rue de la Commune, Montréal 3.									
<i>Coalfax</i>	2,502	—	2,652	16.8	9.0	charbon	1927	R.-U. su	
<i>Eastcliffe Hall</i>	2,140	2,900	3,740	16.5	10.3	diesel	1954	Canada	
<i>Frankcliffe Hall</i>	2,127	2,900	3,625	16.5	10.3	diesel	1952	Canada	
<i>Hutchcliffe Hall</i>	2,143	2,900	3,625	16.5	10.3	diesel	1954	Canada	
<i>John H. Price</i>	1,937	2,575	3,275	16.5	9.2	charbon	1927	R.-U.	
<i>Leecliffe Hall</i>	1,985	2,575	3,275	16.5	9.2	mazout	1947	Canada	
<i>Northcliffe Hall</i>	1,986	2,575	3,275	16.5	9.2	mazout	1947	Canada	
<i>Shiercliffe Hall</i>	2,012	2,575	3,275	16.5	9.2	mazout	1950	Canada	
<i>Southcliffe Hall</i>	1,986	2,575	3,275	16.5	9.2	mazout	1947	Canada	
<i>Sterncliffe Hall</i>	1,985	2,575	3,275	16.5	9.2	mazout	1947	Canada	
<i>Westcliffe Hall</i>	2,334	2,870	4,035	16.5	10.3	diesel	1956	R.-U.	
Hindman Transportation Company Limited, 1105 est, 1 ^{ère} Avenue, Owen Sound, Ont.									
<i>George Hindman</i>	1,913	2,250	3,000	17.3	10.0	diesel	1920	Canada	
Keystone Transports Limited, 435, rue Saint-Patrice, Ville-LaSalle, Qué.									
<i>Keybar</i>	1,723	—	2,800	15.8	10.5	charbon	1923	R.-U.	
<i>Keybell</i>	1,730	—	2,550	14.5	11.5	charbon	1912	Canada	
<i>Keydon</i>	1,739	—	3,000	15.6	10.5	charbon	1927	R.-U.	
<i>Keynor</i>	1,806	—	2,800	16.6	10.0	charbon	1914	R.-U.	
<i>Keyport</i>	1,721	—	2,650	17.7	10.0	charbon	1909	R.-U.	
<i>Keyshey</i>	1,796	—	3,100	16.4	11.0	charbon	1928	R.-U.	
<i>Keystate</i>	1,729	—	2,800	15.8	10.5	charbon	1923	R.-U.	
<i>Keyvive</i>	1,768	—	2,800	14.8	10.5	charbon	1913	R.-U.	
<i>Keywest</i>	1,739	—	3,000	15.6	10.5	charbon	1927	R.-U.	
Leitch Transport Limited, 417-419, Queen's Quay West, Toronto 2B.									
<i>Charles R. Huntley</i>	1,760	2,500	2,900	15.5	9.0	charbon	1926	R.-U.	
<i>James Stewart</i>	1,760	2,500	2,900	15.6	9.0	charbon	1926	R.-U.	

¹ Pour les navires de charge solide, les symboles suivants indiquent les navires autres que les transporteurs en vrac:

pf: Package freighter
(transport à caissage)

su: Self-unloader
(auto-déchargeur)

Commission royale sur le cabotage

NAVIRES BATTANT PAVILLON CANADIEN D'UNE
JAUGE BRUTE DE 1,000 TONNEAUX OU PLUS,
SUR LES GRANDS LACS (31 DÉCEMBRE 1956)—*Suite*

Navires des canaux	Tonnes de port en lourd		Tirant d'eau en été	Tirant d'eau	Vitesse	Combus- tible	Construction	
	Tonneaux de jauge brute	A 14'					Année	Pays
Marathon Corporation of Canada Limited, 100 ouest, rue Adelaide, Toronto.								
<i>D. C. Everest</i>	2,196	2,345	3,070	16.6	12.0	diesel	1952	Canada
<i>Norco</i>	1,512	1,750	2,000	15.0	11.3	charbon	1915	É.-U.
Mohawk Navigation Company Limited, 635, rue de la Commune, Montréal.								
<i>F. V. Massey</i>	1,895	—	2,500	16.0	10.0	charbon	1929	R.-U.
National Sand and Material Company Limited, 402, Harbour Commission Building, Toronto.								
<i>Charles Dick</i>	2,015	—	2,500	15.9	11.5	mazout	1922	Canada
Norris Grain Company Limited, 417-419, Queen's Quay West, Toronto 2B.								
<i>John S. Pillsbury</i>	1,754	2,500	2,900	15.6	9.0	charbon	1926	R.-U.
<i>Judge Kenefick</i>	1,745	2,500	2,900	15.6	9.0	charbon	1925	R.-U.
<i>Norman B. MacPherson</i>	1,743	2,500	2,900	15.6	9.0	charbon	1925	R.-U.
<i>Shirley G. Taylor</i>	1,746	2,500	2,900	15.6	9.0	charbon	1925	R.-U.
Northwest Steamships Limited, 29, rue Colborne, Toronto 1.								
<i>A. A. Hudson</i>	2,222	—	3,160	18.3	8.0	charbon	1924	R.-U.
<i>Superior</i>	1,801	—	2,100	17.5	10.0	charbon	1889	É.-U.
N. M. Paterson & Sons Limited, 276 ouest, rue Saint-Jacques, Montréal.								
<i>Calgadic</i>	2,293	3,000	3,872	17.5	11.0	diesel	1956	Canada
<i>Cartierdoc</i>	2,209	—	3,144	16.2	9.0	charbon	1928	R.-U.
<i>Coteaudoc</i>	1,926	—	3,521	15.8	9.0	charbon	1929	R.-U.
<i>Farrandoc</i>	1,865	—	2,744	16.1	10.5	diesel	1926	É.-U.
<i>Ganandoc</i>	2,209	—	3,500	16.3	9.0	mazout	1929/54	R.-U./Can.
<i>Hamildoc</i>	1,796	—	3,086	16.4	11.0	mazout	1928	R.-U.
<i>Humberdoc</i>	2,357	—	3,395	16.5	12.5	diesel	1937/50	É.-U./Can.
<i>Kingdoc</i>	2,211	—	3,152	16.2	9.0	charbon	1927/49	R.-U./Can.
<i>Lachinedoc</i>	2,193	3,300	3,572	16.5	10.0	diesel	1956	R.-U.
<i>Lavaldoc</i>	2,173	—	3,263	16.2	9.0	charbon	1928/50	R.-U./Can.
<i>Lawrendoc</i>	2,188	—	3,150	16.2	9.0	charbon	1929/50	R.-U./Can.
<i>Mondoc</i>	1,779	—	2,710	15.6	10.0	charbon	1928	R.-U.

NAVIRES BATTANT PAVILLON CANADIEN D'UNE
JAUGE BRUTE DE 1,000 TONNEAUX OU PLUS,
SUR LES GRANDS LACS (31 DÉCEMBRE 1956)—*Suite*

Navires des
canaux

	Tonneaux de jauge brute	Tonnes de port en lourd		Tirant d'eau en été	Tirant d'eau	Vitesse	Combus- tible	Construction	
		A 14'	Tirant d'eau en été					Année	Pays
N. M. Paterson & Sons Limited— <i>Suite</i>									
<i>Newbrundoc</i>	2,208	—	3,665	16.3	9.0	charbon	1928/47	R.-U./Can.	
<i>Prescodoc</i>	2,197	—	3,253	16.6	10.0	charbon	1929/52	R.-U./Can.	
<i>Sarniadoc</i>	2,290	3,000	3,872	17.5	11.0	diesel	1956	Canada	
<i>Soreldoc</i>	2,214	—	3,272	16.3	9.0	charbon	1929/53	R.-U./Can.	
<i>Thordoc</i>	1,831	2,425	2,800	16.4	9.5	charbon	1927	R.-U.	
<i>Torondoc</i>	1,926	—	3,000	15.8	9.0	charbon	1929	R.-U.	
<i>Troisdoc</i>	2,211	—	3,671	16.3	10.0	charbon	1929/39	R.-U./Can.	
<i>Wellandoc</i>	2,047	—	2,900	16.2	12.5	charbon	1922	Canada	
K. A. Powell (Canada) Limited, Fort William, Ont.									
<i>Starbelle</i>	2,274	—	3,200	19.5	12.0	mazout	1913	R.-U.	
<i>Starbuck</i>	2,025	—	2,500	17.5	11.5	charbon	1888	É.-U.	
Quebec & Ontario Transportation Company Limited, 680 ouest, rue Sherbrooke, Montréal.									
<i>Chicago Tribune</i>	2,960	—	3,530	19.2	10.5	diesel	1930	R.-U.	
<i>Col. Robert R. McCormick</i>	2,314	3,100	3,850	15.5	10.0	diesel	1955	R.-U.	
<i>Franquelin</i>	2,097	—	3,434	15.4	9.5	diesel	1936	R.-U.	
<i>Joseph Medill Patterson</i>	2,300	3,040	3,850	15.5	10.0	diesel	1954	R.-U.	
<i>Manitoulin</i>	1,940	—	3,000	16.9	9.0	charbon	1929	R.-U.	
<i>New York News</i>	2,310	—	3,850	19.6	11.0	charbon	1925	R.-U.	
<i>Outarde</i>	2,241	—	3,600	19.5	10.5	charbon	1924	R.-U.	
<i>Shelter Bay</i>	1,670	—	2,530	15.8	10.0	charbon	1922	R.-U.	
Reoch Transports Limited, 485, rue McGill, Montréal.									
<i>Brookdale</i>	2,286	1,600	3,750	22.0	9.0	charbon	1902	Canada	
<i>Forestdale</i>	1,896	—	3,210	18.8	9.0	charbon	1890	É.-U.	
<i>Willowdale</i>	2,335	1,500	3,650	22.0	9.5	mazout	1917/53	Canada	
Upper Lakes & St. Lawrence Transportation Company Limited, 417-419, Queen's Quay West, Toronto 2B.									
<i>Blue River</i>	1,818	3,200	3,360	14.6	9.0	diesel	1930	Canada	
<i>Brown Beaver</i>	1,892	2,600	3,200	16.3	9.0	charbon	1929	R.-U.	
<i>Edwin T. Douglass</i>	1,749	2,500	2,900	15.5	9.0	charbon	1923	R.-U.	
<i>Gray Beaver</i>	1,892	2,600	3,200	16.3	9.0	charbon	1929	R.-U.	
<i>Grovedale</i>	1,903	1,850	2,635	17.0	8.0	charbon	1903/53	É.-U./Can.	
<i>John B. Richards</i>	1,743	2,500	2,900	15.6	9.0	charbon	1925	R.-U.	
<i>Norman P. Clement</i> ...	1,729	2,500	2,900	15.6	9.0	charbon	1923	R.-U.	
<i>Parkdale</i>	1,912	1,850	2,635	17.0	8.0	charbon	1903/53	É.-U./Can.	
<i>Shelton Weed</i>	1,745	2,500	2,900	15.6	9.0	charbon	1925	R.-U.	
<i>Wallaceburg</i>	1,723	2,500	2,900	15.6	9.0	charbon	1923	R.-U.	
<i>William H. Daniels</i> ...	1,772	2,500	2,900	15.6	9.0	charbon	1923	R.-U.	

Commission royale sur le cabotage

NAVIRES BATTANT PAVILLON CANADIEN D'UNE
JAUGE BRUTE DE 1,000 TONNEAUX OU PLUS,
SUR LES GRANDS LACS (31 DÉCEMBRE 1956)—*Suite*

Navires des canaux	Tonnes de port en lourd	Tonnes de port en lourd		Tirant d'eau	Tirant d'eau	Combus- tible	Construction ¹	
		Tonneaux de jauge brute	A 14'				Tirant d'eau	Vitesse	Année	Pays
				Pieds	M.H.			
Valley Camp Coal Company of Canada Limited, 220, rue Bay, Toronto.								
<i>Valley Camp</i>	2,878	—	2,678	17.5	10.0	charbon	1927/51	R.-U./Can. su
Yankcanuck Steamships Limited, C.P. 517, Sault-Sainte-Marie, Ont.								
<i>Mancox</i>	1,551	1,850	2,200	16.0	9.0	mazout	1903/42	É.-U./Can. su
<i>Manzutti</i>	1,528	1,850	2,200	16.0	9.0	mazout	1903/42	É.-U./Can. su
<i>Yankcanuck</i>	1,778	1,625	1,800	15.5	10.5	charbon	1889/ 1922	É.-U. su

NAVIRES-CITERNES POUVANT FRANCHIR LES CANAUX DU SAINT-LAURENT

Branch Lines Limited, 1405, rue Peel, Montréal.								
<i>Cedarbranch</i>	2,144	2,695	3,239	16.0	10.0	diesel	1951	Canada
<i>Elmbranch</i>	2,381	2,230	3,430	18.4	9.0	diesel	1944	Canada
<i>Firbranch</i>	2,404	2,230	3,430	18.4	9.0	diesel	1944	Canada
<i>Pinebranch</i> (retiré)....	1,984	1,687	3,100	19.9	8.0	mazout	1895 1940	É.-U./Can.
<i>Sprucebranch</i>	2,505	2,230	3,430	18.4	9.0	diesel	1944	Canada
<i>Willowbranch</i>	2,153	2,716	3,260	16.0	10.0	diesel	1950	Canada
Canadian Coastwise Carriers Limited, 1948 ouest, rue Dorchester, Montréal.								
<i>Coastal Carrier</i>	2,083	2,750	2,750	14.0	9.0	diesel	1950	Canada
<i>Coastal Cascades</i>	1,239	1,450	1,450	14.0	7.0	mazout	1919	France
<i>Coastal Cliff</i>	1,072	1,450	1,450	14.0	7.0	mazout	1935/46	Canada
<i>Coastal Creek</i>	1,752	2,100	3,500	17.0	8.5	diesel	1910/40	R.-U./Can.
<i>Transbay</i>	1,118	1,200	1,200	14.0	9.0	mazout	1912/52	É.-U./Can.
<i>Transinland</i>	1,946	2,100	3,500	17.0	8.5	diesel	1926/48	É.-U./Can.
<i>Translake</i>	1,263	1,450	1,450	14.0	7.0	mazout	1921/37	France
<i>Transriver</i>	1,238	1,450	1,450	14.0	7.0	mazout	1920/37	France
<i>Transtream</i>	1,335	2,000	2,000	14.0	7.0	diesel	1935/42	Canada

Canadian Oil Companies Limited, 204 ouest, rue Richmond, Toronto.								
<i>White Rose</i>	2,404	2,230	3,600	18.4	10.3	diesel	1944	Canada

¹ Pour les navires de charge solide, les symboles suivants indiquent les navires autres que les transporteurs en vrac:

pf: Package freighter
(transport à caissage)

su: Self-unloader
(auto-déchargeur)

NAVIRES BATTANT PAVILLON CANADIEN D'UNE
JAUGE BRUTE DE 1,000 TONNEAUX OU PLUS,
SUR LES GRANDS LACS (31 DÉCEMBRE 1956)—Fin

Navires des
canaux

	Tonneaux de jauge brute	Tonnes de Port en lourd		Tirant d'eau	Tirant d'eau	Vitesse	Combus- tible	Construction	
		A 14,	Tirant d'eau en été					Année	Pays
Gayport Shipping Limited, 20, rue College, Toronto.									
<i>Blue Cross</i>	1,877	2,350	2,800	14.8	7.0	diesel	1930/40	Canada	
<i>Britamlube</i>	1,932	2,200	2,829	16.5	7.8	mazout	1932	R.-U.	
<i>Britamoco</i>	1,932	2,200	2,829	16.5	9.0	mazout	1932	R.-U.	
<i>Britamoil</i>	1,931	2,200	2,829	16.5	9.0	mazout	1931	R.-U.	
<i>Britamolene</i>	1,931	2,200	2,829	16.5	9.0	mazout	1931	R.-U.	
<i>Fuel Transporter</i>	2,500	1,830	3,925	21.8	9.8	mazout	1930	R.-U.	
<i>Oil Transporter</i>	1,757	—	2,600	13.7	10.0	diesel	1936	É.-U.	
Imperial Oil Limited, division de la marine, 56, rue Church, Toronto.									
<i>Imperial Collingwood</i>	2,128	2,560	3,250	16.5	10.3	mazout	1947	Canada	
<i>Imperial Cornwall</i>	1,969	2,210	2,800	16.2	9.2	mazout	1930	R.-U.	
<i>Imperial Hamilton</i>	2,060	2,070	2,770	16.6	9.2	mazout	1916	Canada	
<i>Imperial Kingston</i>	1,986	2,045	2,745	16.6	10.3	mazout	1916	Canada	
<i>Imperial London</i>	2,130	2,560	3,250	16.5	10.3	mazout	1948	Canada	
<i>Imperial Simcoe</i>	1,971	2,210	2,800	16.2	10.3	mazout	1930	R.-U.	
<i>Imperial Welland</i>	2,104	2,045	2,745	16.6	8.5	mazout	1916	Canada	
<i>Imperial Windsor</i>	1,990	2,210	2,800	16.2	10.3	mazout	1927	R.-U.	
Lakeland Tankers Limited, 36, rue Toronto, Toronto.									
<i>Lubrolake</i>	1,645	—	2,678	13.9	9.5	diesel	1937	É.-U.	
<i>Makaweli</i>	2,665	—	4,082	24.1	11.5	mazout	1919	É.-U.	
S/S Texaco Chief Limited, 1425, rue Mountain, Montréal.									
<i>Texaco Brave</i>	1,926	2,150	2,700	16.0	9.5	mazout	1929	R.-U.	
<i>Texaco Warrior</i>	2,500	1,830	3,925	21.3	9.8	mazout	1930	R.-U.	
Shell Canadian Tankers Limited, 25 est, rue Adelaide, Toronto.									
<i>Eastern Shell</i>	1,876	2,350	2,695	15.3	10.9	mazout	1932	R.-U.	
<i>Lakeshell</i>	2,238	2,980	3,080	14.3	10.3	diesel	1940	Canada	

APPENDICE XI

Preuve à l'égard des frais d'exploitation des anciens navires «Park» (10,000 tonnes de port en lourd) immatriculés au Canada et au Royaume-Uni

(EXTRAITS DES PIÈCES 171, 172, 191)

I. *Extrait de la pièce 171* (Lettre du 31 octobre 1955, adressée à la Commission par M. W. Baatz, trésorier de la *Saguenay Terminals Ltd.*):

«Lors de sa comparution devant la Commission royale, le 6 octobre, aux audiences tenues à Montréal, le soussigné s'est engagé, à votre demande, de produire des données relatives aux coûts encourus par notre compagnie dans l'exploitation de ses vaisseaux de 10,000 tonnes, au cours des douze mois précédant leur transfert de l'immatriculation canadienne à celle du Royaume-Uni, et sur les frais correspondants durant les douze mois suivant ce transfert.

«Les calculs auxquels nous avons pu arriver sont exposés dans l'annexe (pièce 172) à cette lettre, par laquelle nous établissons, non seulement les frais réels de notre compagnie, mais aussi la meilleure estimation possible de ce qu'eussent été les frais d'exploitation des navires après leur transfert à l'immatriculation du Royaume-Uni, en se fondant strictement sur les dépenses normales d'un exploitant du Royaume-Uni.

«Quelques mots d'explication à ce sujet pourraient être utiles aux commissaires. Même après l'immatriculation au Royaume-Uni, notre société a continué de payer au personnel breveté des salaires qui n'étaient pas tellement inférieurs à ceux qui avaient cours lorsque les vaisseaux battaient pavillon canadien. Comme le Royaume-Uni souffre depuis plusieurs années déjà d'une pénurie grave de personnel navigant breveté, nous n'aurions pu y recruter en même temps tout l'équipage nécessaire à nos vaisseaux transférés; aussi, comme notre exploitation se concentre surtout dans l'hémisphère occidental et que notre personnel breveté, même s'il est recruté au Royaume-Uni, est porté à élire domicile au Canada, nous n'avons pas cru probable que nous puissions rémunérer l'équipage de nos navires d'après l'échelle normale des salaires au Royaume-Uni, alors que les conditions de l'exploitation obligeaient les navires et les hommes à passer une si longue période dans les eaux de l'hémisphère occidental.

«Notre exploitation se déroulant en grande partie dans l'hémisphère occidental, une bonne part de l'entretien doit s'effectuer dans l'Est du Canada (lorsque les vaisseaux sont déchargés de leur cargaison de bauxite), de même que l'approvisionnement et l'emmagasinage, ce qui rend les frais de notre entreprise à cet égard beaucoup plus élevés que ce qu'ils seraient normalement si le Royaume-Uni était notre base d'exploitation, auquel cas le gros de l'entretien, de l'approvisionnement et de l'emmagasinage s'effectuerait dans des ports du Royaume-Uni.

«Nos chiffres indiquent que l'écart normal entre l'exploitation sous pavillon canadien et celle sous pavillon britannique pour les vaisseaux de 10,000 tonnes, durant les douze mois suivant leur transfert, s'établit à

Appendice XI

\$94,000 par année de 365 jours, pour chaque vaisseau, et que par suite de la nature de *notre* exploitation, de notre ligne de conduite et de notre pratique dans le temps à cet égard, la différence réelle dans notre cas s'est élevée à \$58,000 par année pour chaque vaisseau, durant les douze mois suivant le transfert.»

II. *Pièce 172* (Annexe mentionnée ci-dessus)

SAGUENAY TERMINALS LIMITED

Frais d'exploitation des vaisseaux de 10,000 tonnes durant les douze mois précédant et les douze mois suivant leur transfert de l'immatriculation canadienne à celle du Royaume-Uni

(Dépréciation non comprise)

<i>Navires</i>	<i>Frais réels de la compagnie</i>		<i>Estimation d'après</i>
	<i>avant</i>	<i>après</i>	<i>les conditions</i>
			<i>au Royaume-Uni</i>
<i>Sunjarv</i>	\$ 790.00	\$ 547.00	\$ 508.00
<i>Sunjewel</i>	596.00	744.00	524.00
<i>Sunkirk</i>	824.00	534.00	517.00
<i>Sunmont</i>	932.00	546.00	509.00
<i>Sunrell</i>	703.00	652.00	509.00
<i>Sunvalley</i>	764.00	612.00	527.00
<i>Sunwhit</i>	802.00	669.00	517.00
Moyenne quotidienne des frais par navire	773.00	615.00	516.00
Moyenne annuelle des frais par navire	\$282,145.00	\$224,475.00	\$188,340.00
Économie annuelle		\$ 57,670.00	\$ 93,805.00

III. *Pièce 191* (Lettre du 15 décembre 1955, avec annexes, adressée à la Commission par M. W. J. Fisher, de la *Canadian Shipowners Association*.)

«Dans votre lettre du 16 novembre, vous demandiez une étude comparative des frais d'exploitation des océaniques immatriculés au Canada et de ceux immatriculés au Royaume-Uni, d'après l'expérience acquise par les membres de l'Association.

«Ci-joint se trouve un sommaire appuyé de commentaires et de données relatives aux salaires, calculées d'après l'expérience de plusieurs propriétaires exploitant les mêmes vaisseaux sous les deux immatriculations.

«En moyenne, la différence est d'à peu près \$294.50 par jour. A raison d'une exploitation de 365 jours, la différence annuelle serait de \$107,492, ce qui se rapproche sensiblement du chiffre auquel en est arrivée récemment la Commission maritime canadienne dans son mémoire au gouvernement touchant les subventions aux navires océaniques battant pavillon canadien.

«J'aime à croire que ces renseignements vous seront utiles.»

Commission royale sur le cabotage

Comparaison de la moyenne quotidienne des frais pour un voyage d'un vaisseau «Park» de 10,000 tonnes de port en lourd, immatriculé au Canada

	Canada	Royaume-Uni
Salaires (y compris les congés pour surtemps, etc.— voir le détail à l'annexe)	\$372.00	\$165.50
Subsistance	65.00	45.00
Provisions et fournitures (y compris les lubrifiants, l'huile et l'eau)	50.00	
Réparations et entretien (y compris une allocation raisonnable pour fins d'expertise)	160.00	140.00
Assurance (y compris risques maritimes de guerre, P. et I. ¹ et indemnisation pour accidents de travail)	133.00	90.00
Divers (autres dépenses du voyage)	15.00	15.00
Direction (administration)	65.00	65.00
	<u>\$860.00</u>	<u>\$565.00</u>

¹ Protection et indemnités.

Commentaires

1. L'allocation pour dépréciation n'est pas comprise; tant qu'un vaisseau demeure propriété canadienne, elle devrait être la même. La valeur très variable de ces vaisseaux rend la comparaison difficile, puisque chaque armateur décide de ses propres placements de capitaux en fonction de ses intérêts commerciaux.
2. Le coût du combustible est exclu, la consommation étant en relation directe avec l'utilisation du navire. Comme tel, il varie et est ainsi imputable sur le revenu du fret.
3. Salaires—A l'appui de ces estimations, une annexe en fait voir la répartition. Il faut noter qu'un vaisseau immatriculé au Royaume-Uni requiert 36 hommes d'équipage, contre 34 pour un navire canadien. Il existe des différences sensibles dans le calcul du surtemps, des congés et d'autres facteurs. La rubrique «Personnel occasionnel et équipage permanent», qui apparaît à l'annexe relativement aux navires d'immatriculation britannique, a trait à des frais additionnels pour les Canadiens encore à l'emploi du vaisseau après son transfert et ne figurerait normalement pas aux comptes d'un vaisseau possédé et exploité au Royaume-Uni, quoiqu'un armateur du Royaume-Uni aurait probablement une dépense semblable dans des circonstances différentes.
4. Subsistance—On peut signaler que les frais de subsistance n'ont accusé aucune augmentation au Canada au cours des dernières années. Cela tient à l'emploi d'un équipage moins nombreux et à un meilleur rendement du personnel affecté aux approvisionnements. La différence entre les chiffres canadiens et britanniques réside dans le coût des denrées, selon que les achats se font dans la zone sterling ou dans la zone du dollar, et aussi dans la divergence des goûts des Canadiens et des standards qu'ils exigent dans les cantines.
5. Provisions et fournitures—La légère différence entre les frais au Canada et au Royaume-Uni tient à ce que la plupart de ces articles sont achetés sur les marchés mondiaux pour les deux catégories de navires.
6. Réparations et entretien—Les équipages canadiens, de façon générale, travaillent mieux et exécutent plus des ouvrages ordinaires de réparation et d'entretien. Le temps d'immobilisation du navire pour l'accomplissement de ces travaux est un facteur à considérer. Le rendement canadien dans ce domaine s'est beaucoup amélioré en ces dernières années, de sorte que les frais n'ont pas sensiblement augmenté comparativement à ceux du Royaume-Uni.
7. Direction—Le plan de transfert actuel nécessite, à un certain degré, une double direction, ce qui explique le pourcentage élevé par rapport aux frais d'exploitation.

Appendice XI

Équipage type et salaires syndicaux—Navire «Park» de 10,000 tonnes de port en lourd, immatriculé au Royaume-Uni

	En livres sterling	Conversion à raison de \$2.80	
1 Capitaine	£106. 0.0	\$ 296.80	
1 Second (brevet de capitaine)	69. 7.6	196.25	
1 Lieutenant (brevet de second)	50. 2.6	140.35	} Pleins droits ancienneté après 3 ans
1 Second lieutenant (brevet de lieutenant)	38.10.0	107.80	
1 Officier radio (voir ci-dessous)			
1 Menuisier	37. 7.6	104.65	
1 Maître d'équipage	35. 0.0	98.00	
4 Matelots brevetés à £31.10.0	126. 0.0	352.80	
1 Matelot breveté à £30.10.0	30.10.0	85.40	
1 Matelot breveté à £29.10.0	29.10.0	82.60	
2 Premiers matelots à £20.12.6	41. 5.0	115.00	
2 Seconds matelots à £17.15.0	35.10.0	99.40	
1 Chef mécanicien	95. 0.0	266.00	} Pleine ancienneté
1 2 ^e mécanicien (brevet de 2 ^e classe)	60.17.6	170.45	
1 3 ^e mécanicien	41.17.6	117.25	} Pleine ancienneté
1 4 ^e mécanicien	33.12.6	94.15	
1 4 ^e mécanicien	31.17.6	89.25	
3 Graisseurs à £34. 0.0	102. 0.0	285.60	
5 Chauffeurs à £32. 0.0	106. 0.0	448.00	
1 Premier steward	44.17.6	125.65	} Y compris allocation de cantine de £3.0.0
1 Second steward	31. 0.0	86.80	
1 Stewart adjoint (2 ans)	28.10.0	79.80	
1 Commis à l'approvisionnement	13.15.0	38.50	
1 Chef de cuisine (diplôme supérieur)	41.12.6	116.55	
1 Deuxième cuisinier	32. 0.0	89.60	
36 Total—Temps régulier par mois	£1,316. 2.6	\$3,685.15	
== Congés et dimanches passés en mer	209. 0.0	585.20	
	£1,525. 2.6	4,270.35	
Surtemps (9½% du temps régulier et des congés)	145. 0.0	406.00	
Officier radio—salaire (payé par Marconi)	58. 0.0	162.40	
	£1,728. 2.6	\$4,838.75	
Personnel occasionnel et équipage permanent	45. 0.0	126.00	
	£1,773. 2.6	\$4,964.75	
Moyenne des frais quotidiens (mois de 30 jours)		\$ 165.50	

Le 30 mai 1955.

Commission royale sur le cabotage

Équipage type et salaires syndicaux—Navire «Park» de 10,000 tonnes de port en lourd, immatriculé au Royaume-Uni

	<i>Salaire régulier</i>	<i>Taux du surtemps</i>
Capitaine	\$500.00-550.00	.....
Premier officier	337.50-387.50	\$52.50 par mois
Deuxième officier	297.50-337.50	42.50 " "
Troisième officier	272.50-287.50	37.50 " "
Officier radio	277.50	.....
1 maître d'équipage	221.00	.95 l'heure
1 menuisier	226.00	.95 "
6 matelots brevetés à	204.00	.85 "
3 matelots à	178.50	.75 "
Chef mécanicien	475.00-525.00	.....
Deuxième mécanicien	337.50-387.50	52.50 par mois
Troisième mécanicien	297.50-337.50	42.50 " "
Quatrième mécanicien	262.50-287.50	37.50 " "
Homme de petite chaudière	221.00	.95 l'heure
3 graisseurs à	209.00	.85 "
4 chauffeurs à	204.00	.85 "
Chef steward	296.00	.....
Steward adjoint	204.00	.85 l'heure
Chef de cuisine	241.00	.95 "
Deuxième cuisinier	204.00	.85 "
Employé de cantine des mécaniciens	187.00	.85 "
Homme à tout faire	162.00	.75 "

Le surtemps du personnel breveté est établi au mois, en sus du salaire régulier, au lieu d'une rémunération à l'heure.

Le personnel non breveté employé sur le pont et dans la salle des machines travaille huit heures par jour, cinq jours par semaine.

Les stewards travaillent sept heures par jour, six jours par semaine.

Le chiffre global des salaires, y compris la moyenne de surtemps, les congés convenus pour les officiers et les autres congés annuels de quatorze jours pour l'équipage s'établit à environ \$134,875 par année, \$11,240 par mois de 30 jours, ou \$372 par jour.

Le 14 juin 1954.

APPENDICE XII

Extraits du mémoire
«Frais estimatifs de l'exploitation sur les Grands lacs»
(Pièce 248)

présenté par la
Canadian Shipowners Association

FRAIS QUOTIDIENS D'EXPLOITATION

	<i>D'après le coût de construction en 1955</i>		<i>D'après le coût de construction en 1959</i>	
	<i>9,000 tonnes de port en lourd \$2,200,000 Par jour—20 ans Année de 335 jours</i>	<i>18,500 tonnes de port en lourd 15,000 t.p.l. (Lacs) \$4,000,000 Par jour—20 ans Année de 335 jours</i>	<i>9,000 tonnes de port en lourd \$2,550,000 Par jour—20 ans Année de 335 jours</i>	<i>18,500 tonnes de port en lourd 15,000 t.p.l. (Lacs) \$4,600,000 Par jour—20 ans Année de 335 jours</i>
Dépréciation 7%	\$ 328.36	\$ 597.01	\$ 380.60	\$ 686.57
Intérêt 5%	119.33	216.96	138.31	249.50
Organisation etc.	20.12	34.22	22.86	38.93
Assurance	108.58	166.12	123.90	191.30
Réparation et expertises	168.66	193.87	168.66	193.87
Frais de port:				
Salaires réguliers	140.00	146.87	140.00	146.87
Surtemps	23.65	24.95	23.65	24.95
Travail de bureau .....	.89	.89	.89	.89
Déplacements (équipages)	8.51	8.96	8.51	8.96
Allocation de séjour du capitaine .....	.81	.81	.81	.81
Solde de congé	7.85	8.36	7.85	8.36
Congés—Allocation de subsistance	1.33	1.42	1.33	1.42
Congés de maladie (E)	1.42	1.49	1.42	1.49
Fonds de pension	2.76	2.99	2.76	2.99
Assurance—«B.N.»	5.36	5.72	5.36	5.72
Vivres	49.25	52.24	49.25	52.24
Fournitures	45.37	72.09	45.37	72.09
Surveillance	11.94	11.94	11.94	11.94
Divers	22.28	22.78	22.28	22.78
	<u>1,066.47</u>	<u>1,569.69</u>	<u>1,155.75</u>	<u>1,721.68</u>
Administration et frais généraux	35.82*	35.82*	35.82*	35.82*
	<u>\$1,102.29</u>	<u>\$1,605.51</u>	<u>\$1,191.57</u>	<u>\$1,757.50</u>

Suppléments—Grands lacs (185 jours par année)

Assurance	10.76	14.68
Vivres	18.00	19.00
Fournitures	4.86	11.89
Divers	3.78	4.19
Salaire (estimation séparée) .....	.....	.....
(E—Estimation)	<u>\$ 37.40</u>	<u>\$ 49.76</u>

**Administration et frais généraux*

Base — \$ 1,000 par mois
12 mois

\$12,000 par année

Frais par jour—base de 335 jours: \$35.82

Commission royale sur le cabotage

FRAIS D'EXPLOITATION—PÉRIODE DE 20 ANS

Vaisseau à moteur, 9,000 tonnes de port en lourd, 5,000 c.-v.,
14 nœuds avec moteurs diesel de 20 tonnes

	<i>20 ans Total</i>	<i>Frais quotidiens</i>
		Base: 6,700 jours
1. (A) Coût en capital \$2,200,000		
(B) Amortissement 20 ans		
(C) Dépréciation 7% par année—amortissement constant	\$2,200,000	\$ 328.36
(D) Intérêt à 5%	799,495	119.33
(E) Organisation, intérêt pendant la construction, surveillance	134,800	20.12
	<u>\$3,134,295</u>	<u>\$ 467.81</u>
2. (A) Année de 335 jours (30 jours pour réparation, expertises et déroutement) frais quotidiens .....	.....	<u>\$ 467.81</u>
3. Poste 1, ci-dessus	\$3,134,295	\$ 467.81
(A) Assurance	727,400	108.58
(B) Réparation et expertises	1,130,000	168.66
(C) Frais de port	1,290,300	192.58
(D) Vivres	330,000	49.25
(E) Fournitures	304,000	45.37
(F) Surveillance	80,000	11.94
(G) Divers	149,300	22.28
Total	<u>\$7,145,295</u>	<u>\$1,066.47</u>

DÉPENSES ADDITIONNELLES—NAVIGATION SUR LES GRANDS LACS

	<i>Par année</i>	<i>20 ans Total</i>	<i>Frais quotidiens (Année de 185 jours)</i>
Assurance	\$1,990	\$ 39,800	\$ 10.76
Frais de port (séparés dans les estimations)			
Vivres	3,330	66,600	18.00
Fournitures	900	18,000	4.86
Divers	700	14,000	3.78
Total	<u>\$6,920</u>	<u>\$138,400</u>	
Frais quotidiens (185 jours)			<u>\$ 37.40</u>

FRAIS D'EXPLOITATION—PÉRIODE DE 20 ANS

Vaisseau à moteur, environ 15,000 tonnes de port en lourd (Lacs),
18,500 t.p.l., 6,500 c.-v., 14 nœuds, diesel de 26 tonnes

	<i>20 ans Total</i>	<i>Frais quotidiens</i>
Base: 6,700 jours		
1. (A) Coût en capital \$4,000,000		
(B) Amortissement 20 ans		
(C) Dépréciation 7% par année—amortissement constant	\$ 4,000,000	\$ 597.01
(D) Intérêt à 5%	1,453,625	216.96
(E) Organisation, intérêt pendant la construction, surveillance	229,300	34.22
	\$ 5,682,925	\$ 848.19
2. (A) Année de 335 jours (30 jours pour réparation, expertises et déroutement) frais quotidiens .....	.....	\$ 848.19
3. Poste 1, ci-dessus	\$ 5,682,925	\$ 838.19
(A) Assurance	1,113,000	166.12
(B) Réparation et expertises	1,298,960	193.87
(C) Frais de port	1,356,500	202.46
(D) Vivres	350,000	52.24
(E) Fournitures	483,000	72.09
(F) Surveillance	80,000	11.94
(G) Divers	152,600	22.78
Total	\$10,516,985	
Frais quotidiens—335 jours		\$1,569.69

DÉPENSES ADDITIONNELLES—NAVIGATION SUR LES GRANDS LACS

	<i>20 ans Total</i>	<i>Frais quotidiens (Année de 185 jours)</i>
Assurance	\$ 54,300	\$ 14.68
Frais de port (séparés dans les estimations)		
Vivres	70,300	19.00
Fournitures	44,000	11.89
Divers	15,500	4.19
	\$ 184,100	
Frais quotidiens (185 jours)		\$ 49.76

Le 23 février 1956.

Commission royale sur le cabotage

VAISSEAU DE 9,000 TONNES DE PORT EN LOURD

Fort William, Kingston, Fort William,
310,000 boisseaux de grains (à Kingston)

	<i>Frais du vaisseau ou taux de l'affrètement à temps</i>					
	<i>\$2,200,000</i>		<i>\$2,550,000</i>		<i>Affrètement</i>	
	<i>ou (1955)</i>		<i>ou (1959)</i>		<i>à \$4.00</i>	
	<i>\$1,102 par jour</i>		<i>\$1,192 par jour</i>		<i>\$1,221 par jour</i>	
<i>Frais du vaisseau:</i>						
11.9 jours (haute mer)	(\$1,102)	\$13,115	(\$1,192)	\$14,185	(\$1,221)	\$14,530
11.9 jours (sur les Lacs)	(38)	450*	(39)	465*	(39)	465*
11.9 jours (salaires additionnels sur les Lacs)	(30)	360	(30)	360	(30)	360
		<u>\$13,925</u>		<u>\$15,010</u>		<u>\$15,355</u>
Allocation pour retardement						
—demi-journée		585		630		645
<i>Combustible:</i>						
132 tonnes de diesel à \$42 la tonne ..		5,545		5,454		5,545
<i>Divers:</i>						
Fort William		50		50		50
Capitaine des Lacs		300		300		300
Canal de Welland		60		60		60
Kingston		50		50		50
Surtemps de l'équipage dans les canaux		40		40		40
Dépenses imprévues		25		25		25
<i>Total</i>		<u>\$20,580</u>		<u>\$21,710</u>		<u>\$22,070</u>
Frais au boisseau (310,000)		6.639c		7.003c		7.119c

*Frais additionnels sur les Grands lacs.

Éléments de temps

	<i>Milles</i>	<i>Vitesse</i>		<i>Au port</i>	<i>Total</i>
		<i>Pleine</i>	<i>Réduite</i>		
Fort William				36 h.	36 h.
à Kingston	1,045	51 h.	56 h.		107 h.
à Fort William	1,045	51 h.	56 h.	36 h.	36 h.
	<u>2,090</u>	<u>102 h.</u>	<u>112 h.</u>	<u>72 h.</u>	<u>286 h.</u>

Combustible consommé

Avec chargement (20 tonnes par jour)	42.3 tonnes
Sur lest (16 tonnes par jour)	34.0 tonnes
A vitesse réduite (10 tonnes par jour)	46.7 tonnes
	<u>123.0 tonnes</u>
Au port (3 tonnes par jour)	9.0 tonnes
Total du combustible pour le voyage	<u>132.0 tonnes</u>

Le fonctionnement à vitesse réduite comprend le temps requis pour franchir les canaux, les écluses, ainsi que pour s'approcher des ports et les quitter, la mise en soule et tout le temps pendant lequel le vaisseau ne peut filer à sa vitesse maximum.

Pour l'estimation, nous avons établi la consommation totale à raison de 10 tonnes par jour, dans le cas d'un vaisseau de 9,000 tonnes, et de 13 tonnes par jour, pour un vaisseau de 18,500 tonnes.

VAISSEAU DE 9,000 TONNES DE PORT EN LOURD

Sept-Îles, Montréal (M), Ashtabula, Sept-Îles,
8,595 tonnes de minerai de fer (jusqu'à Ashtabula)

	Frais du vaisseau ou taux de l'affrètement à temps					
	\$2,200,000		\$2,550,000		Affrètement	
	ou (1955)		ou (1959)		à \$4.00	
	\$1.102 par jour		\$1.192 par jour		\$1.221 par jour	
<i>Frais du vaisseau:</i>						
10.4 jours (en haute mer) (\$1,102)	\$11,460	(\$1,192)	\$12,395	(\$1,221)	\$12,700	
10.4 jours (sur les Lacs) ..(38)	395*	(39)	405*	(39)	405*	
10.4 jours (salaires additionnels sur les Lacs) ....( 30)	310	(30)	310	(30)	310	
Allocation pour retardement	\$12,165		\$13,110		\$13,415	
—demi-journée	585		630		645	
<i>Combustible:</i>						
134 tonnes à \$37.50 la tonne	5,025		5,025		5,025	
<i>Divers:</i>						
Sept-Îles (arrivée et départ)	450		450		450	
Montréal (M)	300		300		300	
Pilotes des canaux	120		120		120	
Capitaine des Lacs	195		195		195	
Canal de Welland	60		60		60	
Ashtabula	50		50		50	
Surtemps de l'équipage dans les canaux	150		150		150	
Sept-Îles						
Total	\$19,100		\$20,090		\$20,410	
Frais à la tonne** (8,595 tonnes)	\$ 2.222		\$ 2.337		\$ 2.375	

(M)—Mise en soute.

*Frais additionnels sur les Grands lacs.

**Tonne de 2,240 livres.

Nota: Aucune allocation pour les péages de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Éléments de temps

	Milles	Vitesse		Au port	Total
		Pleine	Réduite		
Sept-Îles				12 h.	12 h.
à	970	55 h.	58 h.		113 h.
Ashtabula				12 h.	12 h.
à	970	55 h.	58 h.		113 h.
Sept-Îles					
	1,940	110 h.	116 h.	24 h.	250 h.

Combustible consommé

Avec chargement (20 tonnes par jour)	46.0 tonnes
Sur lest	(16 tonnes par jour) 36.7 tonnes
A vitesse réduite (10 tonnes par jour)	48.3 tonnes
	131.0 tonnes
Au port	(3 tonnes par jour) 3.0 tonnes
Total du combustible pour le voyage	134.0 tonnes

Le fonctionnement à vitesse réduite comprend le temps requis pour franchir les canaux, les écluses, ainsi que pour s'approcher des ports et les quitter, la mise en soute et tout le temps pendant lequel le vaisseau ne peut filer à sa vitesse maximum.

Pour l'estimation, nous avons établi la consommation totale à raison de 10 tonnes par jour, dans le cas d'un vaisseau de 9,000 tonnes, et de 13 tonnes par jour, pour un vaisseau de 18,500 tonnes.

Commission royale sur le cabotage

VAISSEAU DE 9,000 TONNES DE PORT EN LOURD

Ashtabula, Montréal, Ashtabula,
8,680 tonnes de charbon (jusqu'à Montréal)

	Frais du vaisseau ou taux de l'affrètement à temps		
	\$2,200,000 ou (1955)	\$2,550,000 ou (1959)	Affrètement à \$4.00
	\$1,102 par jour	\$1,192 par jour	\$1,221 par jour
<i>Frais du vaisseau:</i>			
8.3 jours (en haute mer) .. (\$1,102)	\$ 9,145	(\$1,192) \$ 9,895	(\$1,221) \$10,135
8.3 jours (sur les Lacs) (38)	315*	(39) 325*	(39) 325*
8.3 jours (salaires additionnels sur les Lacs (30)	250	(30) 250	(30) 250
	\$ 9,710	\$10,470	\$10,710
Allocation pour retardement			
—demi-journée	585	630	645
<i>Combustible:</i>			
84.4 tonnes à \$37.50 la tonne	3,165	3,165	3,165
<i>Divers:</i>			
Ashtabula	50	50	50
Canal de Welland	60	60	60
Pilotes des canaux	120	120	120
Capitaine des Lacs	195	195	195
Surtemps de l'équipage dans les canaux	150	150	150
Montréal	225	225	225
<i>Total</i>	<u>\$14,260</u>	<u>\$15,065</u>	<u>\$15,320</u>
Coût à la tonne** (8,680 tonnes) ..	\$ 1.643	\$ 1.736	\$ 1.765

*Frais additionnels sur les Grands lacs.

**Tonne de 2,240 livres.

Nota: Aucune allocation pour les péages de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Éléments de temps

	Milles	Vitesse		Au port	Total
		Pleine	Réduite		
Ashtabula				12 h.	12 h.
à	480	18 h.	63½ h.		81½ h.
Montréal				24 h.	24 h.
à	480	18 h.	63½ h.		81½ h.
Ashtabula					
	960	36 h.	127 h.	36 h.	199 h.

Combustible consommé

Avec chargement (20 tonnes par jour)	15.0 tonnes
Sur lest	(16 tonnes par jour) 12.0 tonnes
A vitesse réduite (10 tonnes par jour)	52.9 tonnes
	79.9 tonnes
Au port	(3 tonnes par jour) 4.5 tonnes
Total du combustible pour le voyage	<u>84.4 tonnes</u>

Le fonctionnement à vitesse réduite comprend le temps requis pour franchir les canaux, les écluses, ainsi que pour s'approcher des ports et les quitter, la mise en soule et tout le temps pendant lequel le vaisseau ne peut filer à sa vitesse maximum.

Pour l'estimation, nous avons établi la consommation totale à raison de 10 tonnes par jour, dans le cas d'un vaisseau de 9,000 tonnes, et de 13 tonnes par jour, pour un vaisseau de 18,500 tonnes.

Appendice XII

VAISSEAU DE 15,000 TONNES DE PORT EN LOURD (SUR LES LACS)

Fort William, Kingston, Fort William,
516,000 boisseaux de grains (jusqu'à Kingston)

	<i>Frais du vaisseau ou taux de l'affrètement à temps</i>					
	<i>\$4,000,000</i>		<i>\$4,600,000</i>		<i>Affrètement</i>	
	<i>ou (1955)</i>		<i>ou (1959)</i>		<i>à \$3.25</i>	
	<i>\$1,606 par jour</i>		<i>\$1,757 par jour</i>		<i>\$2,028 par jour</i>	
<i>Frais du vaisseau:</i>						
13.4 jours (en haute mer) (\$1,606)	\$21,520	(\$1,757)	\$23,545	(\$2,028)	\$27,070	
13.4 jours (sur les Lacs) .. (50)	670*	(54)	670*	(54)	670*	
13.4 jours (salaires additionnels sur les Lacs) (33)	440	(33)	440	(33)	440	
	<u>\$22,630</u>		<u>\$24,655</u>		<u>\$28,180</u>	
Allocation pour retardement						
—demi-journée	845		920		1,060	
<i>Combustible:</i>						
179 tonnes à \$42 la tonne	7,520		7,520		7,520	
<i>Divers:</i>						
Fort William	50		50		50	
Capitaine des Lacs	300		300		300	
Canal de Welland	60		60		60	
Kingston	50		50		50	
Surtemps de l'équipage dans						
les canaux	40		40		40	
Dépenses imprévues	25		25		25	
<i>Total</i>	<u>\$31,520</u>		<u>\$33,620</u>		<u>\$37,285</u>	
Coût au boisseau (516,000)	6.109c		6.515c		7.226c	

*Frais additionnels sur les Grands lacs.

Éléments de temps

	<i>Milles</i>	<i>Vitesse</i>		<i>Au port</i>	<i>Total</i>
		<i>Pleine</i>	<i>Réduite</i>		
Fort William				54 h.	54 h.
à					
Kingston	1,045	51 h.	56 h.		107 h.
à				54 h.	54 h.
Fort William	1,045	51 h.	56 h.		107 h.
	<u>2,090</u>	<u>102 h.</u>	<u>112 h.</u>	<u>108 h.</u>	<u>322 h.</u>

Combustible consommé

Avec chargement (26 tonnes par jour)	55.0 tonnes
Sur lest	45.0 tonnes
A vitesse réduite (13 tonnes par jour)	61.0 tonnes
	<u>161.0 tonnes</u>
Au port	18.0 tonnes
Total du combustible pour le voyage	<u>179.0 tonnes</u>

Le fonctionnement à vitesse réduite comprend le temps requis pour franchir les canaux, les écluses, ainsi que pour s'approcher des ports et les quitter, la mise en soule et tout le temps pendant lequel le vaisseau ne peut filer à sa vitesse maximum.

Pour l'estimation, nous avons établi la consommation totale à raison de 10 tonnes par jour, dans le cas d'un vaisseau de 9,000 tonnes, et de 13 tonnes par jour, pour un vaisseau de 18,500 tonnes.

Commission royale sur le cabotage

VAISSEAU DE 15,000 TONNES DE PORT EN LOURD (SUR LES LACS)

Sept-Îles, Montréal (M), Ashtabula, Sept-Îles,
14,545 tonnes de minerai de fer (jusqu'à Ashtabula)

	Frais du vaisseau ou taux de l'affrètement à temps		
	\$4,000,000 ou (1955) \$1,606 par jour	\$4,600,000 ou (1959) \$1,757 par jour	Affrètement à \$3.25 \$2,028 par jour
<i>Frais du vaisseau:</i>			
11.0 jours (en haute mer) (\$1,606)	\$17,665	(\$1,757) \$19,325	(\$2,028) \$22,310
11.0 jours (sur les Lacs) ..(50)	550*	(54) 595*	(54) 595*
11.0 jours (salaires additionnels sur les Lacs) ....( 33)	365	(33) 365	(33) 365
Allocation pour retardement	\$18,580	\$20,285	\$23,270
—demi-journée	845	920	1,060
<i>Combustible:</i>			
177.1 tonnes à \$37.50 la tonne	6,640	6,640	6,640
<i>Divers:</i>			
Sept-Îles (arrivée et départ)	450	450	450
Montréal (M)	300	300	300
Pilotes des canaux	120	120	120
Capitaine des Lacs	195	195	195
Canal de Welland	60	60	60
Ashtabula	50	50	50
Surtemps de l'équipage dans les canaux	150	150	150
Sept-Îles			
Total	\$27,390	\$29,170	\$32,295
Coût à la tonne (14,454 tonnes)	\$ 1.883	\$ 2.006	\$ 2.220

(M)—Mise en soute.

*Frais additionnels sur les Grands lacs.

Nota: Aucune allocation pour les péages de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Éléments de temps

	Vitesse				
	Milles	Pleine	Réduite	Au port	Total
Sept-Îles				20 h.	20 h.
à Ashtabula	970	55 h.	58 h.		113 h.
à Sept-Îles	970	55 h.	58 h.	20 h.	20 h.
					113 h.
	1,940	110 h.	116 h.	40 h.	266 h.

Combustible consommé

Avec chargement (26 tonnes par jour)	59.6 tonnes
Sur lest (21 tonnes par jour)	48.1 tonnes
A vitesse réduite (13 tonnes par jour)	62.8 tonnes
	170.5 tonnes
Au port (4 tonnes par jour)	6.6 tonnes
Total du combustible pour le voyage	177.1 tonnes

Le fonctionnement à vitesse réduite comprend le temps requis pour franchir les canaux, les écluses, ainsi que pour s'approcher des ports et les quitter, la mise en soute et tout le temps pendant lequel le vaisseau ne peut filer à sa vitesse maximum.

Pour l'estimation, nous avons établi la consommation totale à raison de 10 tonnes par jour, dans le cas d'un vaisseau de 9,000 tonnes, et de 13 tonnes par jour, pour un vaisseau de 18,500 tonnes.

VAISSEAU DE 15,000 TONNES DE PORT EN LOURD (SUR LES LACS)
Ashtabula, Montréal, Ashtabula,
14,645 tonnes de charbon (jusqu'à Montréal)

	<i>Frais du vaisseau ou taux de l'affrètement à temps</i>					
	<i>\$4,000,000</i>		<i>\$4,600,000</i>		<i>Affrètement</i>	
	<i>ou (1955)</i>		<i>ou (1959)</i>		<i>à \$3.25</i>	
	<i>\$1,606 par jour</i>		<i>\$1,757 par jour</i>		<i>\$2,028 par jour</i>	
<i>Frais du vaisseau:</i>						
9.3 jours (en haute mer) ..	(\$1,606)	\$14,935	(\$1,757)	\$16,340	(\$2,028)	\$18,860
9.3 jours (sur les Lacs) ...	(50)	465*	(54)	500*	(54)	500*
9.3 jours (salaires additionnels sur les Lacs) ...	(33)	310	(33)	310	(33)	310
Allocation pour retardement		\$15,710		\$17,150		\$19,670
—demi-journée		845		920		1,060
<i>Combustible:</i>						
114 tonnes à \$37.50 la tonne		4,275		4,275		4,275
<i>Divers:</i>						
Ashtabula		50		50		50
Canal de Welland		60		60		60
Pilotes des canaux		120		120		120
Capitaine des Lacs		195		195		195
Surtemps de l'équipage dans les canaux		150		150		150
Montréal		300		300		300
<i>Total</i>		<u>\$21,705</u>		<u>\$23,220</u>		<u>\$25,880</u>
Coût à la tonne** (14,645)		\$ 1.482		\$ 1.586		\$ 1.767

*Frais additionnels sur les Grands lacs.

**Tonne de 2,240 livres.

Nota: Aucune allocation pour les péages de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Éléments de temps

	<i>Milles</i>	<i>Vitesse</i>		<i>Au port</i>	<i>Total</i>
		<i>Pleine</i>	<i>Réduite</i>		
Ashtabula				20 h.	20 h.
à Montréal	480	18 h.	63½ h.		81½ h.
à Ashtabula	480	18 h.	63½ h.	41 h.	81½ h.
	<u>960</u>	<u>36 h.</u>	<u>127 h.</u>	<u>61 h.</u>	<u>224 h.</u>

Combustible consommé

Avec chargement (26 tonnes par jour)	19.5 tonnes
Sur lest	15.7 tonnes
A vitesse réduite (13 tonnes par jour)	68.8 tonnes
	<u>104.0 tonnes</u>
Au port	(4 tonnes par jour) 10.0 tonnes
Total du combustible pour le voyage	<u>114.0 tonnes</u>

Le fonctionnement à vitesse réduite comprend le temps requis pour franchir les canaux, les écluses, ainsi que pour s'approcher des ports et les quitter, la mise en soute et tout le temps pendant lequel le vaisseau ne peut filer à sa vitesse maximum.

Pour l'estimation, nous avons établi la consommation totale à raison de 10 tonnes par jour, dans le cas d'un vaisseau de 9,000 tonnes, et de 13 tonnes par jour, pour un vaisseau de 18,500 tonnes.

APPENDICE XIII

Rapport à la Commission royale d'enquête sur le cabotage au sujet de certaines questions relatives aux pièces 200, 201, 202 et 222

MILNE, GILMORE AND GERMAN

*Naval Architects and Marine Surveyors
Suite 401 Dominion Square Building
Montreal*

PRÉAMBULE

Dans la préparation des réponses aux questions qui nous ont été posées, nous nous sommes appliqués à accumuler autant de données pertinentes que possible, lesquelles ajoutées à notre expérience générale comme conseils en architecture navale, servent de base aux opinions dûment réfléchies qui figurent dans les réponses ci-après.

1^{re} QUESTION

En général, les vaisseaux C, D, E, F et G peuvent-ils être exploités de façon pratique sur l'océan aussi bien que dans la Voie maritime? Feraient-ils et seraient-ils propres à faire ce qu'on dit qu'ils feront? Vaudraient-ils la peine qu'un exploitant du Royaume-Uni les prenne en considération en vue d'entrer en concurrence régulière dans le transport des cargaisons sur les Grands lacs?

Réponse à la 1^{re} question

(Réf. nos 1, 2 et 3, à la fin de l'appendice)

Oui, nous considérons que, en général, les vaisseaux C, D, E, F et G peuvent être exploités d'une façon pratique, et dans la Voie maritime et sur l'océan, et qu'ils sont appropriés au transport des grains, du minerai, du pétrole et d'autres cargaisons en vrac ou mixtes, selon le cas.

On notera cependant, d'après les références 1 et 2, que le prix net du transport à la tonne de port en lourd varie selon les navires et que, par conséquent, les conditions de la concurrence pourraient dans la pratique éliminer certains de ces navires.

Toutefois, du point de vue technique, ces navires peuvent être exploités de façon pratique pour ces services. Naturellement, il y aurait lieu d'en changer quelque peu le modèle pour leur permettre d'entrer en concurrence aux ports des Lacs et de profiter pleinement de leurs dimensions et de leur capacité. Il faudrait, par exemple, modifier la forme des écoutilles pour les adapter aux élévateurs des Lacs et modifier aussi les dispositifs d'amarrage pour faciliter la manœuvre des vaisseaux dans les ports des Lacs etc. Ceci n'entrerait pas en conflit avec les aménagements requis pour la partie océanique de leur service.

Quant aux trois plus gros navires, E, F et G, la vitesse et la puissance motrice données pour les fins de la comparaison générale sont légèrement inférieures à celles qui prévalent actuellement dans la pratique pour les océaniques de ce genre. Si ces navires étaient construits aujourd'hui, on leur donnerait sans doute de 50 à 150% plus de force motrice, et on remarquera d'après la référence 3 que cela serait conforme aux modèles actuels. La principale raison de ce surplus de force motrice est que les navires pourront effectuer plus de voyages par saison, ce qui est avantageux particulièrement dans le cas du transport océanique du minerai, étant donné que les vaisseaux

affectés à ce trafic voyagent souvent sur lest dans une direction ou dans l'autre. Parce qu'ils n'ont pas à perdre de temps pour déroutement et pour charger une cargaison de retour, ces vaisseaux passent beaucoup plus de temps en mer que ceux chargés d'une cargaison de retour et, par conséquent, leur vitesse constitue un facteur plus important pour obtenir un plus grand nombre de voyages chaque saison.

En vue de déterminer l'effet économique de la vitesse d'un tel vaisseau affecté au transport du blé et du minerai présentement à l'étude, on a fait un calcul fondé sur un navire du même type que F, mais d'une puissance motrice plus grande et d'une vitesse en haute mer de 14.76 nœuds (17.0 milles terrestres à l'heure) avec un tirant océanique de 32 pieds. On considère que, pour la vitesse, ce navire serait conforme aux tendances actuelles. Pour l'exploitation dans la Voie maritime, on a pris pour acquis que ce navire, désigné par les lettres FF, naviguerait, avec un tirant de 25'-6" dans la Voie maritime, à une vitesse de 17.0 milles terrestres à l'heure, laquelle équivaldrait à celle des nouveaux navires des Lacs comme le «T.R. McLagan». Par conséquent, on considère que le vaisseau FF, au tirant d'eau de la Voie maritime, naviguerait un peu plus lentement qu'à sa vitesse maximum et qu'il serait directement comparable aux vaisseaux H, I et J.

On notera que, si le navire plus rapide (FF) ne fournit pas un aussi bon rendement que le vaisseau F pour le transport du blé et du minerai, il est néanmoins supérieur au vaisseau H. Le rendement relativement médiocre du vaisseau FF, comparé à celui du vaisseau F, peut être attribué dans une très grande mesure au pourcentage très élevé de leur temps que ces navires passent dans les ports lorsqu'ils transportent du blé et du minerai. Dans une mesure moindre, le vaisseau FF se trouve handicapé du fait qu'il doit transporter, à un tirant d'eau donné, sensiblement moins de tonnes de port en lourd que le vaisseau F, facteur qui aurait moins d'importance aux tirants d'eau océaniques plus profonds. Les investissements plus élevés, pour la machinerie plus puissante du vaisseau FF, militent aussi contre le navire pour ces services, et comme on l'a fait remarquer pour le port en lourd, ce facteur aurait moins d'importance pour les vaisseaux naviguant avec un tirant d'eau plus fort et transportant plus de port en lourd.

Une deuxième différence importante entre les vaisseaux E, F et G et les navires réels de même tonnage, réside dans le rapport plutôt élevé entre la longueur et la profondeur pour le service océanique. La réponse à la 2^e question en dira plus long à ce sujet, mais nous concluons que ces navires pourraient être construits conformément aux exigences de la classification normale bien que certaines considérations particulières seraient nécessaires.

Si, cependant, on ne pouvait obtenir l'approbation d'un modèle spécifique, il faudrait songer à construire des navires plus courts. La longueur de ceux-ci serait de 624 pieds au lieu de 640; la rentabilité relative des navires plus courts ne serait probablement pas très différente de celle des navires qui font l'objet de la présente étude.

Dans les références 1 et 2, nous formulons notre opinion au sujet du rendement de ces navires et des actuels navires ordinaires des Lacs dans le transport du blé et du minerai, dont il est question à la pièce 200, laquelle contient aussi les données originales de la *Canada Steamship Lines*. Les principales différences entre nos estimations et celles de la C.S.L. sont expliquées dans les références 1 a) et 2 a).

A l'exception peut-être du vaisseau E, qui est beaucoup plus gros que la majorité des navires de charge solide sur les routes océaniques et dont le rapport longueur/profondeur s'éloigne un peu de la normale, nous croyons que ces navires vaudraient d'être considérés par un exploitant du Royaume-Uni pour les services susmentionnés, sur les Grands lacs et les routes océaniques.

Commission royale sur le cabotage

2^e QUESTION

Les navires se conforment-ils aux exigences techniques des organismes officiels, les sociétés de classification etc., relativement aux océaniques et aux navires des Grands lacs?

Réponse à la 2^e question

(Réf. nos 3 et 4)

Tous les navires à l'étude, dans leurs dimensions essentielles et dans leurs détails, se rangent dans le cadre des normes officielles et de la classification établies pour les Grands lacs et pourraient donc être conçus pour répondre aux standards requis pour les Grands lacs; on observera dans la compilation des particularités de certains navires des Lacs (voir la réf. 3) que, de fait, des navires ont été construits dont le rapport longueur/profondeur s'élève jusqu'à 18.75. Quant aux autres principales dimensions des vaisseaux C, D, E, F et G, on constatera que ce sont celles généralement adoptées sur les Lacs, sauf pour ce qui a trait à la profondeur. On estime cependant que celle-ci (44 pieds), bien que dépassant la profondeur ordinaire des navires des Lacs, est satisfaisante pour le transport du blé et du minerai.

De plus, les vaisseaux C et D se rapprochent des proportions normales des océaniques. Une publication du secrétariat du Commerce des États-Unis, parue en juillet 1955, sous le titre «New Ship Designs» (voir réf. 4), démontre que les nouveaux cargos projetés «Freedom» et «Clipper» sont en réalité assez semblables aux vaisseaux C et D quant à leurs dimensions générales. On estime donc que ces navires répondraient aux exigences normales des organismes officiels pour ce genre de service.

Le vaisseau E n'est pas conforme, quant au rapport longueur/profondeur, aux règles sur la ligne de charge, d'après lesquelles le rapport longueur/profondeur varie entre 10 et 13.5 pour les océaniques. Les navires à pont-abri des types C, D et E, en raison de la nature des exigences de leurs cargaisons, se rangent normalement dans le rapport de 10 à 12 en ce qui concerne la longueur et la profondeur. Ainsi, la profondeur normale établie par la société Lloyd, pour un navire de 640 pieds de longueur, est de 60 pieds, ou dans le rapport longueur/profondeur de 10.7. On remarquera que le rapport longueur/profondeur du vaisseau E est de 14.55. On devrait aussi noter cependant que les règles relatives à la ligne de charge se fondent sur une certaine norme de force et visent à éviter les proportions anormales par le choix de la marge des rapports longueur/profondeur mentionnés. Les navires, dont les proportions dépassent ces limitations, peuvent d'ordinaire être approuvés, pourvu que l'on démontre, à la satisfaction de l'organisme fixant les lignes de charge (la société de classification), que la force et le franc bord du navire proposé satisfont aux exigences qu'il a imposées. Nous estimons que les proportions du vaisseau E ne sont pas exagérées et que le navire pourrait, sans difficulté, être conçu de façon à être approuvé. On peut remarquer, toutefois, que cette opinion ne vaudrait que si un cas type était soumis à l'étude et à l'approbation de l'organisme devant fixer la ligne de charge.

Les vaisseaux F et G excèdent également les limitations du rapport longueur/profondeur pour les océaniques et requerraient une étude spéciale de la part de l'organisme susmentionné. Cependant, ces navires étant du genre des vaisseaux de cargaison en vrac à pont unique, leurs proportions devraient être normalement conformes aux règles applicables aux pétroliers chez lesquels des rapports longueur/profondeur approchant de 13.5 sont chose commune. Les règles de classification reconnaissent ce fait dans la pratique, en établissant comme norme de base pour les navires de cette grosseur un rapport longueur/profondeur de 13.1 environ; par exemple, un navire de 620 pieds de longueur peut avoir une profondeur de 47.5 pieds. Dans le cas du vaisseau E, cependant, il faut une approbation spéciale pour les profondeurs moindres,

mais la profondeur proposée ordinairement pour ces navires est telle que, à notre avis, il ne devrait pas être très difficile d'obtenir cette approbation. A titre de comparaison, on notera que le «*Bomi Hills*», un transport de minerai, affecté au service entre l'Afrique et les États-Unis, a 600 pieds de longueur entre les perpendiculaires, 80 pieds de largeur et 43 pieds de profondeur, soit un rapport longueur/profondeur de 13.95. Aussi, les transports de minerai de la classe *Hanna*, pour le service entre Sept-Îles et les ports de la côte est, ont 630 pieds de longueur entre les perpendiculaires, 87 pieds de largeur et 45 pieds 6 pouces de profondeur, leur rapport longueur/profondeur étant de 13.85. La référence au vaisseau F indique que les dimensions projetées sont d'environ 640 pieds entre les perpendiculaires, 73 pieds de largeur et 44 pieds de profondeur (un rapport longueur/profondeur de 14.55), et on remarquera que cette profondeur se rapproche beaucoup de celle des navires que l'on vient de mentionner.

3^e QUESTION

Le rendement réel de ces navires, tant sur l'océan que dans les eaux intérieures, serait-il acceptable, compte tenu non seulement des conditions atmosphériques et de l'action des vagues mais aussi des installations de chargement et de déchargement et de toute autre condition de service?

Réponse à la 3^e question

(Réf. nos 3 et 4)

On estime que leur rendement réel serait acceptable à la fois pour le transport océanique et intérieur, compte tenu non seulement des conditions atmosphériques et de l'action des vagues mais aussi des installations de chargement et de déchargement et des conditions générales de solidité des navires.

D'après les renseignements contenus dans l'exposé technique «*Modern Ore Carriers*» joint à ce rapport (réf. 3), on peut observer que le vaisseau F, destiné au transport du minerai et des grains, diffère des navires types des Lacs par sa profondeur et par sa puissance motrice inférieure à celle des navires des Lacs de grandeur comparable. Le vaisseau F se distingue des transports océaniques de minerai principalement en ce qui concerne sa largeur et sa puissance motrice légèrement inférieure. Ni l'une ni l'autre de ces différences ne sont suffisamment importantes pour nuire au rendement du vaisseau F, pour ce qui est du vent et de l'action des vagues en mer. L'aménagement pour le chargement et le déchargement serait une question de détail dans la conception du vaisseau F, mais on estime que l'on pourrait aménager celui-ci convenablement et pour le service océanique et pour le service des Lacs. Il faudrait considérer tout spécialement la résistance du vaisseau F en haute mer en raison du fait que son rapport longueur/profondeur n'est pas tout à fait standard, mais on croit que cette difficulté pourrait être aisément surmontée au stade de la conception. Les mêmes remarques s'appliquent au vaisseau G.

Les vaisseaux C et D sont de types très courants sous presque tous les rapports, sauf que les machines sont placées à l'arrière. Cette pratique, évidemment, a été très courante jusqu'à présent pour les océaniques ou les navires des Lacs spécialisés dans le transport en vrac de minerai ou de pétrole, par exemple. Pour l'océanique à pont-abri, cependant, on a de beaucoup préféré jusqu'ici la disposition des machines au milieu du navire. On constatera, d'après «*New Ship Designs*» (réf. 4) et «*On Design of Economic Tramp Ships*» (réf. 5), que pour les tramps et les navires à pont-abri modernes, on tend à favoriser la disposition des machines à l'arrière, afin de profiter de la meilleure partie de la coque, c'est-à-dire la partie centrale, pour placer les cargaisons. Grâce à la compacité des machines modernes, la salle des machines peut maintenant être installée dans la partie plus étroite près de la poupe, sauf pour les navires plus rapides dont la poupe plus fine pourrait rendre impraticable une telle

Commission royale sur le cabotage

installation. On estime que l'aménagement suggéré pour les vaisseaux C et D rendra ceux-ci capables d'affronter les vents et les conditions atmosphériques tant sur les Lacs que sur l'océan, pourvu que les plans prévoient des dispositions à l'égard du lestage, afin que ces navires, quand ils voyagent sur lest, conservent en haute mer leur équilibre et leur navigabilité.

En ce qui concerne les moyens de manutention de la cargaison, il est assez clair que l'aménagement des navires de ce type n'est pas parfait pour les grains et le minerai, particulièrement sur les Grands lacs, où il est préférable d'avoir un pont libre et des écoutilles bien espacées. On a pris ce fait en considération dans le calcul du rendement comparatif des navires (réf. nos 1 et 2), où une majoration pour la durée du chargement a été imposée aux vaisseaux C, D et E. On estime cependant que ces navires seraient acceptables quant aux installations de chargement et de déchargement susceptibles d'être employées, bien qu'il faudra au stade de la conception prendre soin d'assurer la meilleure disposition possible des écoutilles et de l'appareillage nécessaire à la manutention de la cargaison.

Le vaisseau E serait une rareté en raison du fait qu'on a construit très peu de tramps à pont-abri de dimensions comparables, probablement parce que les perspectives d'emploi continu d'un tel navire dans le trafic sans itinéraire fixe sont peu prometteuses. Son comportement en mer, relativement aux vagues et aux conditions atmosphériques, serait cependant assez satisfaisant. Son outillage de manutention pourrait servir sur les Grands lacs, aux mêmes conditions mentionnées pour les vaisseaux C et D. Une approbation spéciale de sa structure serait requise de la société de classification en raison de son peu de profondeur, mais nous croyons que cette approbation pourrait être obtenue au stade de la conception (voir la réponse à la 2^e question). Son rendement réel dans les ports océaniques serait satisfaisant là où les postes de mouillage sont assez vastes, mais ses dimensions occasionneraient sans doute une certaine inadaptabilité pour le service irrégulier, laquelle pourrait le rendre peu attrayant pour l'exploitant de tramps.

4^e QUESTION

Existe-t-il beaucoup de ces navires ou de navires semblables, et y en a-t-il beaucoup en voie de construction ou projetés pour un avenir prochain?

*Réponse à la 4^e question
(Réf. nos 9 et 13)*

A l'exception du vaisseau E, nous estimons qu'il y a actuellement un nombre appréciable de navires de ce genre en existence et projetés. Nous considérons que les vaisseaux F et G tels que proposés se rapprochent assez des navires en service à l'heure actuelle quant à leurs dimensions et à leurs proportions générales pour nous permettre de dire qu'ils sont comparables.

Les navires semblables à C et D quant à leurs dimensions générales sont classés, d'après les experts des États-Unis (réf. 4), dans les nouvelles catégories projetées «Clipper» et «Seafarer» qui comprennent des navires plus rapides mais par ailleurs assez semblables. La communication de M. Corlett, intitulée «On Design of Economic Tramp Ships», donne une opinion semblable, mais à l'égard de navires un peu plus lents. Le classement, selon leur capacité, des tramps océaniques (réf. 13) indique qu'il y avait en construction, au 1^{er} décembre 1955, un grand nombre de tramps des catégories C et D dont la plupart à propulsion diesel, comme c'est le cas pour les vaisseaux C et D. Bien que le tableau n'indique pas les dimensions réelles des différents navires énumérés, on peut dire que la plupart seraient de types semblables.

Dans la majorité des cas, les machines seraient installées vers le milieu du navire plutôt qu'à l'arrière; mais, comme le mentionne la réponse à la 3^e question, il y a une tendance de plus en plus prononcée à installer les machines à l'arrière.

Il est intéressant de noter, d'après le tableau de la référence 13, que plusieurs navires du type tramp (navires à pont-abri probablement semblables au vaisseau E), d'une capacité de port en lourd de 16,100 à 19,000 tonnes, étaient aussi en construction à cette époque. Toutefois, ce nombre ne représente qu'environ 1.25% du total et tend à confirmer les possibilités limitées de tels navires dans le transport océanique.

Les données qui figurent à la référence 9, intitulée «Nombre de navires de charge solide, en 1953, dans les principales catégories de capacité de port en lourd», fournissent une autre indication du nombre comparatif de tels navires (C, D et E) qui étaient en service sur des parcours océaniques en 1953. Ces vaisseaux comprendront des transports de minerai, de ciment, de sucre etc., mais le plus grand nombre seront du type tramp à pont-abri. On notera aussi qu'un grand nombre ont les dimensions des vaisseaux C et D (port en lourd de 10,000 à 14,500 tonnes) et qu'il y en a très peu de plus grandes dimensions, comme le vaisseau E.

La communication «Modern Ore Carriers» indique que les navires des types F et G ne sont pas exceptionnels, bien qu'il ne nous soit pas possible de déterminer combien seraient en service à l'heure actuelle. On remarquera qu'en plus des navires de charge décrits dans la communication susmentionnée (réf. 3), les références 6 et 15 fournissent des données sur plusieurs autres navires un peu plus petits, destinés au transport alternatif des grains et du minerai ou des grains et du charbon, et construits par des entrepreneurs suédois ou commandés chez ceux-ci. Ces navires sont semblables au vaisseau F, sauf qu'ils sont un peu plus petits et plus rapides.

Le vaisseau à double emploi, pour le transport alternatif des cargaisons liquides en vrac et du minerai, comme le vaisseau G, devient aussi de plus en plus courant et est représenté dans le transport océanique par le «*Californian*», le «*Bomi Hills*» le «*Chateauguay*», le «*Soya Atlantic*» et d'autres (réf. 3). Ces navires se comparent assez bien au vaisseau G, sauf pour de légères différences de dimensions et de vitesse que l'on retrouve d'ailleurs entre les divers navires mentionnés. Il faut noter que, bien que ces navires spécialisés soient tout à fait appropriés à ce double emploi, ils sont encore relativement récents et en nombre restreint.

5^e QUESTION

Est-ce que les données concernant tous les navires des catégories A à G concordent entre elles et avec vos connaissances aux points de vue suivants:

- a) dimensions;
- b) capacité en tonnes fortes et en boisseaux (volume), à un tirant en eau douce de 25' 6", et à un tirant donné en eau salée;
- c) puissance, vitesse et consommation de combustible;
- d) coût de construction dans un chantier type du Royaume-Uni et dans un chantier type canadien;
- e) frais d'exploitation sous immatriculation du Royaume-Uni et sous immatriculation canadienne;
- f) taux annuel de dépréciation et d'intérêt;
- g) toute autre question pertinente;

pour autant que ces données peuvent être vérifiées commodément, sans tracer de plans ou faire une étude technique détaillée.

Réponse à la 5^e question

a) Les données concernant tous les vaisseaux de A à G concordent généralement entre elles quant aux dimensions. Nous voulons dire par là que les dimensions de base des navires sont telles qu'elles concordent raisonnablement avec le jaugeage, la vitesse et la puissance, le franc bord et le port en lourd mentionnés. Cette opinion, cependant, est soumise dans une certaine mesure au fait que nous croyons que la capacité de port

Commission royale sur le cabotage

en lourd donnée pour les vaisseaux C et D et, à un moindre degré pour les vaisseaux E, F et G, se situe en deçà des possibilités. Ceci s'applique particulièrement au vaisseau C. On remarquera que les références 1 et 2 contiennent les corrections nécessaires et citent des chiffres fondés sur des estimations revisées.

b) Les capacités, tant en boisseaux qu'en tonnes fortes, s'appliquent aux tirants donnés en eau douce et en eau salée.

c) Les estimations concernant la puissance et la vitesse sont considérées justes et concordantes. Les taux de consommation de combustible, cependant, sont jugés un peu forts, et des estimations revisées ont été incluses dans les références 1 et 2.

d) Notre propre estimation du coût de construction dans les chantiers maritimes canadiens concorde assez bien avec les chiffres donnés pour tous les vaisseaux, sauf pour D et E. Nous ne tenons pas pour très important l'écart indiqué dans le cas du vaisseau D, puisque les renseignements détaillés sur tous ces navires sont, bien entendu, très peu abondants et que les estimations sont nécessairement d'ordre général. De plus, la différence approximative de 10% entre les deux estimations ne dépasse pas la marge habituelle de variation des prix soumis par les chantiers et qui, d'ordinaire, sont fondés sur des renseignements beaucoup plus détaillés. Cette variation par elle-même n'a aucun effet appréciable sur les comparaisons définitives.

Cependant, la différence entre l'estimation pour le vaisseau E et les données à l'étude est plus significative: elle s'élève à environ 15% et exerce donc un effet plus important sur les comparaisons finales des prix fondées sur le coût «à la tonne» ou «au boisseau».

Pour ce qui est de l'estimation du coût de construction dans les chantiers britanniques, on a supposé que la différence moyenne était de 2 à 3, c'est-à-dire que le prix britannique est censé être les deux tiers du prix canadien. D'après notre expérience générale, nous croyons que cette différence moyenne est assez juste pour tous les navires en question.

On remarquera que les estimations de coût pour la construction de ces navires, tant au Royaume-Uni qu'au Canada, sont fondées sur les salaires et les prix qui prévalaient en 1955 et ne tiennent pas compte de la hausse possible des prix des matériaux ou des salaires.

Il est intéressant de noter que des chiffres récemment publiés sur les prix approximatifs des nouveaux navires de charge solide de la classe des 10,000 tonnes de port en lourd (semblables au vaisseau C) tendent à corroborer l'estimation du prix du Royaume-Uni pour le vaisseau E donné dans la référence 1 (voir «European Shipbuilding Prices»—réf. 8), alors que d'autres semblent indiquer que cette estimation est peut-être élevée (réf. nos 7, 11 et 16).

Un autre récent communiqué de presse, qui n'est pas inclus comme référence dans ce rapport, révèle qu'environ 100 navires de charge solide de modèles semblables et de la classe des 10,000 tonnes (semblables au vaisseau C) sont actuellement en construction dans des chantiers britanniques et européens à des prix variant entre \$2,000,000 et \$2,400,000. Comme l'indique le tableau suivant, ces navires sont un peu plus petits que le vaisseau C:

	<i>Nouveaux navires</i>	<i>Vaisseau C</i>
Longueur (entre perpendiculaires)	430' -0"	445' 0"
Largeur	60' -9"	62' 0"
Profondeur	40' -6"	39' 9"
Capacité en volume	600,000 pi. cu.	740,000 pi. cu.
Vitesse	14 nœuds	12½ nœuds
Machinerie	Diesel	Diesel

On peut s'attendre à des prix moindres pour ces navires que pour le vaisseau C, en raison de la fabrication en série.

e) Nous ne possédons pas de documents fournissant des renseignements abondants et très détaillés sur les frais d'exploitation, tels les salaires, les approvisionnements etc., comme ceux qui ont été soumis à la Commission par les exploitants mais, autant que nous sachions, les estimations semblent raisonnables. Nous ne nous attendons pas à trouver un écart de nature à modifier la position relative des navires quant aux frais par tonne-mille.

f) Les taux annuels de dépréciation adoptés, semble-t-il, comme base des calculs pour les données, paraissent être de 5% par an pour les océaniques et de 4% par an pour les navires des Grands lacs, chacun de ces taux étant calculé suivant la méthode d'amortissement constant. Comme on le sait, les règlements canadiens de l'impôt sur le revenu permettent une dépréciation annuelle de 15% sur le solde dégressif, bien que les exploitants canadiens emploient habituellement la méthode d'amortissement constant d'après les pourcentages mentionnés plus haut. En Grande-Bretagne, d'autre part, les règlements allouent un amortissement constant de 5% par année, avec un taux légèrement supérieur pour les pétroliers. En conséquence, les taux employés dans les données à l'étude sont, au meilleur de notre connaissance, convenables. Dans le cas des océaniques C, D, E, F et G, la part d'amortissement attribuée à l'exploitation sur les Lacs est évaluée à 230/330 et à 210/330 pour le transport du blé et du minerai respectivement, comme on l'explique aux références 1 a) et 2 a).

Pour ce qui a trait à l'intérêt, on estimerait raisonnable un taux d'intérêt moyen de 2½% pour un investissement amorti sur une période de vingt ans, par exemple.

g) Comme on l'a mentionné à la 3^e question, on peut noter que les vaisseaux C, D et E, navires de charge solide à pont-abri, ont leur machinerie à l'arrière, particularité ordinaire pour les navires des Grands lacs mais non pour les océaniques. Cependant, plusieurs navires de ce genre ont été mis en service en ces dernières années et on tend de plus en plus à adopter cette disposition. On considère qu'un tel aménagement est tout à fait pratique pour les navires à l'étude. Puisque c'est déjà l'usage de disposer à l'arrière la machinerie des navires océaniques de charge en vrac, comme les vaisseaux F et G, ces observations se limitent aux vaisseaux C, D et E.

6^e QUESTION

Dans quels genres de trafic, hors des Grands lacs, les vaisseaux de C à G pourraient-ils être utilisés au cours de l'hiver? Faudrait-il que seulement quelques-uns ou qu'un grand nombre de ces navires cherchent de l'emploi régulièrement en hiver pour causer une baisse sensible des tarifs d'hiver et des taux applicables à ce trafic? De là, quelles sont les perspectives, pour les navires de chaque catégorie, de gagner pendant l'hiver a) au moins leurs dépenses variables (débours), b) l'ensemble de leurs frais, y compris une part proportionnelle des charges annuelles pour la dépréciation et l'intérêt et un certain bénéfice? Peut-on poser une limite approximative au nombre de ces navires susceptibles d'atteindre ces niveaux de gain en hiver?

Réponse à la 6^e question

(Réf. nos 3, 4, 9 et 13)

On estime que les vaisseaux C et D pourraient sans difficulté participer au transport irrégulier (tramping trade) et, dans l'ensemble, on pense qu'ils seraient très appropriés au transport général de charges solides sur toutes les routes océaniques du monde. Comme on le remarquera aux références 9 et 13, ces navires entrent dans la classe des vaisseaux de 10,000 à 15,000 tonnes de port en lourd, selon leur tirant d'eau en charge, que ce soient des navires à pont-abri ouvert ou fermé. Plus de 2,200 d'entre eux naviguaient en 1953 et plus de 300 étaient en voie de construction au 31 décembre 1955. On considère que, pour un certain nombre de ces navires, les perspectives d'emploi

Commission royale sur le cabotage

en hiver seraient très bonnes, soit comme tramps ou affrétés par des sociétés s'occupant de la production, de la transformation et de la vente de certains produits, papier, ciment, minerai, aluminium etc.

Bien qu'il soit un navire de charge solide à pont-abri, le vaisseau E pourrait avoir quelque difficulté à trouver un emploi régulier en hiver, à cause de sa grosseur et de sa capacité hors de l'ordinaire.

On remarquera qu'en 1953, seulement 60 navires de charge solide d'une capacité de plus de 14,500 tonnes étaient en service. Il est probable que très peu de ces navires étaient du type E (navire à pont-abri), alors que la plupart étaient sans doute des navires de charge à pont unique comme le vaisseau F. Ces 60 navires faisaient partie d'une flotte de plus de 6,000 navires d'une capacité de plus de 5,000 tonnes, c'est-à-dire que seulement 1% des navires de charge solide en circulation avaient une capacité de plus de 14,500 tonnes. On observera aussi que seulement huit navires de charge solide, d'une capacité de plus de 16,000 tonnes, étaient en construction en décembre 1955, sur un total d'environ 300 navires dont la capacité dépassait 5,000 tonnes, ou 2.3%.

On constatera aussi que le vaisseau E subit un certain désavantage en regard du vaisseau F, comme l'indiquent les références 1 et 2, tant en ce qui concerne le transport du blé que celui du minerai. Ce désavantage est marginal, cependant, et il peut jusqu'à un certain point être compensé par la plus grande aptitude de ce navire à trouver des cargaisons d'hiver sur les routes océaniques.

Le vaisseau F est un genre de navire qui, croit-on, aurait moins de difficulté à trouver une utilisation continue par affrètement régulier dans le domaine du transport en vrac. Par ses caractéristiques générales, ce vaisseau est plutôt typique de plusieurs transports océaniques de minerai, dont quelques-uns seraient des transports de minerai de la classe *Hanna*, le «*Baltore*» (réf. 3) et les nouveaux navires de charge en vrac projetés par le secrétariat du Commerce des États-Unis (réf. 4). Comme on l'a mentionné précédemment, le vaisseau F diffère de ces derniers surtout par sa vitesse et sa puissance inférieures de même que par sa largeur moindre et sa profondeur. Sa vitesse inférieure peut réduire son efficacité sur les routes océaniques, alors qu'on vise à employer des navires qui font de 14 à 15 nœuds en vue d'augmenter le nombre des voyages aller et retour par saison. Mais, comme le service d'hiver ne serait considéré que comme temporaire pour aider à défrayer les dépenses, l'élément profit ne serait pas une considération de première importance pour son activité hibernale. On a laissé entendre que le volume des expéditions de minerai à destination des États-Unis et en provenance du Venezuela, du Libéria, du Chili, des pays scandinaves, du Pérou, de Cuba et du Labrador atteindrait probablement 50 millions de tonnes par année en 1960. On estime qu'un tel transport exigerait à l'année longue une flotte de 80 navires d'une capacité d'environ 25,000 tonnes. En outre, le transport du charbon bitumineux vers l'Europe combiné avec celui de cargaisons de minerai pour le retour pourrait fournir de l'emploi aux navires de ce groupe. D'autres genres de transport océanique en vrac qui conviendraient bien aux navires de la catégorie F seraient ceux des grains expédiés du Canada, des États-Unis et de l'Argentine, de la bauxite de l'île de la Trinité au Québec ou à la Nouvelle-Orléans, de la Jamaïque à la Colombie-Britannique ou à La Quinta, Texas.

Le vaisseau G est typique des navires qui combinent le transport en vrac du minerai et du pétrole et qui deviennent assez communs. Nous comprenons qu'ils sont utilisés pour le transport du minerai aux États-Unis, d'où ils rapportent des cargaisons de pétrole pour le Libéria et alternativement des cargaisons de pétrole du Venezuela. On considère qu'un nombre relativement restreint de ces navires apparaîtront sur le parcours de la Voie maritime et qu'il y aurait sans doute, pour certains d'entre eux, d'assez bonnes chances de trouver de l'emploi régulier en hiver. Le «*Californian*», le

«Bomi Hills», le «Chateauguay» et l'«Enduro» sont typiques de ces navires à double emploi; en général, tous sont comparables au vaisseau G (réf. 3). Notons aussi que le vaisseau G est un peu plus lent que ces navires réels et que, pour une longueur comparable, il est moins large et moins profond. Toutefois, ces différences ne rendent pas du tout le vaisseau G inutilisable pour le transport océanique et leurs effets sur l'économie de l'exploitation seraient négligeables.

Les vaisseaux F et G, quant à la capacité, se comparent aux navires réels de ce genre.

Il est improbable que l'introduction saisonnière dans le commerce océanique des vaisseaux C et D venant des Grands lacs aurait pour effet d'abaisser les taux de fret, mais dans le cas des navires des types E, F et G, alors que l'introduction de quelques-uns d'entre eux correspond à un pourcentage relativement élevé du tonnage mondial de ce genre, on pourrait s'attendre à une baisse des taux. Il serait toutefois extrêmement difficile d'apprécier l'ampleur de cette baisse.

En général, toute cette question est si complexe qu'il n'est pas possible, dans le cadre du présent rapport, de donner à diverses questions secondaires une réponse spécifique étayée de données réelles. On croit cependant que l'introduction d'une cinquantaine de navires provenant de la Voie maritime, pendant la période relativement courte de la morte-saison, dans une flotte mondiale de plus de 6,000 navires de charge solide, d'une capacité de 5,000 à 30,000 tonnes, n'aurait pas une influence appréciable sur les taux de fret courants.

Prises dans leur ensemble, les références 1, 2, 9 et 13 nous portent à conclure que, après le vaisseau F ou les navires des Lacs construits au Royaume-Uni, comme le vaisseau I, la concurrence la plus sérieuse qu'on pourrait envisager sur les Lacs viendrait naturellement des vaisseaux de la classe C. On notera que, si l'économie d'exploitation de ce navire n'égale pas celle du vaisseau F, elle n'en est pas très éloignée, mais que la différence est grande entre ces deux navires, pour ce qui est de l'adaptation au transport océanique. Les tables des références 9 et 13 indiquent que très peu de navires de charge solide de la capacité des vaisseaux E, F et G sont employés, comparativement à ceux de la grosseur du vaisseau C, et que la grande majorité de ces gros navires de charge seraient du type F ou G. D'autre part, la majorité des navires de charge inscrits comme ayant une capacité de port en lourd de moins de 14,500 tonnes seraient du type tramp et semblables aux vaisseaux C et D. Ceci est au moins partiellement confirmé par la référence 13, qui montre le nombre des vaisseaux du type tramp (C) qui étaient en construction en décembre 1955; on y verra que le nombre de ces navires de plus grandes dimensions, comparables au vaisseau E, est peu considérable.

7^e QUESTION

Quelle serait la perte moyenne de temps pour le séjour en cale sèche d'un océanique type *a*) lors des années de l'inspection quadriennale, *b*) au cours des autres années?

Réponse à la 7^e question
(Réf. nos 1 et 2)

La perte moyenne de temps pendant le séjour en cale sèche d'un océanique type serait *a*) de sept jours lors des années de l'inspection quadriennale et *b*) trois jours au cours des autres années. Il faut noter que ces périodes ne comprennent que le séjour en cale sèche et n'incluent pas les déroutements vers les ports de réparation ou autres retards imprévus.

On remarquera, cependant, qu'un navire océanique perd généralement de 30 à 35 jours de son année de service en raison de sa mise en cale sèche pour inspection, déroutements, avaries et réparation. En conséquence, nous avons inscrit aux références

Commission royale sur le cabotage

1 et 2 des chiffres indiquant l'effet que produit, sur les frais d'exploitation, l'imputation au trafic sur les Grands lacs d'une partie du coût de la perte de temps de ces 35 jours. On suppose que cela se produirait pendant la morte-saison et que la part de dépréciation attribuable à l'exploitation sur les Lacs, quant au transport du blé, serait dans le rapport 230/330 au lieu de 230/365 comme on le suppose dans les données.

La même rectification a été faite à la référence 2 sur le minerai pour une saison active de 210 jours. L'intérêt étant influencé par les mêmes facteurs, les rectifications portent à la fois sur l'intérêt et sur la dépréciation relativement au transport du blé et du minerai.

On estime à 210 jours la saison active du transport du minerai sur les Grands lacs. Dans la pratique, il est probable que les transports de minerai profiteraient pleinement des 230 jours de navigation sur les Lacs, la différence de temps pouvant être comblée par le transport d'une ou plusieurs cargaisons de grains. Une rectification à l'égard du minerai a donc été effectuée pour la dépréciation et l'intérêt à la référence 2, dans le cas des deux navires des Lacs, en vue d'imputer sur le total la dépréciation et l'intérêt quant au transport du minerai dans la proportion de 210/230.

8^e QUESTION

A quel âge les navires de charge solide a) servant exclusivement en eau salée b) servant exclusivement sur les Grands lacs et le fleuve Saint-Laurent, sont-ils généralement mis au rebut ou remplacés? Quels sont les âges correspondants pour les pétroliers servant en eau salée ou en eau douce? Quel âge de remplacement pourrait-on prévoir pour les vaisseaux C, D, E, F et G s'ils devaient passer environ 230 jours par année en eau douce et le reste du temps en eau salée?

Réponse à la 8^e question

Au meilleur de notre connaissance, il est d'usage de mettre au rebut et de remplacer les navires de charge solide a) à l'âge de 25 ans, lorsqu'ils ont servi exclusivement en eau salée et b) à l'âge de 40 ans, lorsqu'ils ont navigué exclusivement sur les Grands lacs ou le fleuve Saint-Laurent. Ce sont là des moyennes qui, dans la pratique, peuvent être dépassées par une marge appréciable. Les âges correspondants pour les pétroliers en haute mer ou en eau douce seraient, respectivement, d'environ 17 et 25 ans. On pourrait s'attendre que l'âge de remplacement des vaisseaux C, D, E, F et G qui passent 230 jours en eau douce et le reste de l'année en eau salée serait, dans le cas des navires de charge solide, d'environ 30 à 35 ans et, dans le cas des pétroliers, d'environ 20 à 25 ans.

9^e QUESTION

Quel est l'usage général quant aux méthodes de dépréciation et aux taux à l'égard des nouveaux vaisseaux, en eau salée et sur les Grands lacs respectivement, et quelle méthode et quel taux, selon vous, correspondraient pour les vaisseaux de C à G? Les différences dans la pratique au Royaume-Uni et au Canada permettent-elles de comparer les conditions de service (dans le service océanique, par exemple)?

Réponse à la 9^e question

Alors que le gouvernement canadien permet l'amortissement sur le solde dégressif, la pratique habituelle chez les exploitants du Canada et du Royaume-Uni est d'utiliser la méthode d'amortissement constant pendant une période quelque peu inférieure à la durée prévue mentionnée dans la huitième question, par exemple, 4% pour les exploitants canadiens sur les Grands lacs et 5% pour les exploitants en haute mer. Voir aussi la réponse à la question 5(f).

COMPARAISON DU PRIX DE REVIENT À L'UNITÉ

Les principaux changements proposés dans le présent rapport, dans la comparaison détaillée des navires types énumérés dans la pièce 200 de la *Canada Steamship Lines*, sont les suivants:

- (1) Capacité de port en lourd du navire, à un tirant d'eau de 25' 6":
Influe principalement sur le tonnage des vaisseaux C et D quant aux grains et au minerai. Elle n'a qu'un effet minime sur E, F et G.
- (2) Nombre de voyages par saison:
Il est influencé principalement par les différences dans le nombre de boisseaux chargés et la capacité de port en lourd notés dans le paragraphe (1) ci-dessus.
- (3) Coût de construction:
Touche surtout les vaisseaux D et E, et un peu moins tous les autres.
- (4) Nombre de jours de service par année:
La pratique proposée dans le présent rapport, à savoir d'imputer les frais fixes à une période de 330 jours, au lieu de 365, produit un effet semblable sur tous les océaniques C, D, E, F et G. La pratique proposée dans le présent rapport d'imputer les frais fixes des transports de minerai sur les Lacs dans une proportion de 210/230 influe sur le coût unitaire des navires des Lacs. Cette pratique suppose que les navires en question consacreront 20 jours par saison au transport de marchandises autres que le minerai.
- (5) Salaires et consommation de combustible:
Les changements apportés aux chiffres de base fournis par la C.S.L., dans la pièce 200, touchent tous les navires, bien qu'inégalement. Ils sont expliqués à la référence 1 a).

L'effet de ces écarts entre les données de la pièce 200 et les estimations établies pour le présent rapport se reflète dans les coûts unitaires calculés pour le transport du blé et du minerai, par exemple, le coût à la tonne:

Navires	Transport du blé		Transport du minerai	
	C.S.L.	M.G. & G.	C.S.L.	M.G. & G.
A	\$2.29 (tonne)	\$2.35 (tonne)	\$1.33 (tonne)	\$1.33 (tonne)
B	1.79	1.88	.98	1.03
C	1.98	1.92	1.22	1.25
D	1.94	2.02	1.15	1.27
E	1.75	1.93	1.02	1.18
F	1.80	1.84	1.01	1.07
G .....	.....	.....	1.06	1.11
H	2.19	2.14	.....	1.21
I .....	.....	1.73	.....	.94
J .....	.....	1.82	.....	1.00
FF .....	.....	1.98	.....	1.19

MILNE, GILMORE, & GERMAN,
Naval Architects

Commission royale sur le cabotage

RAPPORT À LA COMMISSION ROYALE SUR LE CABOTAGE
SOMMAIRE DES RÉFÉRENCES

1. Tableau des frais d'exploitation pour le service de la tête des Lacs à Kingston—Transport des grains.
2. Tableau des frais d'exploitation pour le service de Sept-Îles à Hamilton—Transport de minerai.
3. *«*Modern Ore Carriers*», communication présentée par M. J. J. Henry à la Society of Naval Architects and Marine Engineers, mai 1955.
4. *«*New Ship Designs*»—Division maritime du secrétariat du Commerce des États-Unis, juillet 1955.
5. *«*On Design of Economic Tramp Ships*», communication présentée par M. E. C. B. Corlett à l'Institution of Naval Architects, octobre 1955.
6. *«*New Types of Bulk Carrier*» (minerai et grains)—Extrait de *Shipping World*, 28 décembre 1955.
7. Coûts de la construction maritime au Royaume-Uni—Courbe du coût approximatif des nouveaux navires de charge solide, de 1945 à 1954, avec données sur les frais jusqu'en 1956.
8. *«*European Shipbuilding Prices*»—Extrait de *Shipping World*, 8 février 1956, p. 170.
9. Tableau montrant le nombre de navires de charge solide, en 1953, selon les catégories de port en lourd—Renseignements extraits de «Appendix to the Register», de Lloyd.
10. Quantités de grains, de minerai et de charbon transportés dans le réseau des Grands lacs, 1955. Voir «*Record Great Lakes Season*»—*Shipping World*, 4 janvier 1956.
11. *«*The Cost of a Cargo Ship*»—*Shipping World*, 11 janvier 1956.
12. Prix des pétroles combustibles, mars 1956.
13. Tramps océaniques en construction dans le monde, au 1^{er} décembre 1955.
14. Moyenne des gages et salaires hebdomadaires payés au Canada dans l'industrie de la construction maritime, de 1949 à 1953.
15. *«*Swedish Bulk Carrier Design*»—*Shipping World*, 9 novembre 1955.
16. *«*Financing Tonnage Replacement*»—*Shipping World*, 18 janvier 1956.
17. *«*Norwegian Shipping and Shipbuilding*»—*Shipping World*, 18 janvier 1956.
18. Transport du blé—De la tête des Lacs à Kingston—vaisseau FF.
19. Transport du minerai—De Sept-Îles à Hamilton—vaisseau FF.

*Non reproduit ici (*Ed.*).

DONNÉES DE BASE SUR LES NAVIRES, ET BLÉ TRANSPORTÉ AU COURS D'UNE SAISON DE 230 JOURS

Identification du navire	Type de navire	Vitesse m. à l'h.	Capacité en boisseaux à 25" 6" ou moins	Voyage aller et retour en milles	Durée du voyage (heures)					Boisseaux par saison	Tonnes par voyage	Blé par saison	Tonnes-milles par saison	
					En route	Charge-décharge	Total net	Aller et retour y compris	Blé par saison					
A	Thunder Bay Can.	14.4 14.4	623,000 Front de 230 environ 623,000	2068 2068	171.6 171.6	49.6 49.6	21.6 21.6	242.8 242.8	254.9 254.9	21.7 21.7	13,519,000 13,520,000	16,690 16,700	362,170 362,400	374,840,000 374,711,000
B	Thunder Bay R-U.	14.4 14.4	623,000 Front de 230 environ 623,000	2068 2068	171.6 171.6	49.6 49.6	21.6 21.6	242.8 242.8	254.9 254.9	21.7 21.7	13,519,000 13,520,000	16,690 16,700	362,170 362,400	374,840,000 374,711,000
C	Navire à pont-abri 445 pi.	14.4 14.4	377,100 350,000	2068 2068	171.6 171.6	29.4 28.8	15.4 14.4	216.4 214.8	227.2 225.5	24.3 24.5	9,640,000 8,580,000	10,100 9,400	245,430 229,800	253,775,000 237,610,000
D	Navire à pont-abri 495 pi.	14.4 14.4	455,400 440,000	2068 2068	171.6 171.6	42.4 42.0	18.5 18.1	232.5 231.7	244.1 243.3	23.6 22.7	10,292,000 9,930,000	12,200 11,800	275,720 267,900	285,094,000 276,967,000
E	Navire à pont-abri 640 pi.	14.4 14.4	653,300 650,000	2068 2068	171.6 171.6	50.3 50.2	25.0 24.8	246.9 246.6	259.2 258.9	21.3 21.3	13,915,000 13,850,000	17,500 17,450	372,750 371,700	385,424,000 384,322,000
F	Minéral-grains 640 pi.	14.4 14.4	638,300 635,000	2068 2068	171.6 171.6	50.0 49.8	22.0 21.8	243.6 243.2	255.8 255.4	21.6 21.6	13,787,000 13,720,000	17,100 17,050	369,360 368,300	381,918,000 380,802,000
G	Minéral-pétrole 640 pi.	14.4 14.4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
H	T.R. McLagan Can.	17.0 17.0	765,000 Front de 231 environ 765,000	2068 2068	149.6 149.6	53.1 53.2	26.1 26.2	228.8 231.0	240.2 242.5	23.0 22.8	17,595,000 17,442,000	20,490 20,500	471,270 467,200	487,293,000 483,085,000
I	T.R. McLagan R-U.	17.0 17.0	765,000 Front de 231 environ 765,000	2068 2068	149.6 149.6	53.1 53.1	26.1 26.1	228.8 231.0	240.2 242.5	23.0 22.8	17,595,000 17,442,000	20,490 20,500	471,270 467,200	487,293,000 483,085,000
J	T.R. McLagan R-U./Can.	17.0 17.0	765,000 Front de 231 environ 765,000	2068 2068	149.6 149.6	53.1 53.1	26.1 26.1	228.8 231.0	240.2 242.5	23.0 22.8	17,595,000 17,442,000	20,490 20,500	471,270 467,200	487,293,000 483,085,000

TRANSPORT DU BLÉ DE LA TÊTE DES LACS À KINGSTON

TABLEAU COMPARATIF DES FRAIS D'EXPLOITATION

Identification du navire	Type de navire	Pays de constr.	1955 Coût de construction (\$)	Pavillon	Équipage	Dépenses variables (\$)							Total des dépenses variables	Dépenses fixes (\$)			Total des dépenses fixes	Total des dépenses d'exploitation	
						Salaire	Combustible	Approvi- sionnements	Réparations et entretien	Fournitures, droits etc.	Frais généraux	Assurance		Armement et désarm.	Dépréciation	Intérêt à 2 1/2 %			
A	Thunder Bay	Can.	4,850,000 4,600,000	Can.	31 31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	716,850 695,200
B	Thunder Bay	R-U.	3,230,000 3,065,000	R-U.	31 31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	546,970 514,070
C	Navire à pont-abri 445 pi.	R-U.	2,680,000 2,600,000	R-U.	36 36	38,400 38,400	92,800 100,500	14,700 14,700	22,110 21,000	17,000 17,000	18,500 19,200	36,980 35,900	240,490 246,700	—	93,400 81,900	46,700 41,100	140,000 123,000	380,590 369,700	
D	Navire à pont-abri 495 pi.	R-U.	3510,000 3,710,000	R-U.	36 36	38,400 38,400	93,000 105,200	14,700 14,700	28,960 25,600	21,300 21,300	20,230 20,500	48,440 43,700	271,030 269,400	—	122,300 99,900	61,150 50,200	183,450 150,100	454,480 419,500	
E	Navire à pont-abri 640 pi.	R-U.	4,900,000 4,100,000	R-U.	36 36	41,000 41,000	117,730 120,000	14,700 14,700	39,600 33,000	27,800 27,800	24,080 23,700	64,030 56,600	328,340 316,900	—	167,300 129,200	83,650 64,900	250,950 194,100	579,890 511,000	
F	Minéral-grains 640 pi.	R-U.	4,250,000 4,300,000	R-U.	36 36	41,000 41,000	119,400 121,300	14,700 14,700	35,060 34,700	27,800 27,800	23,820 24,000	56,700 59,300	318,880 322,800	—	148,100 135,500	74,050 68,000	222,150 203,500	540,830 526,300	
G	Minéral-pétrole 640 pi.	R-U.	4,410,000 4,400,000	R-U.	36 36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
H	T.R. McLagan	Can.	5,820,000 6,100,000	Can.	31 31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	832,310 851,800
I	T.R. McLagan	R-U.	3,880,000 —	R-U.	31 31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	638,110 —
J	T.R. McLagan	R-U.	3,880,000 —	Can.	31 31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	680,330 —

DÉPENSES AU REGARD DU REVENU ET FRAIS PAR TONNE ET TONNE-MILLE

Identification du navire	Type de navire	Cons- truction et immatricula- tion	Total des boisseaux transportés	Manutention (\$)	Total des frais d'exploitation (\$)	Total des frais, y compris la manutention (\$)	Coût au boisseau (cents)	Total des tonnes transportées	Coût à la tonne (\$)	Tonnes-milles par saison	Coût par tonne-mille (cents)	Revenu à 7c. le boisseau	Bénéfice avant l'impôt (\$)
A	Thunder Bay	Can.	13,519,000 13,520,000	135,190 135,200	716,850 695,200	852,040 830,400	6.30 6.15	362,170 362,400	2.35 2.29	374,484,000 374,711,000	.228 .222	946,330 946,400	94,290 116,000
B	Thunder Bay	R-U.	13,519,000 13,520,000	135,190 135,200	546,970 514,070	682,160 645,270	5.05 4.80	362,170 362,400	1.88 1.79	374,484,000 374,711,000	.182 .173	946,330 946,400	264,170 297,130
C	Navire à pont-abri 445 pi.	R-U.	9,164,000 8,580,000	91,840 85,800	380,590 369,700	472,230 455,500	5.15 5.31	245,430 229,800	1.92 1.98	253,775,000 237,610,000	.186 .192	641,480 600,600	169,250 145,100
D	Navire à pont-abri 495 pi.	R-U.	10,292,000 9,930,000	102,920 99,900	454,480 419,500	557,400 519,400	5.42 5.19	275,720 267,900	2.02 1.94	285,094,000 276,967,000	.196 .187	720,440 689,300	163,040 179,900
E	Navire à pont-abri 640 pi.	R-U.	13,915,000 13,850,000	139,150 138,500	579,890 511,000	719,040 649,500	5.17 4.68	372,750 371,700	1.93 1.75	385,424,000 384,322,000	.187 .169	974,050 969,500	255,010 320,000
F	Minéral-grains 640 pi.	R-U.	13,787,000 13,720,000	137,870 137,200	540,830 526,300	678,700 663,500	4.92 4.84	369,360 368,300	1.84 1.80	381,918,000 380,802,000	.178 .175	965,090 960,400	286,390 296,900
G	Minéral-pétrole 640 pi.	R-U. R-U.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
H	T.R. McLagan	Can.	17,595,000 17,442,000	175,950 174,400	832,310 851,800	1,008,260 1,026,200	5.73 5.88	471,270 467,200	2.14 2.19	487,293,000 483,085,000	.207 .212	1,231,650 1,220,940	223,390 194,740
I	T.R. McLagan	R-U. R-U.	17,595,000 —	175,950 —	638,110 —	814,060 —	4.63 —	471,270 —	1.73 —	487,293,000 —	.167 —	1,231,650 —	417,590 —
J	T.R. McLagan	Const. au R-U. Imm. au Can.	17,595,000 —	175,950 —	680,330 —	856,280 —	4.87 —	471,270 —	1.82 —	487,293,000 —	.176 —	1,231,650 —	375,370 —

NOTA:

Les chiffres de la C.S.L. sont en gros caractères obliques.

Les chiffres de Milne, Gilmore et German supposent que la dépréciation et l'intérêt imputables sur l'exploitation des navires sur les Lacs sont dans le rapport 230/330 pour les vaisseaux C, D, E et F.

Référence n° 1(a)

Voici les principales différences entre les estimations initiales de la *Canada Steamship Lines* et les nôtres:

- (1) Capacité de port en lourd des vaisseaux C et D. Pour une vitesse de 14.4 milles à l'heure, nos estimations donnent une plus grande capacité de port en lourd que les calculs de la C.S.L., dont l'évaluation nous semble plutôt prudente. L'écart entre les deux évaluations a un effet particulièrement important pour le vaisseau C, dont la position relative par rapport aux vaisseaux D et E se trouve grandement améliorée.
- (2) Le temps de chargement et de déchargement, le nombre de voyages par saison et tous les calculs concernant les vaisseaux C, D, E et F sont modifiés par la différence entre les chiffres donnés et les chiffres vérifiés relatifs à la capacité de port en lourd. Pour le navire H, les chiffres relatifs au temps de déchargement du blé ne concordent pas, parce que la *Canada Steamship Lines* a apporté une modification à l'évaluation de base de ce facteur. Par suite de cette modification, le temps de déchargement est réduit d'environ deux heures.

Les chiffres de base de la C.S.L. concernant le temps de chargement ont été acceptés sans vérification détaillée, en raison de la rareté d'autres renseignements sûrs à cet égard. Ces chiffres comprennent l'évaluation par la *Canada Steamship Lines* du «temps perdu» à l'égard de chacune des différentes grosseurs des navires considérés et se fondent sur des données compilées par la C.S.L. à la suite d'un grand nombre de voyages effectués par des navires des Lacs de différentes dimensions. Ces données impliquent que le temps perdu lors du chargement diffère selon les dimensions des navires, supposition qui a un effet appréciable sur le résultat final et qui a été acceptée pour la raison susmentionnée.

Les chiffres de base de la C.S.L. sur le temps de déchargement comprennent une majoration de 10% pour les vaisseaux C, D et E. Cette majoration est acceptée pour les fins de nos calculs.

- (3) Les estimations du coût des navires D et E par la *Canada Steamship Lines* diffèrent des nôtres. Les différences dans les estimations du coût des autres vaisseaux ne sont pas considérées importantes. On regrette de ne pas connaître de cas récents de construction de tels vaisseaux (D et E) et que, par conséquent, des cas réels ne puissent confirmer les estimations. Cependant, nous considérons que les estimations utilisées se rapprochent assez de la réalité et concordent avec notre façon habituelle de calculer les prix du Royaume-Uni. Nous avons établi le prix du Royaume-Uni à 66% du prix canadien.
- (4) Pour le calcul des salaires sur les navires des Lacs supérieurs immatriculés au Royaume-Uni, tels les vaisseaux B et I, nous avons inclus dans notre estimation les frais du transport d'un équipage du Royaume-Uni au Canada et ceux de son rapatriement à la fin de la saison. Cette correction comporte l'addition de deux semaines de salaire en plus des frais de transport.
- (5) Pour la consommation du combustible, les chiffres révisés ne concordent pas avec les renseignements donnés, particulièrement dans le cas du transport du minerai par les vaisseaux C, D, E et F. La différence n'est pas aussi grande dans le transport du blé. On a appliqué les mêmes chiffres spécifiques pour la consommation du combustible à tous les vaisseaux à moteur diesel transportant ces deux produits et le calcul de la consommation dans tous les cas a été fait d'après les mêmes suppositions de base pour la durée du voyage en ce qui concerne la vitesse de croisière, la vitesse réduite, le temps passé dans les ports etc. On remarquera que nos chiffres sont plus élevés que ceux de la

Commission royale sur le cabotage

C.S.L. pour le transport du minerai et quelque peu inférieurs pour le transport du blé. On peut donc penser que les suppositions de base utilisées par la C.S.L. pour calculer ses données sur le transport du minerai et du blé peuvent ne pas concorder.

- (6) Réparations et entretien. On remarque que les chiffres inscrits à ces fins sont peu élevés en comparaison des sommes habituelles allouées pour la vie utile d'un navire. La C.S.L. explique que cela est attribuable au fait que les montants alloués s'appliquent à des navires neufs. Vu que nous sommes à étudier la concurrence possible des océaniques immédiatement après l'ouverture de la Voie maritime, il semble raisonnable de faire la comparaison entre des vaisseaux neufs et, comme tous les cas sont traités de la même façon, nous avons accepté cette méthode. En conséquence, pour notre calcul, nous avons adopté, pour fins de vérification, $\frac{3}{4}$ de 1% comme étant une moyenne assez représentative pour les premières années de service des nouveaux navires des Lacs, plutôt que la moyenne plus courante de 2 à 2½% normalement adoptée pour la durée d'un navire. Ceci se rapproche beaucoup de l'allocation réelle utilisée par la *Canada Steamship Lines* et qui se chiffre à 0.743% environ.
- (7) Nous avons établi les frais généraux d'après le coût en capital, employant le même pourcentage d'allocation que la C.S.L., lequel semble équitable et raisonnable.
- (8) Les chiffres de la C.S.L. quant à l'assurance sont passablement bas, mais nous croyons qu'ils sont réalisables. Nous les avons donc acceptés tout en les rectifiant, naturellement, en raison des différences dans le coût initial. L'assurance des vaisseaux E, F et G a été calculée de la même façon que celle des vaisseaux H, I et J, ceux-ci étant tous dans la même catégorie quant aux dimensions. Pour la même raison, on s'est servi de la même base pour les vaisseaux C et D que pour A et B.
- (9) Nous avons calculé la dépréciation à 4% par année pour les navires des Lacs et à 5% par année pour les océaniques, ce qui est conforme à la pratique courante. Cependant, la *Canada Steamship Lines* a imputé 230/365 de la dépréciation des océaniques sur la saison d'activité sur les Lacs. Le reste a été imputé sur l'activité d'hiver sur l'océan. L'allocation habituelle est de 330 jours de service par année pour les vaisseaux de haute mer, le reste du temps constituant une moyenne, pour toute la durée d'un navire, du temps consacré à conduire le navire dans les chantiers de réparation et à l'en ramener, du temps passé en cale sèche et en réparation, du déroutement etc. Les chiffres de la C.S.L. supposent que cette période d'inactivité de 35 jours sera perdue au cours de l'hiver, mais l'amortissement est imputé, en partie seulement, sur cette période.
L'amortissement calculé par Milne, Gilmore & German est imputé entièrement sur le temps réel de l'exploitation des navires, lequel dans le cas des océaniques serait de 330 jours par année en moyenne. Notre bureau a donc calculé l'amortissement pour les périodes d'exploitation sur les Lacs en utilisant un rapport de 230/330 jours.
- (10) Les chiffres pour l'intérêt à 2½% sont adaptés d'après ceux de la *Canada Steamship Lines*, lesquels ont été rectifiés en raison des changements dans l'évaluation du coût initial; aussi, dans le cas des océaniques, l'intérêt imputé sur le service des Lacs a été fixé à 230/330 du total, comme pour la dépréciation. Le chiffre de 2½% représente une moyenne raisonnable à l'égard du coût initial réparti sur toute la période d'amortissement.
- (11) Les frais de manutention se fondent directement sur la capacité des navires pour le transport des grains.

MINÉRAI TRANSPORTÉ AU COURS D'UNE SAISON D'ÉTÉ

Identification du navire	Type de navire	Vitesse m. à l'h.	Capacité en tonnes brutes pour le minéral à 25°c	Voyage aller et retour en milles	Durée du voyage (heures)				Aller et retour, y compris (heures)	Voyages par saison	Tonnes transportées par saison	Tonnes-milles par saison
					En route	Chargement	Déchargement	Total net				
A	Thunder Bay Can.	14.4	18,000	17 08	143.4	6.00	24.0	173.4	182.1	27.7	498,600	425,800,000
		14.4	18,000	17 08	143.4	6.00	24.0	173.40	182.1	27.8	501,000	427,854,000
B	Thunder Bay R-U.	14.4	18,000	17 08	143.4	6.00	24.0	173.4	182.1	27.7	498,600	425,800,000
		14.4	18,000	17 08	143.4	6.00	24.0	173.40	182.1	27.8	501,000	427,854,000
C	Navire à pont-abri 445 pi.	14.4	10,100	17 08	143.4	3.4	21.5	168.3	176.7	28.5	287,850	245,820,000
		14.4	9,400	17 08	143.4	3.1	20.5	167.0	175.4	28.7	285,000	229,726,000
D	Navire à pont-abri 495 pi.	14.4	12,200	17 08	143.4	4.1	24.3	171.8	180.4	27.9	340,380	290,880,000
		14.4	11,800	17 08	143.4	3.9	23.8	171.1	179.7	28.1	332,000	285,526,000
E	Navire à pont-abri 640 pi.	14.4	17,500	17 08	143.4	5.8	33.3	182.5	191.6	26.3	460,250	393,050,000
		14.4	17,450	17 08	143.4	5.8	33.4	182.6	191.7	26.3	459,000	391,986,000
F	Minéral-grains 640 pi.	14.4	17,100	17 08	143.4	5.7	22.8	171.9	180.5	27.9	477,000	407,430,000
		14.4	17,050	17 08	143.4	5.7	22.7	171.8	180.4	28.0	477,000	407,358,000
G	Minéral-pétrole 640 pi.	14.4	16,750	17 08	143.4	5.6	22.3	171.3	180.0	28.0	469,000	400,530,000
		14.4	16,700	17 08	143.4	5.6	22.3	171.3	179.9	28.0	468,000	398,672,000
H	T.R. McLagan Can.	17.0	22,200	17 08	126.0	7.4	29.6	163.0	171.2	29.5	654,900	559,280,000
		17.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
I	T.R. McLagan R-U.	17.0	22,200	17 08	126.0	7.4	29.6	163.0	171.2	29.5	654,900	559,280,000
		17.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
J	T.R. McLagan R-U./Can.	17.0	22,200	17 08	126.0	7.4	29.6	163.0	171.2	29.5	654,900	559,280,000
		17.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

TRANSPORT DE MINÉRAI DE SEPT-ÎLES À HAMILTON

MINÉRAI TRANSPORTÉ AU COURS D'UNE SAISON D'ÉTÉ DE 210 JOURS

COMPARAISON DES DÉPENSES D'EXPLOITATION

Identification du navire	Type de navire	Construction	1955 Coût de construction (\$)	Pavillon	Équipage	Dépenses variables (\$)						Total des dépenses variables	Dépenses fixes (\$)			Total des dépenses fixes	Total des* dépenses d'exploitation	
						Solaires	Combustible	Approvisionnements	Réparations et entretien	Fournitures, droits etc.	Frais généraux		Assurance	Armement et désarm.	Dépréciation			Intérêt à 2 1/2 %
A	Thunder Bay	Can.	4,850,000	Can.	31												685,170	
			4,600,000		31													687,170
B	Thunder Bay	R-U.	3,230,000	R-U.	31												511,660	
			3,065,000		31												492,970	
C	Navire à pont-abri 445 pi.	R-U.	2,880,000	R-U.	36	35,100	93,700	13,400	22,200	15,500	17,990	33,760	231,650		85,270	42,635	127,905	359,555
			2,600,000		36	35,100	82,400	13,200	21,000	15,500	16,700	32,800	216,700		74,900	37,400	112,300	329,000
D	Navire à pont-abri 495 pi.	R-U.	3,510,000	R-U.	36	35,100	103,600	13,400	20,000	19,500	20,060	44,230	264,890		111,680	55,840	167,520	432,410
			3,170,000		36	35,100	94,000	13,200	25,800	18,500	18,700	39,900	246,000		91,300	45,700	137,000	383,000
E	Navire à pont-abri 640 pi.	R-U.	4,800,000	R-U.	36	37,500	115,100	13,400	39,700	25,400	23,110	58,460	312,670		152,730	76,365	229,095	541,765
			4,100,000		36	37,500	107,600	13,200	35,000	25,400	21,700	51,700	290,000		118,100	59,200	177,300	467,400
F	Minéral-grains 640 pi.	R-U.	4,250,000	R-U.	36	37,500	120,000	13,400	35,200	25,400	23,150	51,770	306,420		135,230	67,615	202,845	505,265
			4,300,000		36	37,500	110,500	13,200	34,700	25,400	22,100	54,200	297,600		123,800	62,000	185,800	483,400
G	Minéral-pétrole 640 pi.	R-U.	4,410,000	R-U.	36	37,500	120,300	13,400	36,500	25,400	23,310	53,710	310,120		140,320	70,160	210,480	520,600
			4,400,000		36	37,500	116,200	13,200	35,400	25,400	22,800	55,400	305,900		126,700	63,500	190,200	496,100
H	T.R. McLagan	Can.	5,920,000	Can.	31												791,920	
			6,100,000		31													
I	T.R. McLagan	R-U.	3,880,000	R-U.	31												616,135	
			—		31													
J	T.R. McLagan	Can.	3,880,000	Can.	31												653,155	
			—		31													

COMPARAISON DU COÛT PAR TONNE ET PAR TONNE-MILLE

Identification du navire	Type de navire	Construction	Pavillon	Total des tonnes transportées	Total des* Coût par tonne (\$)	Tonnes-milles par saison	Coût par tonne-mille (cents)
A	Thunder Bay	Can.	Can.	498,600	665,170	425,800,000	.156
				501,000	687,170	427,854,000	.156
B	Thunder Bay	R-U.	R-U.	498,600	511,660	425,800,000	.120
				501,000	492,970	427,854,000	.115
C	Navire à pont-abri 445 pi.	R-U.	R-U.	287,850	359,555	245,820,000	.146
				269,000	329,000	229,726,000	.143
D	Navire à pont-abri 495 pi.	R-U.	R-U.	340,380	432,410	290,880,000	.149
				332,000	383,000	285,526,000	.135
E	Navire à pont-abri 640 pi.	R-U.	R-U.	460,250	541,765	393,050,000	.138
				459,000	487,400	391,986,000	.119
F	Minéral-grains 640 pi.	R-U.	R-U.	477,000	509,265	407,430,000	.125
				477,000	483,400	407,358,000	.119
G	Minéral-pétrole 640 pi.	R-U.	R-U.	469,000	520,600	400,530,000	.130
				468,000	496,100	398,672,000	.124
H	T.R. McLagan	Can.	Can.	654,900	791,920	559,280,000	.142
				—	—	—	—
I	T.R. McLagan	R-U.	R-U.	654,900	616,135	559,280,000	.110
				—	—	—	—
J	T.R. McLagan	R-U.	Can.	654,900	653,155	559,280,000	.117
				—	—	—	—

NOTES:

* Ces coûts devront être augmentés pour inclure les péages de la Voie maritime

VÉRIFICATION DE LA CAPACITÉ DE PORT EN LOURD (CARGAISON) DU VASSEAU "C"

$$\text{Déplacement (eau douce)} = 445 \times 62 \times 255 \times .75 = 14,657 \text{ tonnes}$$

Navire sans cargaison		36	4,052
Port en lourd (total)			10,605
Combustible - 15 jours	=	270	
Eau douce	=	75	
Approvisionnements etc.	=	40	
Équipage et effets	=	5	
Divers	=	35	
Port en lourd de la cargaison			10,180

DISONS 10,100 TONNES

VÉRIFICATION DE LA CAPACITÉ DE PORT EN LOURD DU VASSEAU "D"

$$\text{Déplacement (eau douce)} = 495 \times 68.5 \times 25.5 \times .76 = 18,253$$

Navire sans cargaison		36	5,490
Port en lourd (total)			12,763
Combustible - 15 jours	=	300 T	
Eau douce	=	75	
Approvisionnements etc.	=	45	
Équipage et effets	=	5	
Divers	=	35	
Port en lourd de la cargaison			460
			12,303

DISONS 12,200 TONNES

VÉRIFICATION DE LA CAPACITÉ DE PORT EN LOURD DU VASSEAU "F"

$$\text{Déplacement (eau douce)} = 640 \times 73 \times 25.5 \times .79 = 26,145$$

Navire sans cargaison		36	8,084
Port en lourd (total)			18,061
Combustible - 15 jours	=	356	
Eau douce	=	75	
Approvisionnements etc.	=	50	
Équipage et effets	=	5	
Divers	=	35	
Port en lourd de la cargaison			521
			17,540 tonnes

DISONS 17,500 TONNES

Référence n° 2(a)

Les principales différences entre les estimations de la *Canada Steamship Lines* et les nôtres sont les suivantes:

- (1) Capacité de port en lourd des vaisseaux C et D. Voir les remarques à ce sujet à la référence 1 a).

On notera, toutefois, que pour le transport du minerai, tous les navires ont une capacité volumétrique suffisante pour charger jusqu'à un tirant d'eau de 25' 6", de sorte que les navires des Lacs supérieurs, «THUNDER BAY» et «T.R. McLAGAN», ont une capacité de port en lourd plus élevée pour le transport du minerai que pour le transport du blé.

- (2) La base sur laquelle nous avons fondé notre calcul à l'égard du minerai, en ce qui concerne les heures de marche, diffère quelque peu de la méthode qu'a employée la C.S.L. Les résultats obtenus correspondaient à peu près aux chiffres de la C.S.L.; par conséquent, nous avons adopté ces derniers. Pour ce qui est des navires qui n'étaient pas compris dans les données, nous avons calculé les heures de marche d'après notre méthode. Il convient de noter que, pour les navires qui font 17 milles à l'heure, on obtient un nombre moindre d'heures de marche par notre méthode que par celle de la C.S.L. Ainsi, en adoptant la méthode de la C.S.L., pour un navire qui fait 17 milles à l'heure, on arrive au résultat suivant:

$$\begin{array}{r}
 1708 \text{ milles pour l'aller et le retour} \\
 \text{moins } 360 \text{ milles de Montréal à Kingston, aller et retour} \\
 \hline
 = 1348 \text{ milles, à la vitesse de croisière} \\
 \hline
 1348 \text{ milles} \\
 \hline
 17 \text{ m. à l'h.} \\
 \hline
 = 79.29 \text{ heures} \\
 \text{plus } 50 \text{ heures—temps supplémentaire requis pour par-} \\
 \text{courir la Voie maritime} \\
 \hline
 129.29 \text{ heures}
 \end{array}$$

Mais on constatera que, pour les vaisseaux H, I et J, la durée du voyage a de fait été établie à 126 heures. Il semble que ce dernier chiffre serait plus exact, étant donné la plus grande vitesse à laquelle ces navires pourront naviguer dans les régions entre Kingston et Montréal, où la vitesse ne sera pas limitée. De la même façon, en ce qui concerne les navires dont la vitesse dépasse 14.4 milles à l'heure, on a diminué le chiffre de 50 heures donné par la C.S.L. pour le temps de franchissement de la Voie maritime. La durée de 50 heures a été vérifiée indépendamment et jugée raisonnable pour les navires d'une vitesse de 14.4 milles à l'heure.

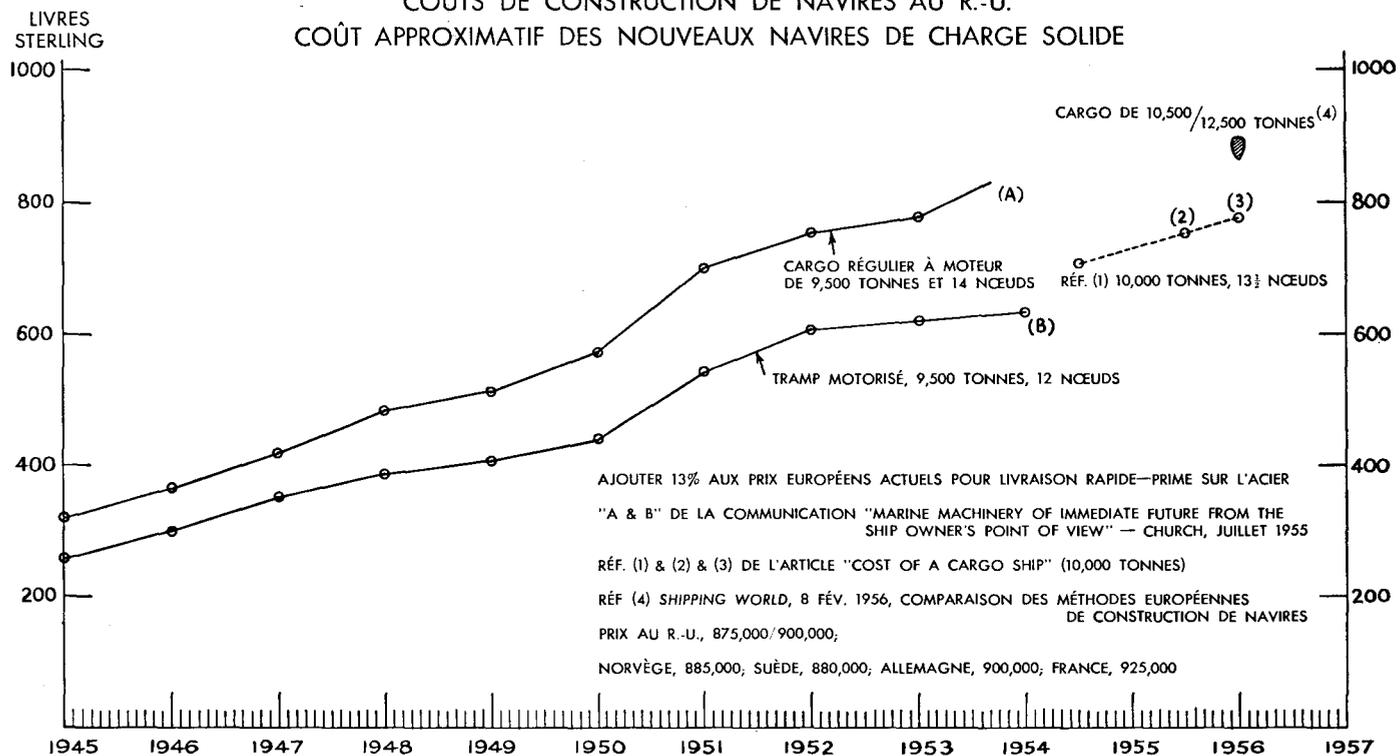
- (3) On estime raisonnable le nombre de tonnes que l'on peut charger et décharger à l'heure selon les chiffres de la C.S.L.; la différence entre les deux estimations, quant au nombre de tonnes transportées au cours d'une saison, provient de la différence des capacités estimatives de port en lourd. Toutefois, on pourra noter qu'il a été possible de faire une vérification du nombre d'heures nécessaires au déchargement en employant des données provenant de sources indépendantes. On s'est rendu compte que les majorations de temps données pour le déchargement des vaisseaux C, D et E sont raisonnables.
- (4) Écarts entre les prix estimatifs.
Voir la référence 1 a), paragraphe 3.

Commission royale sur le cabotage

- (5) Écarts entre les salaires estimatifs.
Voir la référence 1 a), paragraphe 4.
A l'égard du transport du minerai, on a fait un rajustement pour la saison plus courte (210 jours) et nous avons inclus le total des frais de transport et de rapatriement des équipages. Voir aussi la 7^e question.
- (6) Écarts quant à la consommation de combustible.
Voir la référence 1 a), paragraphe 5.
- (7) Réparation et entretien. Voir la référence 1 a), paragraphe 6.
De plus, il convient d'accorder une marge de 10%, en raison du travail plus pénible que comporte le transport du minerai; ceci fait plus que contrebalancer les économies réalisées en raison de la saison un peu plus courte. Le chiffre de la réparation et de l'entretien à l'égard du transport du blé a été modifié en multipliant le chiffre initial par 210/230, parce que la saison est plus courte, et en ajoutant 10% en raison du travail plus difficile.
- (8) Frais généraux. Voir la référence 1 a), paragraphe 7.
- (9) Assurance. Voir la référence 1 a), paragraphe 8.
- (10) Dépréciation. Voir la référence 1 a), paragraphe 9.
Il est à noter qu'on a adapté ces chiffres à une saison de 210 jours, comparativement à une saison de 230 jours pour le transport du blé.
- (11) Intérêts. Voir la référence 1 a), paragraphe 10.
Comme il a été mentionné au paragraphe 10 ci-dessus au sujet de la dépréciation, un rajustement a aussi été effectué à l'égard de l'intérêt imputable sur la saison d'exploitation dans les Lacs, laquelle compte 210 jours pour le transport du minerai, en comparaison de 230 jours pour le transport du blé.

Références n^{os} 3, 4, 5 et 6—non reproduites.

COÛTS DE CONSTRUCTION DE NAVIRES AU R.-U.
 COÛT APPROXIMATIF DES NOUVEAUX NAVIRES DE CHARGE SOLIDE



Commission royale sur le cabotage

Référence n° 7

Coût de la construction maritime au Royaume-Uni—courbes du coût approximatif des nouveaux navires de charge solide, de 1945 à 1954, avec des données sur les coûts jusqu'en 1956.

Référence n° 8—non reproduite.

Référence n° 9

NOMBRE DE NAVIRES DE CHARGE SOLIDE, EN 1953, DANS LES PRINCIPALES CATÉGORIES DE CAPACITÉ DE PORT EN LOURD

Capacité de port en lourd	Nombre de navires
5,000-10,500	4,019
10,501-14,500	2,352
plus de 14,500	61

Les données ci-dessus ont été extraites de l'«Appendix to the Register» de Lloyd, section IV, «Deadweight, etc., Dry Cargo Ships».

Référence n° 10

Extrait de «American Shipping and Shipbuilding», publié en page 7 de *Shipping World*, 4 janvier 1956.

RECORD GREAT LAKES SEASON

By mid-December, the Great Lakes-St. Lawrence system was closed to navigation, after an active and in some respects a record-breaking season. The Lake Carriers' Association reported that by December 1, the combined shipments of iron ore, coal, and grain by Great Lakes vessels, American and Canadian, totalled 151,337,810 tons—almost 33½ million more than 1954 cargoes to the same month and day. November ore shipments of 7,409,793 tons were the second highest ever recorded for that month and brought the year's aggregate movement of that commodity to 87,275,463 tons, breaking all peacetime records. Coal cargoes in November, amounting to 4,668,461 tons, set a five-year record; but grain shipments fell to 1,625,325, the lowest monthly figure since-grain-movement data was first compiled in 1942. Total grain cargoes for the year, up to December 1, were 9,861,057 tons.

Référence n° 11—non reproduite.

Référence n° 12

PRIX DES PÉTROLES COMBUSTIBLES, MARS 1956

Montréal—Diesel, medium	\$5.28 le baril (étranger)
	5.77 le baril (côtier)
—Mazout C	2.56 le baril
Halifax —Diesel, medium	5.07 le baril (étranger)
	5.56 le baril (côtier)
—Mazout C	2.41 le baril

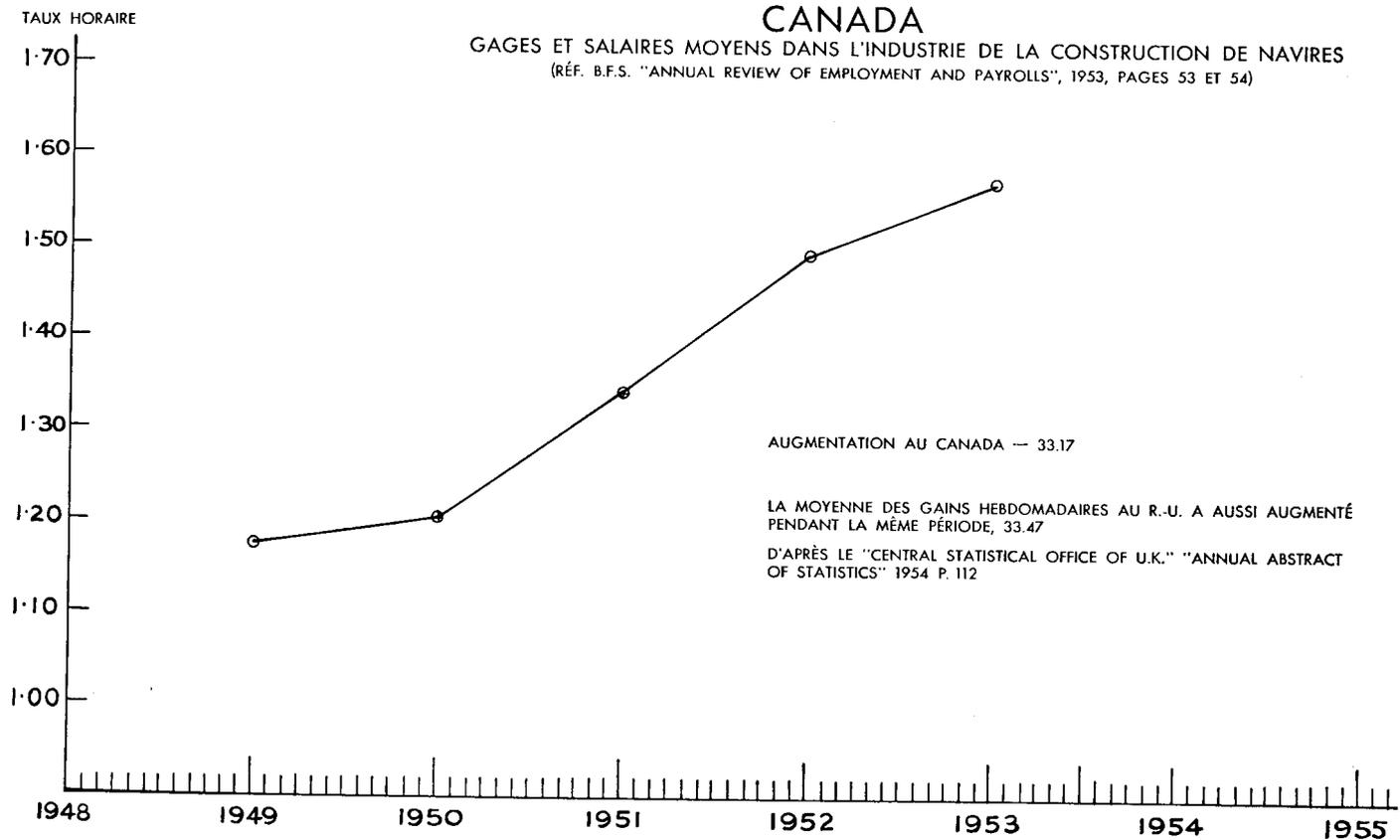
Référence n° 13

TRAMPS OCÉANIQUES EN CONSTRUCTION DANS LES CHANTIERS
DU MONDE, 1^{er} DÉCEMBRE 1955

(Shipping World and World Shipbuilding)

Navires en construction	562	
Navires à moteur diesel	471 =	85 %
Navires à vapeur:		
(à turbine)	69 =	12.5 %
(à machine alternative)	14/554 =	2.5 %
Navires de moins de 5,000 tonnes de port en lourd	53 =	9.45%
Navires de 5,000 à 8,500 tonnes de port en lourd	89 =	15.8 %
Navires de 8,600 à 10,500 tonnes de port en lourd	156 =	27.8 %
Navires de 10,600 à 12,500 tonnes de port en lourd	137 =	24.4 %
Navires de 12,600 à 14,000 tonnes de port en lourd	63 =	11.2 %
Navires de 14,100 à 16,000 tonnes de port en lourd	56 =	10 %
Navires de 16,100 à 19,000 tonnes de port en lourd	7 =	1.25%
Navires de 19,000 tonnes et plus de port en lourd	1 =	.15%
		(Port en lourd: 29,500 tonnes)
TOTAL	562 =	100 %

Des 110 navires pour lesquels nous possédons des renseignements quant au nombre d'hélices, 108, soit 98%, sont des vaisseaux à une seule hélice.



Appendice XIII

Références n^{os} 15, 16 et 17—non reproduites.

Référence n^o 18

TRANSPORT DU BLÉ—DE LA TÊTE DES LACS À KINGSTON—VAISSEAU FF

Identification du navire	FF	
Type de navire	Navire de 640 pieds, pour minerai et grains	
	Vitesse de 14.76 nœuds à 32'0" de tirant (10,900 c.-v.); 17 milles à l'heure à 25' 6" de tirant (8,500 c.-v.)	
Vitesse (milles à l'heure)	17	
Capacité en boisseaux à 25' 6" de tirant	601,100	
Voyage aller et retour (milles)	2,068	
Voyage (heures)	En route	= 149.6
	Chargement	= 49.03
	Déchargement	= 21.03
	<hr/>	
	Total net	= 219.7
	Total y compris 5%	= 230.6
Voyages par saison	23.9	
Boisseaux par saison	14,366,300	
Tonnes par voyage	16,100	
Tonnes de blé par saison	384,790	
Tonnes-milles par saison	397,872,000	
Construction	Royaume-Uni	
Coût de construction en 1955	\$4,830,000	
Pavillon	Royaume-Uni	
Équipage	36 personnes	
Salaires	\$ 41,000	
Combustible	151,390	
Approvisionnements	14,700	
Réparations et entretien	39,847	
Fournitures, droits etc.	27,800	
Frais généraux	24,470	
Assurance	64,430	
	<hr/>	
Total des dépenses variables		\$366,640
Armement et désarmement	rien	
Dépréciation	168,300	
Intérêt	84,150	
	<hr/>	
Total des dépenses fixes		252,450
Total des dépenses d'exploitation		\$619,090
Manutention		143,660
		<hr/>
Total des dépenses, y compris la manutention		\$762,750
Coût au boisseau	5.31¢	
Coût à la tonne	\$1.98	
Coût à la tonne-mille	0.192¢	
Revenu à 7¢ le boisseau	\$1,005,640	
Bénéfice avant l'impôt	\$ 242,890	

Commission royale sur le cabotage

Référence n° 19

TRANSPORT DU MINÉRAI—DE SEPT-ÎLES À HAMILTON—VAISSEAU FF

Identification du navire	FF	
Type de navire	Navire de 640 pieds, pour minéral et grains	
	Vitesse de 14.76 nœuds à 32' 0" de tirant (10,900 c.-v.); 17 milles à l'heure à 25' 6" de tirant (8,500 c.-v.)	
Vitesse (milles à l'heure)	17	
Capacité pour le minéral à 25' 6" de tirant	16,100 tonnes fortes	
Voyage aller et retour (milles)	1,708	
Voyage (heures)	En route	= 126.0
	Chargement	= 5.4
	Déchargement	= 21.5
	<hr/>	
	Total net	= 152.9
	Total y compris 5%	= 160.6
Voyages par saison	31.4	
Tonnes par saison	505,540	
Tonnes-milles par saison	431,731,000	
Construction	Royaume-Uni	
Coût de construction en 1955	\$4,830,000	
Pavillon	Royaume-Uni	
Équipage	36 personnes	
Salaires	\$ 37,500	
Combustible	165,026	
Approvisionnements	13,400	
Réparations et entretien	40,020	
Fournitures, droits etc.	25,400	
Frais généraux	28,135	
Assurance	58,829	
	<hr/>	
Total des dépenses variables		\$368,310
Armement et désarmement	rien	
Dépréciation	\$ 153,680	
Intérêt à 2½%	76,840	
	<hr/>	
Total des dépenses fixes		230,520
		<hr/>
Total des dépenses d'exploitation		\$598,830
Coût à la tonne	\$1.19	
Coût à la tonne-mille	0.139¢	

APPENDICE XIV

Gains réalisés par les navires après le paiement de l'impôt sur les sociétés

COMPARAISON DE L'IMPÔT AU CANADA ET AU ROYAUME-UNI

1. *Le problème*

Le but de l'analyse qui suit est de savoir lequel de quatre des navires dont on a parlé au chapitre VI, serait en mesure de fournir un service donné de transport au plus bas prix à la tonne. Ces quatre navires sont les suivants:

H—Navire de transport en vrac sur les Grands lacs, construit et immatriculé au Canada.

J—Navire de transport en vrac sur les Grands lacs, construit au Royaume-Uni et immatriculé au Canada.

C—Tramp océanique non spécialisé, construit et immatriculé au Royaume-Uni.

F—Navire de transport en vrac pour l'océan et la Voie maritime, construit et immatriculé au Royaume-Uni.

On y étudie surtout l'état de la concurrence entre les transports distincts du blé et du minerai de fer sur les Grands lacs après l'ouverture de la Voie maritime. Les exemples sont tirés de l'appendice XIII, le rapport préparé pour la Commission par des architectes-conseils d'après des études soumises par la *Canada Steamship Lines Limited*. Dans la dernière partie, on envisage l'utilisation plus générale du vaisseau C dans les eaux canadiennes, en comparaison d'un navire semblable immatriculé au Canada.

Le principe de base est celui-ci: le prix d'un service donné fourni par un navire déterminé doit être suffisant pour rapporter ce qu'un exploitant considérerait un rendement raisonnable sur son placement, compte tenu des risques. La suffisance du revenu exigé est considérée du point de vue de l'armateur au moment où celui-ci décide d'engager ou non des capitaux dans un nouveau navire pour continuer le service ou pour y accroître sa participation, car la continuité du service dépend de telles décisions.

Le revenu dont il s'agit doit être réalisé sur les gains du navire après le paiement des impôts sur le revenu et les bénéfices. Aux taux d'imposition du Canada et du Royaume-Uni, c'est un point qui mérite sérieuse considération. En outre, il y a des différences fondamentales dans le barème d'imposition des deux pays. L'allocation pour investissement au Royaume-Uni, pouvant être réclamée dès sa réalisation et en sus de la dépréciation, autorise un allègement appréciable de l'impôt et peut permettre de recouvrer une partie considérable du placement initial au cours d'une année. Des allocations de 33 $\frac{1}{3}$ % pour l'amortissement constant et de 15 ou 12 $\frac{1}{2}$ % sur le solde dégressif permettent également de recouvrer un montant plus considérable du capital dès les premières années et de stimuler ainsi les placements, à des degrés divers toutefois. Il faut également tenir compte des différences dans la quotité de la double imposition des gains, d'abord comme revenu de l'entreprise et ensuite comme revenu des détenteurs d'actions ordinaires.

Il s'agit donc de trouver un dénominateur commun pour exprimer le taux de rendement exigé, en tenant compte du fait que les gains du navire après les débours et le paiement des impôts seront plus considérables au cours des premières années et s'accumuleront à des taux différents selon l'assujettissement à l'impôt.

A cet égard, on indique ci-après que les gains d'un seul navire ne seraient vraisemblablement pas assez considérables au cours des premières années d'exploitation

Commission royale sur le cabotage

pour permettre à son propriétaire de réclamer les allocations pour investissement et pour dépréciation aussi rapidement que le permet la loi, mais que les allocations peuvent être ainsi réclamées lorsqu'il s'agit d'un navire ajouté à une flotte. On présumera qu'il s'agit du dernier cas, parce que celui-ci serait plus typique et parce qu'il montre le plein effet des allocations.

On suppose également qu'au moment où l'on prend la décision d'investir, les débours annuels en perspective sont ceux mentionnés aux «dépenses variables» données par les architectes navals à l'appendice XIII. En ce qui a trait aux navires des Lacs H et J, les débours comprennent également les frais annuels de l'armement et du désarmement. On présume aussi que les navires n'auront aucune valeur, de rebut ou autre, à la fin de leur vie économique de 20 ou 25 ans, selon le cas. On suppose en outre qu'aucune dette obligatoire n'est attribuable à l'acquisition du navire, vu que le rendement sur le placement serait plus que suffisant pour acquitter les paiements de l'intérêt sur toute dette pouvant être assumée dans la pratique.

2. Assujettissement à l'impôt sur les sociétés

On présume que les propriétaires des vaisseaux H et J sont des entreprises soumises à l'impôt canadien sur le revenu en vertu de la loi fédérale seulement, comme on le souligne au chapitre VI, et que le revenu des sociétés comprend au moins \$20,000 provenant d'autres sources, de sorte que les gains du navire sont frappés d'un impôt de 47% des bénéfices. Le vaisseau H bénéficierait d'un amortissement constant de 33⅓% en vertu de la Loi aidant à la construction de navires au Canada, tandis que le vaisseau J aurait droit à une dépréciation de 15% sur le solde dégressif. On présume que les vaisseaux C et F appartiennent à des sociétés soumises aux impôts du Royaume-Uni sur le revenu et les bénéfices, que chacun peut bénéficier de l'allocation de 40% pour investissement et qu'une dépréciation de 12½% est réclamée sur le solde dégressif; le taux combiné d'imposition sur le revenu et les bénéfices est de 45½% sur la portion non répartie des bénéfices aux fins de l'imposition et de 30% sur la portion distribuée, comme l'indique le chapitre VI.

3. Limitation du revenu à l'égard des allocations pour dépréciation et investissement

Les allocations pour l'investissement et la dépréciation sont évidemment limitées en ce sens qu'elles ne peuvent être réclamées que dans la mesure où les gains le permettent. Une allocation considérable est très avantageuse pour l'exploitant lorsque la demande occupe tous ses navires à des taux de fret relativement élevés. Elle peut également être plus avantageuse au propriétaire d'une flotte qu'à celui d'un seul navire, spécialement si les autres navires de la flotte ne sont plus éligibles qu'à des allocations de dépréciation relativement petites.

Le tableau I ci-après illustre la relation entre les gains de chacun des quatre navires et les allocations qui pourraient être réclamées uniquement sur ces gains, si les navires étaient affectés au transport du blé décrit à l'appendice XIII. On présume que le revenu est de 8¼ cents le boisseau ou \$3.26% la tonne forte, taux maximum actuellement permis par la Commission des grains pour le transport jusqu'à Kingston. A ce niveau de revenu, seul le propriétaire du vaisseau J pourrait réclamer l'allocation maximum.

L'allocation de dépréciation permise au propriétaire du vaisseau H serait de \$1,940,000; il pourrait réclamer \$924,247 (rubrique 3 du tableau I), soit 15.9% du coût initial. Si les revenus et les frais demeuraient à ce niveau, il faudrait un peu plus de six ans pour amortir entièrement le coût du navire aux fins de l'impôt. Il ne serait pas nécessaire de payer d'impôt sur le revenu des sociétés pendant cette période, à la fin de laquelle le total des gains nets égalerait le coût initial du navire.

TABLEAU I

MONTANT DES ALLOCATIONS POUR DÉPRÉCIATION ET INVESTISSEMENT QUE L'ON PEUT RÉCLAMER À MÊME LES GAINS DU NAVIRE

Les vaisseaux H, J, C et F sont utilisés pendant 230 jours au transport du blé de Fort William-Port Arthur à Kingston, au cours de la première année d'exploitation¹, à \$3.25% la tonne forte (8¼ cents le boisseau).

	Vaisseau H	Vaisseau J	Vaisseau C	Vaisseau F
<i>1. Revenu</i>				
Tonnes fortes par saison	471,270	471,270	245,430	369,360
A \$3.26¼ la tonne	\$1,539,482	\$1,539,482	\$ 801,738	\$1,206,576
Plus revenu de l'entreposage d'hiver ²	14,725	14,725	.....	.....
Revenu au cours d'une saison	<u>\$1,554,207</u>	<u>\$1,554,207</u>	<u>\$ 801,738</u>	<u>\$1,206,576</u>
<i>2. Débours</i>				
Dépenses variables, arme- ment et désarmement ³	\$ 454,010	\$ 428,130	\$ 240,490	\$ 318,680
Frais de manutention	175,950	175,950	91,640	137,870
Total des débours	<u>\$ 629,960</u>	<u>\$ 604,080</u>	<u>\$ 332,130</u>	<u>\$ 456,550</u>
<i>3. Excédent de revenu</i>				
(1-2)	<u>\$ 924,247</u>	<u>\$ 950,217</u>	<u>\$ 469,608</u>	<u>\$ 750,026</u>
<i>4. Allocation pour dépréciation</i>				
Coût de construction	\$5,820,000	\$3,880,000	\$2,680,000	\$4,250,000
Taux annuel de dépréciation	33¾%	15%	12½%	12½%
Dépréciation de l'année	\$1,940,000	\$ 582,000	\$ 335,000	\$ 531,250
Dépréciation imputée sur la saison ⁴	<u>\$1,940,000</u>	<u>\$ 582,000</u>	<u>\$ 233,485</u>	<u>\$ 370,265</u>
<i>5. Part de l'allocation de dépré- ciation de H ne pouvant être réclamée à même les gains du navire</i>				
(4-3)	<u>\$1,015,753</u>	.....	.....	.....
<i>6. Excédent des gains du navire sur les débours et la dépré- ciation</i>				
(3-4) .....	.....	\$ 368,127	<u>\$ 236,123</u>	<u>\$ 379,761</u>
<i>7. Allocation pour investisse- ment</i>				
40% .....	.....	.....	\$1,072,000	\$1,760,000
Imputé sur la saison ⁵ .....	.....	.....	<u>\$ 747,152</u>	<u>\$1,184,848</u>
<i>8. Part de l'allocation pour inves- tissement ne pouvant être réclamée à même les gains du navire</i>				
(7-6) .....	.....	.....	<u>\$ 511,029</u>	<u>\$ 805,087</u>

¹ Voir le texte pour la description des vaisseaux; le coût de construction, le tonnage des cargaisons et les débours sont ceux donnés par les architectes-conseils à l'appendice XIII.

² 70% de 765,000 boisseaux de blé à 2¼c.; voir le chapitre VI.

³ Les frais d'assurance justifient la différence entre les vaisseaux H et J.

⁴ Allocation de l'année pour les vaisseaux H et J (navires des Lacs); 230/330 de l'allocation de l'année pour les vaisseaux C et F (océaniques).

⁵ 230/330 de l'allocation.

Commission royale sur le cabotage

Les propriétaires des vaisseaux C et F pourraient réclamer entièrement leurs allocations de dépréciation (réparties sur la saison de 230 jours dans une année comptant 330 jours ouvrables) à même les gains de leurs navires, mais non le plein montant de l'allocation pour investissement (rubrique 8 du tableau I). Si l'on présume que le rapport entre les frais et le revenu pendant l'hiver est le même que pour le transport du blé et que les frais et les revenus se maintiennent au niveau donné, il faudrait environ trois ans au propriétaire pour réclamer la pleine allocation pour investissement. Comme l'allocation s'ajoute à l'amortissement normal, le rythme de recouvrement du capital pendant ces trois années serait cependant très rapide.

Il est probable que la plupart des divers navires concurrents feront partie d'une flotte; dans ce cas, l'acquéreur d'un nouveau navire pourrait sans doute réclamer le plein montant des allocations disponibles chaque année. Selon le tableau I, il pourrait suffire de posséder deux ou trois autres navires. Par exemple, le plein montant de l'allocation pour la dépréciation du vaisseau H pourrait être réclamé si l'exploitant avait un autre revenu imposable dépassant \$1,015,753 (rubrique 5 du tableau I); un navire appartenant au même propriétaire et pour lequel on aurait réclamé antérieurement le plein montant de la dépréciation gagnerait un revenu imposable de \$924,247 (rubrique 3 du tableau I), et le solde pourrait provenir des gains d'un autre navire.

L'avantage de pouvoir réclamer une certaine partie de l'allocation pour dépréciation ou investissement d'un navire contre un autre revenu est appréciable mais ne doit pas être surestimé. Ainsi, dans l'exemple susmentionné, même si le plein montant de l'allocation de dépréciation du vaisseau H peut être réclamé dans un délai de trois ans, cela ne signifie pas que le propriétaire peut de ce fait recouvrer le coût initial du navire pendant cette période. Cela signifie plutôt qu'en plus du revenu devant être réalisé par H, l'acquisition de ce vaisseau l'exempte d'un impôt de 47% de \$1,015,753, soit \$477,404 par année pendant trois ans; de toute façon, il aurait réalisé l'autre 53%. Au cours des trois ou quatre années suivantes, les gains nets attribuables au vaisseau H faisant partie d'une flotte seraient moindres que ceux réalisés par le propriétaire d'un seul vaisseau H d'exactement \$1,432,212 ($3 \times \$477,404$). Selon le revenu donné, il faudrait un délai tout aussi long pour que le total cumulatif égalât le coût initial. Ainsi, l'avantage d'un propriétaire de flotte quant au recouvrement plus rapide de son capital au cours des trois premières années est en grande partie compensé par un rythme plus lent au cours des quelques années suivantes.

On supposera pour le reste de l'analyse que chaque navire doit être ajouté à une flotte dont les gains suffisent pour permettre de réclamer le plein montant des allocations pour dépréciation et investissement au fur et à mesure de leur disponibilité. On peut juger de l'importance des flottes en cause en supposant que le revenu pour le transport donné du blé est de \$2.29 la tonne (le taux auquel on est arrivé pour le vaisseau F à la section 7 ci-après), et en substituant ce chiffre dans les données établies au tableau I. On constatera que les propres gains du vaisseau J suffiraient pour réclamer une dépréciation de \$489,853 au lieu d'un montant permis de \$582,000; les gains d'un navire semblable ayant droit à une somme moindre pour la dépréciation—disons un navire plus vieux de trois ans ou plus—suffiraient pour réclamer le solde de \$92,147. On remarquera de même que les gains d'une flotte ayant une capacité de transport six ou sept fois supérieure à celle des vaisseaux H, C et F, permettraient de réclamer dès la première année le plein montant des allocations pour un nouveau navire, pourvu que l'éventail d'âge de chaque flotte soit assez étendu pour permettre de réclamer une dépréciation totale modérée à l'égard des autres navires. Des flottes de cette jauge ne sont pas exceptionnelles; la supposition paraît donc raisonnable.

4. «Fonds disponibles» provenant des gains du navire

On a dit que le but de la présente étude était de déterminer les prix comparatifs que pourraient faire les propriétaires de divers navires pour l'exécution d'un service donné. Dans chaque cas, on a pris pour acquis que le prix demandé devrait refléter, pour un vaisseau donné, les gains en perspective qui suffiraient à inciter un exploitant à investir dans celui-ci. Il est donc nécessaire de trouver une formule d'application générale pour estimer l'encouragement à l'investissement.

Un exploitant sera porté à investir dans un navire dans la mesure de l'excédent prévu des gains du navire sur les débours et les impôts sur le revenu ou les bénéfices payables par suite de l'exploitation. Cet excédent est appelé ci-après les *fonds disponibles* réalisés à l'égard d'un navire donné. L'exploitant doit recouvrer à même ces fonds son placement initial dans le navire, ou pourvoir au remplacement éventuel du navire, et réaliser autrement ce qu'il considère être un rendement suffisant.

Le rendement sur l'investissement comprend d'habitude (mais pas nécessairement) les bénéfices en espèces retirés de temps à autre. Dans le cas d'une société constituée, le retrait prend la forme d'un dividende, le plus souvent un montant précis à des intervalles réguliers. Les sommes qui restent après le paiement de tout dividende sont appelées ci-après les *fonds conservés*, c'est-à-dire cette portion des *fonds disponibles* qui demeure aux mains de la direction pour de nouveaux placements ou pour d'autres fins. Le tableau II, à la section 6, illustre les genèses des deux termes en partant d'un exemple précis.

Dans la pratique, le désir de réaliser un profit hâtif peut jusqu'à un certain point entrer en conflit avec le besoin de conserver une partie des gains à la disposition de la direction. Les deux demandes impliquent néanmoins des aspects différents de l'intérêt particulier de l'exploitant. Il faut conserver des fonds dans l'entreprise, non seulement en vue de recouvrer le capital initial engagé dans le navire, mais aussi pour faire face aux coûts plus élevés de remplacement et ainsi maintenir la valeur de l'avoir propre de l'armateur dans la flotte, de même que pour les très nombreux imprévus qui peuvent surgir. De plus, il peut être souhaitable de renoncer à des bénéfices immédiats en vue d'accroître ses intérêts dans la flotte ou d'augmenter celle-ci. Ainsi l'armateur, particulier ou société, peut résoudre le conflit en équilibrant ses intérêts, immédiats et à long terme.

En vue de réduire les gains nécessaires à une formule établie, le montant des *fonds disponibles* qui doit être envisagé de façon à favoriser l'investissement est considéré comme la somme des bénéfices que l'exploitant désirera encaisser de temps à autre et des *fonds conservés* qu'il croit nécessaires ou utiles aux engagements futurs de l'entreprise. La formule doit donc établir des suppositions appropriées quant aux dividendes et aux gains conservés. Ces deux sujets sont traités dans les sections 5 et 6 ci-dessous.

5. Suppositions touchant les dividendes

La principale difficulté consiste à établir quel taux de dividende déclaré par une société du Royaume-Uni équivaut à un taux donné pour une société canadienne. Il faut établir la question du point de vue de l'actionnaire individuel, puisque c'est à lui de dire si un dividende est élevé ou bas. L'actionnaire juge en fonction du rapport qu'il pourrait réaliser sur d'autres investissements, y compris le rendement au taux courant d'intérêt. On prend donc pour acquis que les dividendes britanniques et canadiens ont des rendements équivalents, si dans chaque pays un actionnaire type touche un revenu égal à celui d'une somme semblable placée à intérêt. On présume que le taux d'intérêt est de 5% dans chaque cas.

Une personne assujettie à l'impôt du Royaume-Uni constate qu'un rapport de 5% en dividendes déclarés par une société du Royaume-Uni représente exactement le même revenu, après paiement de l'impôt personnel, que celui d'un intérêt de 5%. Si elle

Commission royale sur le cabotage

détient des actions «ordinaires» cotées sur le marché à £100 et une obligation de la même valeur portant intérêt, chaque titre rapportant £5 ou 5%, chacun des rapports de £5 sur les placements est compris dans son revenu imposable et sujet à la même imposition. La société aurait retenu 42½% du dividende pour impôt sur le revenu, de sorte que le contribuable peut inscrire ce montant comme un crédit en présentant sa déclaration personnelle, alors que l'impôt total peut être dû sur les £5 d'intérêt s'il n'y a pas eu de déduction correspondante à la source. Néanmoins, l'assujettissement complet à l'impôt est le même dans chaque cas, y compris l'assujettissement à la surtaxe lorsqu'elle s'applique.

En vertu de la loi canadienne, le contribuable inclut dans son revenu le montant des dividendes reçus (moins les déductions permises en vue de l'épuisement et des frais incidents lorsqu'ils s'appliquent) ou le montant de l'intérêt, selon le cas. De l'impôt ainsi calculé, il peut déduire un crédit de 20% des dividendes nets reçus d'une société canadienne imposable, pourvu que l'impôt total ne soit pas réduit à moins que zéro¹. La contribution pour sécurité de la vieillesse (2% du revenu imposable, \$60 au maximum) ne peut pas être diminuée par ce crédit. Dans la plupart des cas, l'effet est que le taux d'impôt sur les dividendes est de 20% inférieur à celui s'appliquant au revenu provenant d'intérêts ou d'autres sources (exemples: une taxe nulle comparée à 20%, 13% comparée à 33% etc.). En de tels cas, pour chaque \$100 placé en actions ordinaires d'une entreprise canadienne payant un certain dividende, le contribuable réaliserait, après déduction des impôts, un revenu personnel qui serait plus élevé que s'il avait placé une somme semblable sur des titres portant intérêt et donnant le même rendement, l'écart équivalant à 20% des dividendes.

Dans ces circonstances, divers actionnaires constatent que le rendement différent d'un dividende procurerait le même revenu net, après déduction des impôts, qu'un intérêt de 5%, en fonction du montant de revenu imposable et de sa partie représentée par le revenu sur l'investissement. Ainsi, d'une part, un actionnaire dont l'ensemble du revenu n'est pas imposable, constaterait que le rapport de 5% d'un dividende lui procurerait le même revenu qu'un intérêt de 5%. D'autre part, il y a la personne dont le revenu imposable dépasse \$400,000, y compris le revenu de placements sujets à une surtaxe de 4%². Si elle achetait une obligation de \$100 rapportant \$5 par année d'intérêt la taxe sur les \$5 serait de 82% ou \$4.10, de sorte que l'augmentation de son revenu après déduction des impôts serait de 90 cents. Si, au contraire, elle a placé les \$100 dans des actions d'une société canadienne imposable à un rendement de X%, l'impôt serait de 82% de \$X, moins le crédit d'impôt de 20% de \$X, soit 62% de \$X, son revenu, après déduction des impôts, serait accru de 38% de \$X. Dans ce cas, le rendement du dividende (X%) sera l'équivalent du rendement de l'intérêt à 5%, si 38% de \$X=90c., c'est-à-dire si le rendement du dividende est 90/38, soit 2.37%. Ainsi, en général, plus le revenu d'un contribuable est élevé, moins aura besoin d'être haut le rendement d'un dividende pour qu'il considère celui-ci plus profitable que le revenu provenant de l'intérêt.

En dépit de la variation possible de 5% à 2.37% dans le rapport des dividendes que certains acheteurs pourraient trouver équivalent à un intérêt de 5%, on peut démontrer que 4% serait généralement considéré comme l'équivalent approximatif. Deux exemples suffiront.

1^{er} exemple—Un contribuable dont le revenu provient de salaire, de gages ou de pension («gains», en un mot), dont les exemptions personnelles sont de \$2,000 et qui dispose d'un montant à placer en valeurs mobilières.

¹ La loi de l'impôt sur le revenu, S.R.C. 1952, c. 148, art. 38, amendé à la cinquième session du 22^e Parlement, en 1957.

² D'une façon générale, la surtaxe de 4% frappe les revenus de placements dépassant \$2,400.

Appendice XIV

Les gains étant de \$2,500, un placement de \$1,000 sur obligations à 5% augmenterait le revenu de \$50, le portant à \$2,550. L'impôt serait de 15% de \$550, soit \$82.50, et le revenu net, après déduction des impôts, de \$2,467.50. D'autre part, \$1,000 placés dans des actions canadiennes à 4% augmenteraient le revenu de \$40, soit jusqu'à \$2,540. L'impôt serait de \$81 moins un crédit d'impôt de 20% de \$40 (\$8), un impôt net de \$73. D'où le revenu net après les impôts serait de \$2,467, inférieur de 50 cents à ce qu'il eût été si l'argent avait été placé dans des obligations.

Chaque \$1,000 additionnel placé dans des obligations augmenterait le revenu net après les impôts de \$42.50, à comparer aux \$42 dérivant du placement en actions, jusqu'à ce que le revenu sur le placement atteigne \$500. Ainsi, \$10,000 investis en obligations ajouteraient \$425 au revenu net après les impôts, en regard de \$420 s'il s'agissait d'actions, une différence de \$5 par année. Des montants plus considérables à placer donneraient une différence proportionnellement inférieure. Ainsi, \$20,000 placés en obligations donneraient un revenu net, après les impôts, de \$3,625, le taux d'imposition marginal étant de 17%, alors que \$20,000 de capitalisations produiraient un revenu net de \$3,259, seulement \$6 de moins par année.

Avec des gains de \$10,000, le taux d'imposition applicable au revenu additionnel est de 28%. Chaque \$1,000 placé en obligations augmenterait de \$36 le revenu net après les impôts; placé dans des actions, l'augmentation serait de \$36.80, soit 80 cents de plus. Si le montant à investir s'élevait à \$20,000, l'augmentation du revenu net serait de \$720 dans le cas d'obligations et de \$736 dans le cas d'actions, soit une différence de \$16 par année.

Cet exemple montre que plusieurs contribuables en état de placer de \$100 à \$20,000 ou davantage retireraient à peu près le même revenu net (après déduction des impôts) d'actions canadiennes rapportant 4% en dividendes que d'obligations à 5%.

2° *exemple*—Un contribuable comptant sur un revenu de placements; exemption personnelle de \$1,000.

Si le capital dont doit provenir le revenu s'élève à \$50,000 et si la somme complète était placée en obligations portant un intérêt de 5%, le revenu annuel serait de \$2,500. L'impôt serait de \$239, y compris une surtaxe de \$4, laissant \$2,261 de revenu net après impôts. D'un autre côté, si \$30,000 étaient placés dans des obligations portant 5% d'intérêt et les autres \$20,000, dans des actions canadiennes à 4%, le revenu annuel serait de \$2,300. L'impôt serait de \$201, moins un crédit d'impôt de \$160 sur les dividendes, un impôt net de \$41; le revenu net après les impôts serait de \$2,259, seulement \$2 de moins par année³.

Si les capitaux à investir s'élevaient à \$100,000 et si la somme complète était placée en obligations portant 5%, le revenu annuel serait de \$5,000. L'impôt et la surtaxe seraient de \$784, laissant \$4,216 de revenu net. Si \$30,000 seulement étaient placés en obligations et \$70,000 en actions canadiennes à 4%, le revenu annuel serait de \$4,300. L'impôt et la surtaxe s'élèveraient à \$637 et le crédit d'impôt sur les dividendes à \$560, soit un impôt net de \$77; le revenu net après les impôts serait de \$4,223, soit seulement \$7 de plus par année⁴.

³ La meilleure répartition serait \$40,000 en obligations et \$10,000 en actions, produisant un revenu net de \$2,262.

⁴ La meilleure combinaison serait \$28,316 en obligations et \$71,684 en actions. L'impôt net serait de \$60 (caisse de la sécurité de la vieillesse); le revenu net après les impôts s'établirait à \$4,223.16.

Commission royale sur le cabotage

Cet exemple montre que plusieurs contribuables disposant de capitaux d'investissement relativement importants retireraient à peu près le même revenu net (après les impôts) d'une partie appréciable de leurs placements, que cette partie soit placée en actions canadiennes à 4% ou en obligations à 5%.

Après avoir établi que le rendement à 5% d'un dividende d'une société du Royaume-Uni peut être considéré comme l'équivalent du rendement d'un dividende à 4% environ d'une société canadienne, il reste à faire le lien entre l'évaluation des stocks et celle de la flotte, et à préciser la contribution d'un navire au dividende global de la société. Ces deux points sont contenus dans une seule supposition: chaque navire sera censé rapporter en dividendes chaque année de sa vie utile un montant équivalent à l'intérêt sur la valeur moyenne du navire pour toute sa durée, valeur estimée à la moitié du coût de construction. Une hypothèse semblable au sujet des valeurs moyennes a été utilisée par la C.S.L. dans le calcul des frais annuels d'intérêt, à la pièce 200. Dans le cas des navires du Royaume-Uni, on présume que le dividende représentera 5% de la moitié du coût de construction ou simplement 2½% du coût initial. De même, on s'attend que le dividende pour les navires canadiens soit 2% du coût initial.

6. Suppositions touchant les «fonds conservés»

Un exploitant n'est pas seulement intéressé au montant total des *fonds conservés* (définis à la section 4 ci-dessus) qu'un navire peut rapporter pendant sa vie utile mais aussi au rythme d'accumulation des fonds, par exemple, le nombre d'années requises pour égaler le capital investi dans le navire. Quel que soit le revenu par tonne de blé ou de minerai, les fonds s'accumuleront à un rythme différent pour chacun des quatre navires à l'étude, surtout à cause de l'incidence de l'impôt. Ainsi, le tableau II ci-dessous montre que, à un revenu de \$3.26% la tonne de blé (8¼c. le boisseau), les *fonds conservés* du vaisseau H seraient de \$1,285,251 la première année, c'est-à-dire que l'avoir de la société serait augmenté d'autant, parce que le vaisseau H aurait été ajouté à la flotte. Un calcul semblable montrera que, avec un revenu identique à la tonne, les montants comparatifs seraient de \$699,507 pour le vaisseau J (navire identique construit au Royaume-Uni) et de \$1,053,766 pour le vaisseau F. La société propriétaire réaliserait ainsi 22%, 18% et 36% du coût du navire dans la première année d'exploitation, en plus d'un dividende déterminé, en supposant que, dans le cas du vaisseau F, les gains durant l'hiver auraient été proportionnels à ceux réalisés dans le transport du blé.

Dans ces circonstances, la méthode adoptée pour placer sur une base commune les gains requis du navire consiste à présumer que les *fonds conservés* en perspective, capitalisés à un taux donné de rendement, doivent égaler le coût initial du navire dans chaque cas. En d'autres termes, on doit s'attendre que chaque navire puisse récupérer son coût initial au cours de sa vie utile, plus le même taux de rendement sur le capital engagé, car la valeur capitalisée est simplement la valeur actuelle d'une série de montants à recevoir, calculés à un taux de rendement donné. C'est la somme qui, placée au taux donné, rapporterait les paiements spécifiés et s'épuiserait ainsi, c'est-à-dire que les paiements comprennent à la fois le recouvrement du capital et le revenu sur le solde de l'investissement.

On peut se faire une idée de ce que pourra être le taux de rendement propre à susciter l'investissement par les données disponibles à l'égard du vaisseau H affecté au transport du blé jusqu'à Kingston, d'après un navire réel qui a déjà fait ce transport. Si le taux de transport envisagé est de 8¼c. le boisseau ou de \$3.26% la tonne forte, soit le maximum permis présentement par la Commission des grains, et si les autres prévisions concordent avec les données de l'appendice XIII, on verra d'après le tableau II ci-contre que les *fonds conservés* en perspective seraient de \$1,285,251 par année durant

TABLEAU II
VAISSEAU H—DÉPENSES ET REVENUS ANNUELS

Selon le transport du blé pendant 230 jours, comme à l'appendice XIII. Navire construit au Canada au coût de \$5,820,000, allocation d'amortissement constant de 33⅓%, dividendes 2%. Navire appartenant à une flotte immatriculée au Canada et ayant d'autres revenus imposables dépassant \$1,015,753.

Revenu annuel supposé

(a) Transport de 471,270 tonnes de blé à 3.26%	= \$1,539,482
(b) Entreposage hivernal de 70% de 765,000 boisseaux de blé à 2⅓c.	= 14,725
(c) Total des gains annuels du navire (revenu)	\$1,554,207

	1 ^{re} à la 3 ^e année, chacune	4 ^e à la 25 ^e année, chacune	Total des 25 années
	\$	\$	\$
1. Impôt sur le revenu des sociétés			
(a) Revenu	1,554,207	1,554,207	38,855,175
(b) Moins déductions:			
Débours (rubrique 2, tableau I)	629,960	629,960	15,749,000
Allocation de dépréciation	1,940,000	.....	5,820,000
Total des déductions	2,569,960	629,960	21,569,000
(c) Revenu imposable (a) — (b)	— 1,015,753 ¹	924,247	17,286,175
(d) Impôts, 47% de (c)	— 477,404 ²	434,396	8,124,500
2. Revenu et dépenses			
(a) Revenu	1,554,207	1,554,207	38,855,175
(b) Dépenses:			
Débours	629,960	629,960	15,749,000
Impôts, 1 (d) ci-dessus	— 477,404	434,396	8,124,500
Dépenses totales (ou nettes)	152,556	1,064,356	23,873,500
(c) <i>Fonds disponibles</i> (excédent du revenu sur les dépenses), (a) — (b)	1,401,651	489,851	14,981,675
(d) Moins les dividendes appliqués aux gains du vaisseau H (4% de ½ de \$5,820,000)	116,400	116,400	2,910,000
(e) <i>Fonds conservés</i> (excédent du revenu sur les dépenses et les dividendes), (c) — (d)	1,285,251	373,451	12,071,675

¹ On peut réclamer une réduction de \$1,015,753 pour réduire le revenu imposable des autres navires de la flotte.

² L'impôt autrement payable sur d'autres gains de la flotte est réduit de \$477,404.

Commission royale sur le cabotage

trois ans et de \$373,451 par année pour les 22 autres années, ce qui équivaut à \$373,451 par année durant 25 ans, plus \$911,800 pour chacune des trois premières années. On doit trouver le taux de rendement auquel la valeur actuelle des annuités égalerait \$5,820,000.

La valeur actuelle de \$1 par année durant n années à un taux de rendement

de $i\%$ est $\left\{ \frac{1 - \frac{1}{(1+i)^n}}{i} \right\}$. Le symbole ordinaire pour cette formule est $a_{\overline{n}|i}$. Dans

ce cas, le taux de rendement nécessaire se trouve alors dans la solution de l'équation

$$\$373,451 a_{\overline{25}|i} + \$911,800 a_{\overline{3}|i} = \$5,820,000.$$

d'où $i=9.48\%$.

D'autre part, si le taux de transport prévu était de 7c. le boisseau ou \$2.61½ la tonne forte, taux en vigueur au cours de deux années récentes, l'équation serait:

$$\$210,266 a_{\overline{25}|i} + \$911,800 a_{\overline{3}|i} = \$5,820,000,$$

d'où $i=3.99\%$.

On doit souligner que ces taux de rendement ont trait seulement à un exemple hypothétique où le navire n'est jamais immobilisé pour manque de cargaison. Selon la preuve soumise à la Commission, ni un vaisseau H ni une flotte composée de tels navires et appartenant à un même exploitant ne pourraient produire un tel rendement aux revenus donnés, car il est courant qu'une partie de la flotte des Lacs soit immobilisée pendant une partie de la saison, faute de clientèle. Les taux de rendement dérivés sont utiles, cependant, pour fins de comparaison entre des navires affectés au même transport hypothétique. A cette fin, on estime que les *fonds conservés* en perspective pour chaque navire doivent représenter la récupération du capital plus un rapport de 7%, intermédiaire entre les deux taux trouvés ci-dessus. De plus, on doit signaler que le chiffre en question est un taux éventuel de rendement et pas du tout un taux assuré.

7. Revenu requis

Vaisseau H

Disons que R représente le revenu requis provenant du transport du blé pendant une saison de 230 jours, et que r soit le revenu requis par tonne de blé, de sorte que $471,270 r=R$. Le revenu du vaisseau pour l'année, y compris l'entreposage des grains en hiver⁵, est donc $R+\$14,725$. Le tableau III qui suit indique que les *fonds conservés* en perspective sont de $(.53R+\$469,325)$ chaque année pendant trois ans et de $(.53R-\$442,475)$ chaque année pendant les 22 années subséquentes, ce qui équivaut à $(.53R-\$442,475)$ l'an, pendant 25 ans, plus \$911,800 pour chacune des trois premières années⁶. Il faut déterminer la valeur de r de façon à ce que la valeur actuelle de ces annuités, se capitalisant à 7%, égale \$5,820,000, c'est-à-dire, il faut que

$$(.53R-\$442,475) a_{\overline{25}|7\%} + \$911,800 a_{\overline{3}|7\%} = \$5,820,000.$$

Les valeurs $a_{\overline{25}|7\%}$ et $a_{\overline{3}|7\%}$ se trouvent dans les tables de valeurs actuelles. Ainsi on constate que la valeur requise de R est de \$1,389,737, d'où r égale \$2.95 par tonne de blé.

⁵ Voir chapitre VI.

⁶ Les *fonds conservés* additionnels des trois premières années représentent 47% de l'allocation de dépréciation, réclamée en entier pour ces trois années.

Pour ce qui est du transport du minerai de fer, on suppose que le vaisseau y est employé 210 jours sur les 230 jours de chaque année d'exploitation, de sorte que les 210/230 du total annuel de l'allocation de dépréciation, des taxes, des dividendes et du revenu de l'entreposage d'hiver, sont assignés à cette période. Mettons que R' représente le revenu requis du transport pendant 210 jours et que r' soit le revenu requis à la tonne de minerai, de sorte que $654,900 r' = R'$. Le revenu du navire pendant 210 jours est ainsi: $R' + \$13,445$, y compris la part du revenu d'hiver. Le tableau IV ci-après montre que le transport du minerai fournit des *fonds conservés* en perspective de $(.53R' + \$496,705)$ pendant trois ans et de $(.53R' - \$335,808)$ pour les 22 années suivantes, ce qui équivaut à $(.53R' - \$335,808)$ l'an, pendant 25 ans, plus $\$832,513$ pour chacune des trois premières années. Il faut que la valeur capitalisée de ces sommes à 7% égale 210/230 de $\$5,820,000$, ou $\$5,313,913$, en présumant que le revenu probable au cours des 20 autres jours de chaque année d'exploitation comblera le solde de la valeur capitalisée. Il faut donc que

$$(.53R' - \$335,808) a_{\overline{25}|} + \$832,513 a_{\overline{3}|} = \$5,313,913,$$

d'où $R' = \$1,140,228$, $r' = \$1.74$ par tonne de minerai.

Vaisseau J

Les tableaux V et VI qui suivent contiennent des calculs semblables à l'égard des *fonds conservés* en perspective pour le vaisseau J transportant soit du blé soit du minerai de fer. L'allocation supplémentaire pour dépréciation dans la 25^e année provient de la supposition que le coût initial du navire doit être pleinement amorti aux fins de l'impôt, c'est-à-dire que le vaisseau n'a ni valeur de rebut ou autre, après 25 ans. L'amortissement à 15% sur la valeur décroissante s'établit à 98.28022% en 25 ans, d'où une dernière rectification de 1.71978% peut être exigée.

Dans le transport du blé, les *fonds conservés* en perspective sont de $(.53R' - \$389,958)$ l'an, pendant 25 ans, plus $\$273,540 (.85)^{n-1}$ chaque année, car $n=1$ à 25 ans, plus $\$31,362$ la 25^e année. La valeur actuelle d'une annuité de $\$1$ pour 25 ans ($a_{\overline{25}|}$)

est indiquée dans des tables publiées qui donnent également la valeur actuelle de $\$1$ remboursable dans 25 ans. La valeur actuelle d'une annuité décroissant en progression géométrique peut être calculée à l'aide d'une formule qui, dans le présent cas, se réduit à

$$\frac{\$273,540}{(1.07 - .85)} \left\{ 1 - \left(\frac{.85}{1.07} \right)^{25} \right\}.$$

En ajoutant les valeurs actuelles des trois composantes et en égalisant la somme à $\$3,880,000$, on constatera que R doit être égal à $\$1,162,361$. Comme le vaisseau transporte 471,270 tonnes de blé, r égale $\$2.47$ la tonne de blé.

De la même façon, le transport du minerai fournit des *fonds conservés* en perspective de $(.53R' - \$287,858)$ l'an) pendant 25 ans, plus $\$249,754 (.85)^{n-1}$ chaque année, car $n=1$ à 25 ans, plus $\$28,635$ la 25^e année. Il faut que la valeur actuelle de ces sommes égale 210/230 de $\$3,880,000$ ou $\$3,542,609$, d'où $R' = \$932,624$. La quantité totale de minerai transportée est de 654,900 tonnes, d'où $r' = \$1.42$ la tonne de minerai.

Vaisseau C

Les tableaux VII et VIII, qui suivent, indiquent les *fonds conservés* en perspective à l'égard du vaisseau C. L'amortissement à 12½% sur le solde dégressif s'établit à 93.07911% en 20 ans; par conséquent, on suppose qu'une rectification finale de 6.92089% est exigible la 20^e année.

Commission royale sur le cabotage

Pour le transport du blé, les *fonds conservés* prévus sont de (.545R—\$220,470) l'an, pendant 20 ans, plus \$106,236(.875)ⁿ⁻¹ chaque année, car n=1 à 20 ans, plus \$339,954 la première année, plus \$58,820 la 20^e année. L'équation des valeurs actuelles à 7% est

$$\begin{aligned}
 & (.545R - \$220,470) a_{\overline{20}|} + \frac{\$106,236}{(1.07 - .875)} \left\{ 1 - \left(\frac{.875}{1.07} \right)^{20} \right\} \\
 & + \$339,954 a_{\overline{1}|} + \frac{\$58,820}{(1.07)^{20}} = \$2,680,000 \times \frac{230}{330} \\
 & = \$1,867,879,
 \end{aligned}$$

quand les valeurs de $a_{\overline{20}|}$, $a_{\overline{1}|}$ et $(1.07)^{20}$ se trouvent dans les tables.

On constate ainsi que la valeur de R est de \$577,714. Le volume du blé transporté est de 245,430 tonnes, d'où r égale \$2.35 la tonne de blé.

Dans le cas du minerai, l'équation des valeurs actuelles à 7% est, de la même façon,

$$(.545R' - \$162,277) a_{\overline{20}|} + \$96,998 \times 5.036488 + \$310,393 a_{\overline{1}|} + \frac{\$53,705}{(1.07)^{20}} = \$1,705,455,$$

d'où R'=\$455,879. Le volume du minerai transporté est de 287,850 tonnes, d'où r'=\$1.58 la tonne de minerai.

Vaisseau F

Les tableaux IX et X ci-après indiquent les *fonds conservés* prévus pour le vaisseau F.

Dans le cas du transport du blé, l'équation des valeurs actuelles est

$$(.545R - \$311,395) a_{\overline{20}|} + \$168,471 \times 5.036488 + \$39,106 a_{\overline{1}|} + \frac{\$93,277}{(1.07)^{20}} = \$2,962,121,$$

d'où R=\$846,002. La quantité de blé transportée est de 369,360 tonnes, d'où r=\$2.29 la tonne de blé.

Dans le cas du transport de minerai, l'équation des valeurs actuelles est

$$(.545R' - \$224,133) a_{\overline{20}|} + \$153,821 \times 5.036488 + \$492,227 a_{\overline{1}|} + \frac{\$85,166}{(1.07)^{20}} = \$2,704,545,$$

d'où R'=\$662,007. Le volume de minerai transporté est de 477,090 tonnes, d'où r'=\$1.39 la tonne de minerai.

Récapitulation

<i>Vaisseau</i>	<i>Revenu requis par tonne</i>	
	<i>Blé</i>	<i>Minerai</i>
H—Navire des Lacs construit et immatriculé au Canada	\$2.95	\$1.74
J—Navire des Lacs construit au R.-U. et immatriculé au Canada	2.47	1.42
G—Tramp océanique	\$2.35	\$1.58
F—Navire de transport en vrac pour l'océan et la Voie maritime	2.29	1.39

8. Revenus requis pour l'exploitation à l'année de vaisseaux identiques immatriculés au Royaume-Uni et au Canada

On établit ci-après une comparaison entre le vaisseau C, dont il est question à l'analyse précédente, et deux navires identiques, l'un acheté au même prix (\$2,680,000) et battant pavillon canadien, l'autre construit au Canada au coût de \$4,020,000 et immatriculé au Canada. Les revenus requis à l'étude ne comprennent que les frais

d'exploitation du vaisseau lui-même, exclusion faite des frais de manutention ou d'installations portuaires. On prend pour acquis que chaque vaisseau sera en service durant une année entière de 330 jours; les autres hypothèses fondamentales sont les mêmes que celles utilisées plus haut.

Vaisseau C, construit et immatriculé au Royaume-Uni

Les débours du vaisseau C peuvent varier considérablement selon le genre de transport auquel il est affecté, notamment en ce qui a trait au combustible, sans compter qu'il faut verser une surpaye d'environ \$20 par jour, pour tout l'équipage, quand le navire est employé plus de trois mois dans les eaux canadiennes ou autres en Amérique du Nord. On peut néanmoins arriver à une approximation acceptable en étendant à une année de 330 jours les frais variables pour 230 jours quant au transport du blé et 210 jours quant au transport du minerai, comme à l'appendice XIII. Les calculs sont les suivants:

$$\$240,490 \times \frac{330}{230} = \$345,051$$

$$\$231,650 \times \frac{330}{210} = \$364,021$$

$$\text{Moyenne par année de 330 jours} = \underline{\underline{\$354,536}}$$

Voici les données pertinentes:

	R
Revenu annuel requis	
Débours	\$ 354,536
Allocation d'investissement	\$1,072,000
Allocation de dépréciation	\$ 335,000 (.875) ⁿ⁻¹
Dépréciation additionnelle de la 20 ^e année	\$ 185,480
Dividendes	\$ 67,000

Suivant le procédé au tableau VII, ci-dessus, on se rendra compte que les *fonds conservés* en perspective sont de (.545R—\$249,897) par année pendant 20 ans, plus \$152,425(.875)ⁿ⁻¹ par année quand n=1 à 20 ans, plus \$487,760 la première année et \$84,393 la 20^e année. En capitalisant ces montants à 7% et en égalant le résultat à \$2,680,000, on obtient un revenu requis de \$706,896 par année de 330 jours, soit une moyenne de \$2,142 par jour d'exploitation.

Vaisseau identique construit au R.-U. et immatriculé au Canada

Les débours (dépenses variables) ne seraient supérieurs à ceux du vaisseau du Royaume-Uni qu'aux postes des salaires et des frais généraux, ceux-ci s'élevant à 10% des dépenses spécifiées, y compris les salaires⁷. Les salaires du Royaume-Uni sont de \$38,400 pour 230 jours quant au transport du blé et de \$35,100 pour 210 jours quant au transport du minerai; reportant chacun de ces chiffres à une année de 330 jours et faisant la moyenne, comme ci-dessus, on obtient un bordereau de salaires de \$55,127 pour l'année de service, environ \$167 par jour. On estime que le coût quotidien des salaires, sous immatriculation canadienne, serait d'environ \$430, soit \$141,900 pour

⁷ Voir l'appendice XIII. Les frais généraux du vaisseau C s'élèvent à 10% des salaires, du combustible, de l'approvisionnement, de la réparation et de l'entretien, des fournitures, des droits etc.

Commission royale sur le cabotage

330 jours, dépassant ainsi de \$86,773 le chiffre du Royaume-Uni. En ajoutant 10% pour frais généraux, on arrive à une différence totale de \$95,450 par année, i.e. les débours pour une année de 330 jours, sous l'immatriculation canadienne, seraient de \$354,536+\$95,450, soit \$449,986.

Les données pertinentes sont:

	R
Revenu annuel requis	
Débours	\$ 449,986
Allocation de dépréciation	\$ 402,000 (.85) ⁿ⁻¹
Dépréciation additionnelle de la 20 ^e année ⁸	\$ 103,875
Dividendes	\$ 53,600

Selon le procédé du tableau V, on constatera que les *fonds conservés* en perspective sont de (.53R—\$292,093) pour une période de 20 ans, plus \$188,940(.85)ⁿ⁻¹ par année quand n=1 à 20 ans, plus \$48,821 la 20^e année. En capitalisant ces montants à 7% et en égalant le résultat à \$2,680,000, on arrive à un revenu requis de \$874,755 par année de 330 jours, une moyenne de \$2,651 par jour d'exploitation. Cette exigence dépasse de \$167,859 par année le montant requis pour un vaisseau du Royaume-Uni, soit une différence de \$509 par jour ou d'environ 24%.

Vaisseau identique construit et immatriculé au Canada

On suppose que le coût du vaisseau construit au Canada serait de \$4,020,000, soit 50% de plus que le prix hypothétique de construction au Royaume-Uni et que ce coût serait amorti de façon constante à 33 $\frac{1}{3}$ %, en vertu de la Loi aidant à la construction de navires au Canada. Les seules dépenses variables qui différeraient de celles de l'exemple précédent seraient les frais annuels d'assurance, lesquels représenteraient environ \$53,055 des \$449,986 de débours. Si l'on ajoute 50% aux frais d'assurance, les débours d'un navire de construction canadienne s'élèvent au total à \$476,513.

Les données pertinentes sont:

	R
Revenu annuel requis	
Débours	\$ 476,513
Allocation de dépréciation pendant 3 ans à	\$1,340,000
Dividendes	\$ 80,400

Procédant comme au tableau III, on se rendra compte que les *fonds conservés* en perspective sont de (.53R—\$332,952) pendant vingt ans, plus \$629,800 pour chacune des trois premières années. En capitalisant ces montants à 7% et en égalant le résultat à \$4,020,000, on arrive à un revenu requis de \$1,049,810 par année de 330 jours, une moyenne de \$3,181 par jour d'exploitation. Ce revenu dépasse de 49% celui qui est requis pour un vaisseau identique construit et immatriculé au Royaume-Uni, et de 20% celui nécessaire pour un vaisseau construit au Royaume-Uni et immatriculé au Canada.

⁸ 3.87595% du coût initial.

TABLEAU III

GAINS DU VAISSEAU H TRANSPORTANT DU BLÉ

D'après une saison de 230 jours, comme à l'appendice XIII. Coût du navire, \$5,820,000; allocation d'amortissement constant de 33½%, dividendes 2%. Vaisseau appartenant à une flotte immatriculée au Canada.

Revenu annuel supposé

(a) Transport de 471,270 tonnes de blé à \$r la tonne	\$R
(b) Entreposage du blé en hiver	\$14,725
(c) Revenu annuel total	<u>\$R+\$14,725</u>

	1 ^o à 3 ^e année, chacune	4 ^o à 25 ^e année, chacune
	\$	\$
1. Impôt sur le revenu des sociétés		
(a) Revenu	R+ 14,725	R+ 14,725
(b) Moins déductions:		
Débours (rubrique 2, tableau I)	629,960	629,960
Allocation de dépréciation	1,940,000	.....
Total des déductions	<u>2,569,960</u>	<u>629,960</u>
(c) Revenu imposable (a)–(b)	R–2,555,235	R– 615,235
(d) Impôt, 47% de (c)	<u>.47R–1,200,960</u>	<u>.47R– 289,160</u>
2. Revenu et dépenses		
(a) Revenu	R+ 14,725	R+ 14,725
(b) Dépenses:		
Débours	629,960	629,960
Impôts, 1 (d) ci-dessus .....	.47R–1,200,960	.47R– 289,160
Total des dépenses	<u>.47R– 571,000</u>	<u>.47R+ 340,800</u>
(c) <i>Fonds disponibles</i> (a)–(b) .....	.53R+ 585,725	.53R– 326,075
(d) Moins dividendes appliqués aux gains du vaisseau H, 2% de \$5,820,000	116,400	116,400
(e) <i>Fonds conservés</i> (c)–(d)	<u>.53R+ 469,325</u>	<u>.53R– 442,475</u>

TABLEAU IV

GAINS DU VAISSEAU H TRANSPORTANT DU MINÉRAI DE FER

D'après le transport du minerai de fer pendant 210 jours d'une saison de 230 jours, comme à l'appendice XIII. Coût du navire, \$5,820,000; allocation d'amortissement constant de 33 $\frac{1}{4}$ %, dividendes 2%. Vaisseau appartenant à une flotte immatriculée au Canada.

Revenu supposé par 210 jours

(a) Transport de 654,900 tonnes de minerai de fer à \$r' la tonne	\$R'
(b) Entreposage du blé en hiver ¹	\$13,445
(c) Revenu total pour 210 jours	<u>\$R'+\$13,445</u>

	1 ^{re} à 3 ^e année, chacune	4 ^e à 25 ^e année, chacune
	\$	\$
1. Impôt sur le revenu des sociétés		
(c) Revenu	R'+ 13,445	R'+ 13,445
(b) Moins déductions:		
Débours ²	446,520	446,520
Allocation de dépréciation ¹	1,771,304	.....
Total des déductions	<u>2,217,824</u>	<u>446,520</u>
(c) Revenu imposable (a) — (b)	R'— 2,204,379	R'— 433,075
(d) Impôts, 47% de (c)	<u>.47R'— 1,036,058</u>	<u>.47R'— 203,545</u>
2. Revenu et dépenses		
(a) Revenu	R'+ 13,445	R'+ 13,445
(b) Dépenses:		
Débours ²	446,520	446,520
Impôts, 1 (d) ci-dessus .....	.47R'— 1,036,058	.47R'+ 203,545
Total des dépenses	<u>.47R'— 589,538</u>	<u>.47R'+ 242,975</u>
(c) Fonds disponibles (a) — (b) .....	.53R'+ 602,983	.53R'— 229,530
(d) Moins dividendes ¹	106,278	106,278
(e) Fonds conservés (c) — (d)	<u>.53R'+ 496,705</u>	<u>.53R'— 335,808</u>

¹ 210/230 du montant à la même rubrique au tableau III.

² Dépenses variables, plus armement et désarmement, de l'appendice XIII.

TABLEAU V

GAINS DU VAISSEAU J TRANSPORTANT DU BLÉ

D'après une saison de 230 jours, comme à l'appendice XIII. Coût du vaisseau, \$3,880,000; allocation de dépréciation, 15% du solde dégressif, dividendes 2%. Vaisseau appartenant à une flotte immatriculée au Canada.

Revenu annuel supposé

(a) Transport de 471,270 tonnes de blé à \$r la tonne.....	\$R	
(b) Entreposage du blé en hiver		\$14,725
(c) Revenu annuel total	<u>\$R+\$14,725</u>	

	Année n	Dépréciation additionnelle, 25 ^e année ¹
	\$	\$
1. Impôt sur le revenu des sociétés		
(a) Revenu	<u>R+ 14,725</u>	.....
(b) Moins déductions:		
Débours (rubrique 2, tableau I)	604,080	.....
Allocation de dépréciation	dn ²	+66,727
Total des déductions	<u>dn+604,080</u>	+66,727
(c) Revenu imposable, (a)–(b)	R–dn–589,355	–66,727
(d) Impôts, 47% de (c)	<u>.47(R–dn)–276,997</u>	<u>–31,362</u>
2. Revenu et dépenses		
(a) Revenu	<u>R+ 14,725</u>	.....
(b) Dépenses:		
Débours	604,080	.....
Impôts, 1 (d) ci-dessus .....	.47(R–dn)–276,997	–31,362
Total des dépenses	<u>.47(R–dn)+327,083</u>	–31,362
(c) Fonds disponibles (a)–(b) .....	.53R+.47dn–312,358	+31,362
(d) Moins dividendes appliqués au revenu du vaisseau J, 2% de \$3,820,000	77,600	.....
(e) Fonds conservés (c)–(d)	<u>.53R+.47dn–389,958</u>	.....
	<u>= .53R+273,540(.85)ⁿ⁻¹–389,958</u>	<u>+31,362</u>

¹ La dépréciation à 15% du solde dégressif s'établit à 98.28022% en 25 ans. On suppose que le solde de 1.71978% peut être réclamé la 25^e année.

² Quand dn représente $\$582,000(.85)^{n-1}$.

Commission royale sur le cabotage

TABLEAU VI

GAINS DU VAISSEAU J TRANSPORTANT DU MINÉRAI DE FER

D'après le transport de minerai de fer pendant 210 jours d'une saison de 230 jours, comme à l'appendice XIII. Coût du vaisseau, \$3,880,000; allocation de dépréciation, 15% du solde dégressif, dividendes 2%. Vaisseau appartenant à une flotte immatriculée au Canada.

Revenu supposé pour 210 jours

(a) Transport de 654,900 tonnes de minerai de fer à \$r la tonne	\$R'
(b) Entreposage du blé en hiver ¹	\$13,445
(c) Revenu total pour 210 jours	<u>\$R'+\$13,445</u>

	Année n	Dépréciation additionnelle, 25 ^e année ¹
	\$	\$
1. Impôt sur le revenu des sociétés		
(a) Revenu	R'+ 13,445	.....
(b) Moins déductions:		
Débours ²	422,890	.....
Allocation de dépréciation ¹	d'n ³	+60,925
Total des déductions	d'n+422,890	+60,925
(c) Revenu imposable, (a)–(b)	R'–d'n–409,445	–60,925
(d) Impôts, 47% de (c) .....	.47(R'–d'n)–192,439	–28,635
2. Revenu et dépenses		
(a) Revenu	R' 13,445	.....
(b) Dépenses:		
Débours ²	422,890	.....
Impôts, 1 (d) ci-dessus .....	.47(R'–d'n)–192,439	–28,635
Total des dépenses .....	.47(R'–d'n)–230,451	–28,635
(c) Fonds disponibles (a)–(b) .....	.53R'+.47d'n–217,006	+28,635
(d) Moins dividendes ¹	70,852	.....
(e) Fonds conservés (c)–(d) .....	.53R'+.47d'n–287,858	
	<u>=.53R'+249,754(.85)ⁿ⁻¹–287,858</u>	<u>+28,635</u>

¹ 210/230 du montant à la même rubrique au tableau V.

² Dépenses variables, plus armement et désarmement, de l'appendice XIII.

³ Quand d'n représente \$531,395(.85)ⁿ⁻¹.

TABLEAU VII

GAINS DU VAISSEAU C TRANSPORTANT DU BLÉ

D'après le transport du blé pendant une saison de 230 jours sur une année de 330 jours, comme à l'appendice XIII. Vaisseau construit au R.-U. au coût de \$2,680,000. Allocation pour investissement, 40%; allocation de dépréciation, 12½% du solde dégressif; dividendes, 2½%, appliqués à 230/330 du transport donné. Vaisseau appartenant à une flotte immatriculée au Royaume-Uni.

	Année n	Allocation d'investissement 1 ^{re} année	Dépréciation additionnelle 20 ^e année ¹
	\$	\$	\$
1. Impôt sur le revenu des sociétés			
(a) Revenu par saison	R	.....	.....
(b) Moins déductions:			
Débours ²	332,130	.....	.....
Allocation d'investis- sement .....	.....	+747,152	.....
Allocation de dépré- ciation	dn ³	.....	+129,274
Total des déductions	dn-332,130	+747,152	+129,274
(c) Revenu imposable,			
(a)-(b)	R-dn-332,130	-747,152	-129,274
(d) Dividendes	46,697	.....	.....
(e) Revenu non réparti (c)-(d)	R-dn-378,827	-747,152	-129,274
(f) Impôts			
30% de (d)	14,009	.....	.....
45½% de (e) .....	.455(R-dn)-172,366	-339,954	- 58,820
Total des impôts .....	.455(R-dn)-158,357	-339,954	- 58,820
2. Revenu et dépenses			
(a) Revenu	R	.....	.....
(b) Dépenses:			
Débours ²	332,130	.....	.....
Impôts, 1 (f) ci- dessus .....	.455(R-dn)-158,357	-339,954	- 58,820
Total des dépenses	.455(R-dn)+173,773	-339,954	- 58,820
(c) Fonds disponibles			
(a)-(b) .....	.545R+.455dn-173,773	+339,954	+ 58,820
(d) Moins dividendes	46,697	.....	.....
(e) Fonds conservés			
(c)-(d) .....	.545R+.455dn-220,470	+339,954	+ 58,820
	=.545+106,236(.875) ⁿ⁻¹ -220,470		

¹ La dépréciation au taux de 12% du solde dégressif s'établit à 93.07911% en 20 ans; le solde de 6.92089% est présumé exigible la 20^e année.

² Appendice XIII, dépenses variables.

³ Quand dn=\$233 485(.875)ⁿ⁻¹.

Commission royale sur le cabotage

TABLEAU VIII

GAINS DU VAISSEAU C TRANSPORTANT DU MINÉRAI DE FER

D'après le transport du minerai de fer pendant une saison de 210 jours sur une année de 330 jours, comme à l'appendice XIII. Vaisseau construit au R.-U. au coût de \$2,680,000. Allocation pour investissement, 40%; allocation de dépréciation, 12½% du solde dégressif; dividendes 2½%, appliqués à 210/330 du transport donné. Vaisseau appartenant à une flotte immatriculée au Royaume-Uni.

	Année n	Allocation d'investissement 1 ^{re} année	Dépréciation additionnelle 20 ^e année ¹
	\$	\$	\$
1. Impôt sur le revenu des sociétés			
(a) Revenu par saison	R'	.....	.....
(b) Moins déductions:			
Débours ²	231,650	.....	.....
Allocation d'investisse- ment .....	.....	+682,182	.....
Allocation de dépré- ciation	d'n ³ .....	.....	+118,033
Total des déductions	d'n+231,650	+682,182	+118,033
(c) Revenu imposable, (a) — (b)	R'—d'n—231,650	—682,182	—118,033
(d) Dividendes	42,636	.....	.....
(e) Revenu non réparti (c) — (d)	R'—d'n—274,286	—682,182	—118,033
(f) Impôts:			
30% de (d)	12,791	.....	.....
45½% de (e) .....	.455(R'—d'n)—124,800	—310,393	— 53,705
Total des impôts ....	.455(R'—d'n)—112,009	—310,393	— 53,705
2. Revenu et dépenses			
(a) Revenu	R'	.....	.....
(b) Dépenses:			
Débours ²	231,650	.....	.....
Impôts, 1 (f) ci-dessus	.455(R'—d'n)—112,009	—310,393	— 53,705
Total des dépenses....	.455(R'—d'n)+119,641	—310,393	— 53,705
(c) Fonds disponibles			
(a) — (b) .....	.545R'+.455d'n—119,641	+310,393	+ 53,705
(d) Moins dividendes	42,636	.....	.....
(e) Fonds conservés			
(c) — (d) .....	.545R'+.455d'n—162,277	.....	.....
= .545R'+96,998(.875) ⁿ⁻¹ —162,277		+310,393	+ 53,705

¹ La dépréciation au taux de 12½% du solde dégressif s'établit à 93.07911% en 20 ans; le solde de 6.92089% est présumé exigible la 20^e année.

² Dépenses variables, appendice XIII.

³ Quand d'n représente \$213,182(.875)ⁿ⁻¹.

TABLEAU IX

GAINS DU VAISSEAU F TRANSPORTANT DU BLÉ

D'après le transport du blé pendant une saison de 230 jours sur une année de 330 jours, comme à l'appendice XIII. Vaisseau construit au R.-U. au coût de \$4,250,000. Allocation pour investissement, 40%; allocation de dépréciation, 12½% du solde dégressif; dividendes, 2½%, appliqués à 230/330 du transport donné. Vaisseau appartenant à une flotte immatriculée au Royaume-Uni.

	Année n	Allocation d'investissement 1 ^{re} année	Dépréciation additionnelle 20 ^e année ¹
	\$	\$	\$
1. Impôt sur le revenu des sociétés			
(a) Revenu par saison	R	.....	.....
(b) Moins déductions:			
Débours ²	456,550	.....	.....
Allocation d'investisse- ment .....	.....	+1,184,848	.....
Allocation de dépré- ciation	dn ³ .....	.....	+205,005
Total des déductions ..	dn+456,550	+1,184,848	+205,005
(c) Revenu imposable, (a) — (b)	R—dn—456,550	—1,184,848	—205,005
(d) Dividendes	74,053	.....	.....
(e) Revenu non réparti, (c) — (d)	R—dn—530,603	—1,184,848	—205,005
(f) Impôts:			
30% de (d)	22,216	.....	.....
45½% de (e) .....	.455(R—dn)—241,424	—539,106	— 93,277
Total des impôts .....	.455(R—dn)—219,208	—539,106	— 93,277
2. Revenu et dépenses			
(a) Revenu	R	.....	.....
(b) Dépenses:			
Débours ²	456,550	.....	.....
Impôts, 1 (f) ci-dessus	.455(R—dn)—219,208	—539,106	— 93,277
Total des dépenses .....	.455(R—dn)+237,342	—539,106	— 93,277
(c) Fonds disponibles (a) — (b) .....	.545R+.455dn—237,342	+539,106	+ 93,277
(d) Moins dividendes	74,053	.....	.....
(e) Fonds conservés (c) — (d) .....	.545R+.455dn—311,395	+539,106	+ 93,277
	= .545R+168,471(.875) ⁿ⁻¹ —311,395	+539,106	+ 93,277

¹ La dépréciation au taux de 12½% du solde dégressif s'établit à 93.07911% en 20 ans; le solde de 6.92089% est présumé exigible la 20^e année.

² Dépenses variables, appendice XIII.

³ Quand dn représente \$370,265(.875)ⁿ⁻¹.

Commission royale sur le cabotage

TABLEAU X

GAINS DU VAISSEAU F TRANSPORTANT DU MINÉRAI DE FER

D'après le transport du minerai de fer durant une saison de 210 jours sur une année de 330 jours, comme à l'appendice XIII. Vaisseau construit au R.-U. au coût de \$4,250,000. Allocation pour investissement, 40%; allocation de dépréciation, 12½% du solde dégressif; dividendes, 2½%, appliqués à 210/330 du transport donné. Vaisseau appartenant à une flotte immatriculée au Royaume-Uni.

	Année n	Allocation d'investissement 1 ^{re} année	Dépréciation additionnelle 20 ^e année ¹
	\$	\$	\$
1. Impôt sur le revenu des sociétés			
(a) Revenu par saison	R'	.....	.....
(b) Moins déductions:			
Débours ²	306,420	.....	.....
Allocation d'investis- sement .....	.....	+1,081,818	.....
Allocation de dépré- ciation	d'n ³ .....	.....	+187,179
Total des déductions....	d'n+306,420	+1,081,818	+187,179
(c) Revenu imposable,			
(a) — (b)	R'—d'n—306,420	—1,081,818	—187,179
(d) Dividendes	67,614	.....	.....
(e) Revenu non réparti			
(c) — (d)	R'—d'n—374,034	—1,081,818	—187,179
(f) Impôts:			
30% de (d)	20,284	.....	.....
45½% de (e) .....	.455(R'—d'n)—170,185	— 492,227	— 85,166
Total des impôts .....	.455(R'—d'n)—149,901	— 492,227	— 85,166
2. Revenu et dépenses			
(a) Revenu	R'	.....	.....
(b) Dépenses:			
Débours ²	306,420	.....	.....
Impôts, 1 (f) ci-dessus	.455(R'—d'n)—149,901	—492,227	— 85,166
Total des dépenses .....	.455(R'—d'n)+156,519	—492,227	— 85,166
(c) Fonds disponibles			
(a) — (b) .....	.545R'+.455d'n—156,519	+492,227	+ 85,166
(d) Moins dividendes	67,614	.....	.....
(e) Fonds conservés			
(c) — (d) .....	.545R'+.455d'n—224,133	+492,227	+ 85,166
= .545R'+153,821(.875) ⁿ⁻¹ —224,133			

¹ La dépréciation au taux de 12½% du solde dégressif s'élève à 93.07911% en 20 ans; le solde de 6.92089% est présumé exigible la 20^e année.

² Dépenses variables, appendice XIII.

³ Quand d'n représente \$338,068(.875)ⁿ⁻¹.

APPENDICE XV

Différences entre les coûts d'exportation du blé, après l'achèvement de la Voie maritime

L'EXPÉDITION DIRECTE OUTRE-MER COMPARÉE AU TRANSBORDEMENT À MONTRÉAL

On suppose que l'expédition directe outre-mer se fait de Fort William-Port Arthur dans le vaisseau C, de l'appendice XIII, et que le blé devant être transbordé à Montréal est transporté dans le vaisseau F, les deux navires étant immatriculés au Royaume-Uni. Le vaisseau C représente le tramp océanique type. Le vaisseau F est un cargo océanique de transport en vrac, spécialement conçu pour la Voie maritime; selon l'appendice XIV, il peut permettre des prix inférieurs à ceux du navire des Lacs le plus économique immatriculé au Canada. Il peut également être nolisé pour la saison de navigation par un armateur canadien.

Dans les deux premiers exemples ci-dessous, on présume que les vaisseaux C et F voyagent sur lest de Montréal à Fort William. Cependant, les deux navires auraient avantage à transporter du minerai de fer de Sept-Îles à un port du lac Érié, pour le voyage en amont. Les troisième et quatrième exemples supposent que le navire transporte du minerai de fer à Cleveland, port plus ou moins central parmi les points de déchargement de minerai et qui, à l'heure actuelle, est le plus fréquenté sous ce rapport, chaque navire touchant le même revenu à la tonne de minerai.

La comparaison a trait au coût à l'expéditeur du transport par eau d'une tonne de blé jusqu'au moment où elle quitte Montréal. Le coût dont il s'agit se compose de frais estimatifs pour le temps du navire et pour l'élévateur à Montréal seulement; on présume que les frais à la tonne pour les autres services (y compris l'expédition franco à bord à la tête des Lacs), sont les mêmes pour chaque mode de transport. Les données relatives à la capacité des navires, à la durée du voyage et aux frais d'exploitation sont extraites de l'appendice XIII, sauf qu'on a exclu les «frais de manutention» du blé à Kingston et qu'on les a remplacés, aux endroits appropriés, par des frais d'élévateur à Montréal. Les frais estimatifs pour le temps du navire ont été calculés en vue d'un rendement de 7%, après le paiement des impôts et des dividendes, selon l'appendice XIV où l'on établit les suppositions de base ayant servi au calcul.

Le revenu requis par le vaisseau C, pour que le rendement donné soit obtenu, est, d'après l'appendice XIV, de \$486,074 pour 230 jours dans le transport hypothétique du blé (\$577,714 moins \$91,640 pour les frais de manutention), soit \$2,113 par jour; ces frais sont ceux qui ont servi au premier exemple. Pour le transport du minerai, le revenu requis est de \$455,879 pour 210 jours, soit \$2,171 par jour; par conséquent, pour le quatrième exemple, ayant trait aux navires transportant du blé et du minerai, les frais envisagés sont simplement la moyenne des deux, soit \$2,142 par jour.

De même, le revenu requis par le vaisseau F sera de \$708,132 pour 230 jours de transport de blé (\$846,002 moins \$137,870 pour les frais de manutention), soit \$3,079 par jour; ces frais servent dans le deuxième exemple. Le transport du minerai demanderait \$662,007 pour 210 jours, soit \$3,152 par jour; pour le troisième exemple, il s'agit de la moyenne, soit \$3,116 par jour.

Commission royale sur le cabotage

1^{er} exemple: *expédition directe outre-mer* par tramp océanique (vaisseau C), Montréal à Fort William sur lest:

(a) Durée du voyage en amont de Montréal:

Kingston–Fort William, aller et retour	227.2 h.
Moins le temps du déchargement à Kingston, 15.4 h.+5%	<u>16.2 h.</u>
	211.0 h.
Plus le voyage de Kingston à Montréal, aller et retour, par la Voie maritime (selon la pièce 202) 44 h.+5%	<u>46.2 h.</u>
Durée totale du voyage en amont de Montréal	<u><u>257.2 h.</u></u>

(b) Frais pour le temps du navire en amont de Montréal

$\frac{257.2 \times \$2,113}{24 \times 10,100} =$	<u><u>\$2.24 la tonne</u></u>
---	-------------------------------

(c) Réserve: Si, à cause de l'inexpérience de l'équipage dans des eaux plus difficiles, le voyage est plus lent, ajouter 21 cents la tonne aux frais, pour chaque jour de retard ($\$2,113 \div 10,100$).

2^e exemple: *transbordement à Montréal*, du caboteur F à un océanique, le vaisseau F voyageant de Montréal à Fort William sur lest:

(a) Durée du voyage, aller et retour, de Montréal à Fort William par le vaisseau F:

Voyage aller et retour de Kingston	255.8 h.
Plus le voyage de Kingston à Montréal, 44 h.+5%	<u>46.2 h.</u>
	<u><u>302.0 h.</u></u>

(b) Frais pour le temps du vaisseau F, y compris le déchargement,

$\frac{302.0 \times \$3,079}{24 \times 17,100} =$	\$2.27 la tonne
---	-----------------

(c) Plus:

Frais d'élévateur à Montréal ¹ , 9c. le boisseau pour le blé arrivant, 6c. pour le blé sortant, soit un total de 1.5c. $\times 37\frac{1}{2}$	0.56 la tonne
--	---------------

Chargement des océaniques (y compris le retard), disons 16.2 heures par 10,000 tonnes, comme pour le déchargement à Kingston

$\frac{16.2 \times \$2,113}{24 \times 10,100} =$	<u><u>0.14 la tonne</u></u>
--	-----------------------------

(d) Total des frais susmentionnés jusqu'au moment où la cargaison quitte Montréal

	<u><u>\$2.97 la tonne</u></u>
--	-------------------------------

(e) Réserve: Si une congestion devait se produire à Montréal, comme c'est le cas actuellement à Fort William–Port Arthur, ajouter 18c. la tonne pour chaque jour additionnel de retard dans le déchargement du vaisseau F et 21c. la tonne pour chaque jour additionnel de retard dans le chargement de l'océanique.

(f) Le gain réalisé par l'expédition directe à l'étranger dans les circonstances données est \$2.97–\$2.24, soit 73c. la tonne ou 2c. le boisseau.

¹ Conseil des ports nationaux, règlement B-7 pour Montréal, tarif des frais.

L'économie que représente une cargaison à l'aller et au retour:

On peut mesurer cette économie en fonction du temps épargné par les navires portant des chargements à l'aller et au retour par comparaison avec le transport indépendant. La durée du voyage aller et retour, de Montréal à Fort William, par le vaisseau F ne transportant que du blé, a été estimée dans le deuxième exemple ci-dessus à 302 heures. La durée du voyage complet, avec au retour du minerai de fer transporté de Sept-Îles à Cleveland, peut être établie au moyen d'une estimation à partir de Hamilton, de même que la durée d'un voyage où l'on transporte du minerai et du blé. Cleveland est plus éloignée de 161 milles terrestres que Hamilton l'est de Sept-Îles, et la distance de Cleveland à Fort William-Port Arthur est de 711 milles².

Durée de voyage pour le vaisseau F:

(a) Voyage aller et retour de Sept-Îles à Cleveland, retour sur lest:

Voyage aller et retour de Sept-Îles à Hamilton	185.5 h.
Plus 161 m. × 2 à 14.4 m. à l'h.	22.4 h.
Retard au canal de Welland	18.0 h.
	<u>40.0 h.</u>
Plus 5%	2.0 h.
Total	<u><u>222.9 h.</u></u>

$$\text{Frais à la tonne} = \frac{222.9 \times \$3,152}{24 \times 17,100} = \underline{\underline{\$1.71 \text{ la tonne de minerai}}}$$

(b) Voyage aller et retour de Sept-Îles à Fort William, minerai et blé:

Voyage aller et retour à Cleveland, ci-dessus	222.9 h.
Plus le voyage de Cleveland à Fort William:	
711 m. × 2 à 14.4 m. à l'h.	98.8 h.
Retard additionnel	8.0 h.
Chargement et déchargement du blé....	<u>72.0 h.</u>
	178.8 h.
Plus 5%	<u>8.9 h.</u>
Durée additionnelle avec cargaison de blé	187.7 h.
Durée totale du voyage	<u><u>410.6 h.</u></u>

(c) Comparaison sommaire:

Durée du voyage avec blé seulement, 2 ^e exemple	302.0 h.
Durée du voyage avec minerai seulement comme ci-dessus	<u>222.9 h.</u>
Durée totale du voyage	524.9 h.
Durée du voyage avec minerai et blé, comme ci-dessus	<u>410.6 h.</u>
Économie de temps pour le vaisseau (21.7%)	<u><u>114.3 h.</u></u>

3^e exemple: *Transbordement à Montréal*, du vaisseau F à un océanique, le vaisseau F ayant transporté du blé après avoir transporté une cargaison de minerai:

(a) Supposons que le vaisseau F transporte 17,100 tonnes de minerai de fer de Sept-Îles à Cleveland, à raison de \$1.71 la tonne (d'après (a) ci-dessus) ou de \$29,241, se rend à Fort William pour y charger une cargaison de 17,100 tonnes de blé, qu'il doit transborder dans un océanique à Montréal. La durée de voyage du vaisseau F¹ serait de 410.6 heures comme on l'a indiqué à (b) ci-dessus.

² Les distances (en milles terrestres) sont extraites de *Great Lakes Pilot, 1955; U.S. Lake Survey, Corps of Engineers, U.S. Army, Detroit, Michigan.*

Commission royale sur le cabotage

(b) Frais à l'égard du blé:

Total des frais de voyage du vaisseau F	$\frac{410.6 \times \$3,116}{24}$	\$53,310
Moins le revenu prévu pour le minerai		<u>29,241</u>
Frais requis pour le transport du blé		<u>\$24,069</u>
Les frais pour le transport du blé pour la durée du voyage du vaisseau F seraient donc de $\$24,069 \div 17,100 =$	\$ 1.41 la tonne	
Plus les frais d'élévateur et du temps pour le chargement de l'océanique (exemple 2 (c))	0.70 la tonne	
Total des frais pour le transport du blé	<u>\$ 2.11 la tonne</u>	

(c) L'avantage du transbordement, selon les données susmentionnées (voir 1^{er} exemple) est de $\$2.24 - \$2.11 = 13c.$ la tonne ou environ 0.3c le boisseau, sujet aux réserves des exemples 1 et 2.

4^e exemple: *Expédition directe outre-mer* par le vaisseau C, après transport d'une cargaison de minerai de fer de Sept-Îles à Cleveland en se dirigeant vers Fort William.

(a) Supposons que le navire ayant déchargé à Montréal une cargaison d'importation, se rend à Sept-Îles pour y prendre 10,100 tonnes de minerai à destination de Cleveland à raison de \$1.71 la tonne (comme dans le 3^e exemple) ou \$17,271, se dirige vers Fort William pour y charger une cargaison de 10,100 tonnes de blé pour outre-mer.

(b) Durée du voyage de Montréal et retour à Montréal:

Durée du voyage pour le blé seulement, 1 ^{er} exemple		257.2 h.
Temps additionnel pour le transport du minerai:		
492 m. ³ × 2, à 14.4 m. à l'h.	68.3 h.	
Retard en aval de Montréal	6.0 h.	
Chargement et déchargement du minerai	<u>24.9 h.</u>	
	99.2 h.	
Plus 5%	<u>5.0 h.</u>	104.2 h.
Durée totale du voyage		<u>361.4 h.</u>

(c) Frais du voyage à l'égard du blé:

Total des frais du voyage	$\frac{361.4 \times \$2,142}{24}$	\$32,255
Moins le revenu prévu à l'égard du minerai		<u>17,271</u>
Frais prévus pour le transport du blé		<u>\$14,984</u>

Le taux exigé pour le transport du blé serait donc de $\$14,984 \div 10,100 = \underline{\$1.48}$ la tonne

(d) L'avantage de l'expédition directe outre-mer, d'après les données susmentionnées (voir 3^e exemple) est de $\$2.11 - \$1.48,$ soit 63c. la tonne ou environ 1.7c. le boisseau, sujet aux réserves mentionnées aux exemples 1 et 2.

³ En vue de la rendre comparable à celle des exemples précédents, la distance de Montréal à Sept-Îles est prise comme la différence entre la distance de 854 milles de Hamilton à Sept-Îles (utilisée dans la pièce 200 et admise à l'appendice XIII) et celle de 362 milles de Hamilton à Montréal, donnée dans *Great Lakes Pilot, 1955*. Cette distance est donnée comme étant de 503 milles terrestres dans *Canadian Ports and Shipping Directory, 12^e édition, 1954, National Business Publications Limited, Gardenvale, Qué.*

APPENDICE XVI

Taux de fret sur l'océan et les Lacs

Série statistique pour les diagrammes 1 à 6 du chapitre VII

DIAGRAMME 1—INDICES MENSUELS DES TAUX DE FRET OCÉANIQUE

a) *Nombre indice des taux maritimes, de 1920 à 1937*

Source: Chamber of Shipping of the United Kingdom, rapports annuels. Sur la base de 1935 au lieu de celle de 1920.
1935=100

	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928
Jan.	648.4	244.1	173.8	155.1	162.1	158.3	131.8	160.0	133.5
Fév.	727.4	200.2	177.0	152.4	166.4	151.7	121.1	164.4	129.1
Mars	743.3	197.6	175.3	154.8	169.4	137.5	115.2	160.9	131.7
Avril	669.5	208.0	163.2	169.8	163.9	133.2	119.2	149.9	130.7
Mai	637.8	207.6	171.4	162.2	158.7	127.9	120.1	154.0	126.4
Juin	590.4	224.8	157.2	151.2	153.3	124.7	125.0	141.9	129.2
Juil.	500.8	226.7	146.5	145.5	144.5	116.3	140.5	131.6	129.8
Août	442.8	212.0	146.8	131.9	146.8	124.4	144.3	133.8	135.1
Sept.	442.8	181.4	142.3	139.3	149.0	122.7	173.1	141.8	136.0
Oct.	490.2	162.5	149.3	144.1	158.8	129.4	227.3	144.1	143.8
Nov.	421.7	154.8	157.7	143.9	154.4	137.4	245.0	146.3	153.8
Déc.	305.7	175.6	163.6	147.9	148.7	142.1	174.5	142.9	153.3
Année	527.1	198.2	156.7	149.6	156.2	133.3	147.5	146.5	135.9

	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Jan.	150.4	103.1	108.4	96.9	99.3	100.4	97.9	111.8	172.1
Fév.	148.9	99.9	101.9	101.9	97.8	100.2	90.8	103.6	171.6
Mars	139.5	95.7	103.7	107.7	93.5	96.3	93.3	110.0	173.4
Avril	137.2	102.4	104.9	107.1	91.0	93.3	95.7	105.8	181.4
Mai	134.6	90.2	108.6	102.5	91.9	94.3	94.5	109.1	190.0
Juin	127.1	96.4	96.6	90.1	95.4	90.8	93.6	108.4	179.0
Juil.	129.7	95.0	96.7	87.9	95.8	97.5	97.9	109.1	180.6
Août	129.4	108.6	98.4	92.1	93.7	106.9	96.5	115.8	201.3
Sept.	131.6	106.7	97.3	100.5	87.2	109.0	98.8	128.0	225.8
Oct.	120.5	96.1	113.8	98.0	94.6	103.4	115.9	136.6	209.9
Nov.	120.9	106.4	115.1	100.7	99.4	103.2	110.7	137.4	178.9
Déc.	109.8	110.6	111.5	103.8	108.5	99.6	118.6	167.2	155.7
Année	131.1	100.7	104.8	98.9	95.6	99.4	100.0	119.0	*

* Série discontinuée, qui a été remplacée par la série suivante.

Commission royale sur le cabotage

DIAGRAMME 1—INDICES MENSUELS DES TAUX DE FRET OCÉANIQUE—*Suite*

b) Nombre indice pondéré des taux de fret par tramps, 1937 à 1939

Source: Chamber of Shipping of the United Kingdom

1935=100

	1937	1938	1939
Janvier	167.7	138.2	120.8
Février	157.9	129.5	121.5
Mars	158.9	127.5	117.5
Avril	176.8	126.9	119.6
Mai	185.4	130.6	129.6
Juin	187.1	123.1	121.5
Juillet	185.0	120.2	123.0
Août	193.3	126.4	*
Septembre	201.7	126.3	
Octobre	190.0	127.6	
Novembre	162.9	122.3	
Décembre	141.0	124.1	
Année	175.6	126.9	

* Série discontinuée au début de la guerre.

c) Indice pondéré des taux des expéditions par tramps, 1948 à 1953

Source: Chamber of Shipping of the United Kingdom.

1948=100

	1948	1949	1950	1951	1952	1953
Janvier	111.3	87.1	72.8	151.9	163.9	96.0
Février	104.5	100.5	75.5	164.7	157.3	92.3
Mars	105.5	95.0	75.8	180.6	137.7	96.2
Avril	102.7	94.6	74.4	176.8	109.4	100.9
Mai	104.6	99.7	71.4	203.8	110.9	97.4
Juin	99.8	86.7	74.3	179.0	99.1	95.3
Juillet	99.4	73.3	78.8	179.6	90.2	*
Août	100.7	70.6	86.6	149.3	79.2	
Septembre	97.2	71.6	89.0	166.5	87.0	
Octobre	98.8	69.8	95.8	190.4	94.2	
Novembre	88.8	66.5	97.6	172.9	99.0	
Décembre	86.8	72.8	115.7	168.5	98.8	
Année	100.0	82.3	84.0	173.7	110.6	

* Série discontinuée, qui a été remplacée par des séries distinctes d'affrètement à temps et au voyage. Suit une série d'affrètement au voyage.

DIAGRAMME 1—INDICES MENSUELS DES TAUX DE FRET OCÉANIQUE—Fin

d) Indice des taux des expéditions par tramps (affrètement au voyage), 1952 à 1957

Source: Chamber of Shipping of the United Kingdom.

1952=100

	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Janvier	146.4	79.3	71.9	115.1	144.3	173.7
Février	140.6	80.0	77.6	119.8	140.2	167.6
Mars	122.4	83.2	77.4	113.7	147.2	145.5
Avril	108.4	85.6	75.8	110.2	151.6	134.3
Mai	105.8	82.2	77.4	122.6	162.2	116.6
Juin	91.2	73.8	77.6	128.0	155.5	109.9
Juillet	73.5	75.8	79.7	130.0	155.2	101.9
Août	71.2	73.9	80.1	129.9	157.9	
Septembre	76.3	73.9	90.6	138.1	156.1	
Octobre	84.9	77.5	99.5	148.9	153.6	
Novembre	88.0	73.8	110.4	135.5	171.4	
Décembre	83.7	71.5	115.5	140.1	189.4	
Année	100.0	77.5	86.1	127.7	157.0	

DIAGRAMME 2—INDICE DE L'AFFRÈTEMENT À TEMPS, 1947 à 1957

Source: Norwegian Shipping News

Juillet à décembre 1947=100

	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Janvier	103.8	103.8	82.9	65.6	147.1	224.2	63.0	64.6	125.0	160.8	249.0
Février	103.8	103.2	93.0	64.5	160.0	222.0	70.6	69.3	130.6	161.6	227.0
Mars	105.3	103.8	93.8	63.3	192.5	150.1	74.0	72.3	130.4	168.0	190.0
Avril	102.2	97.8	93.9	64.3	206.0	129.7	76.3	71.5	111.6	187.6	187.6
Mai	105.9	97.3	90.2	64.7	216.0	124.0	72.7	70.9	141.1	201.3	163.6
Juin	102.7	99.4	85.7	64.2	238.0	106.8	71.8	74.6	140.0	189.1	129.2
Juillet	101.5	97.3	75.4	66.9	214.0	94.8	65.0	67.6	143.6	193.8	
Août	100.5	95.2	68.0	78.3	208.0	67.4	69.0	76.8	143.5	192.1	
Septembre	102.2	91.3	65.6	84.9	228.0	66.0	62.7	80.2	154.0	208.0	
Octobre	100.2	89.7	68.3	87.6	231.0	69.3	65.0	88.3	160.5	210.8	
Novembre	100.5	88.1	64.3	91.4	249.5	68.9	64.7	107.2	146.4	234.0	
Décembre	95.1	88.6	63.4	117.5	238.0	60.4	65.7	116.3	154.1	255.0	
Année	102.1	96.2	78.7	78.6	210.7	115.3	68.4	80.0	140.1	196.8	

DIAGRAMME 3—TAUX POUR GRAINS LOURDS, PARTIE DE CARGAISON EXPÉDIÉE PAR NAVIRES RÉGULIERS, MONTRÉAL À LONDRES, 1949 À 1957

Prix à la tonne de 2,240 livres, en shillings
Minimum et maximum, par mois

Source: Chiffres tirés de dossiers privés. Données originelles, exprimées en shillings et pence, par quart de 480 livres, jusqu'à juillet 1953, et par tonne de 2,240 livres, par la suite.

	1949		1950		1951		1952		1953		1954		1955		1956		1957		
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	
								51.3											
Janvier	51.3		37.3		67.7		116.7		51.3		47.0		51.0	70.0		80.0		90.0	100.0
Février	51.3		37.3		93.3		116.7		51.3		47.0		67.5	70.0		80.0	90.0	90.0	112.5
Mars	51.3		37.3		93.3		116.7		51.3		47.0		70.0	78.0		87.5	92.5	90.0	125.0
Avril	51.3		37.3		105.0		79.3		51.3		47.0		65.0	78.0		82.5	92.5	85.0	110.0
Mai	49.0		37.3		105.0		79.3		51.3	45.0	47.0		65.0	75.0		82.5	87.0	55.0	100.0
Juin	49.0		38.5		105.0		68.8		51.3		45.0		65.0	72.5		82.5	92.5	55.0	100.0
Juillet	45.5		37.3		105.0		68.6		51.3	45.0	47.0		65.0	75.0		80.0	90.0	43.0	62.5
Août	40.8		37.3		105.0		49.0		42.0	45.0	47.0		70.0	80.0		80.0	85.0	42.5	60.0
Septembre	35.0		39.7		105.0		37.3	49.0	42.0	45.0	47.0		77.5			80.0		90.0	
Octobre	35.0		39.7		105.0		39.7		47.0	45.0	47.0		77.5			90.0		92.0	
Novembre	37.3		40.8		105.0		44.3		47.0	47.0	50.0		77.5			90.0		95.0	
Décembre	37.3		46.7		116.7		51.3		47.0	47.0	72.0		77.5	82.5		90.0		100.0	
Année	35.0	51.3	37.3	46.7	67.7	116.7	37.3	116.7	42.0	51.3	45.0	72.0	51.0	82.5	80.0	100.0			

DIAGRAMME 4—BLÉ: TAUX DE FRET SUR LES LACS, DE FORT WILLIAM—PORT ARTHUR
À MONTRÉAL, DIRECTEMENT, 1946 à 1957

Source: Commission des grains du Canada, division de la statistique.

a) Taux maximums

Période ¹	Cents par boisseau
Saison de navigation — 1946	8
Saison de navigation — 1947	10
D'avril à septembre — 1948	11
D'octobre à novembre — 1948	12½
Saison de navigation — 1949	12½
Saison de navigation — 1950	12½
Saison de navigation — 1951	16
Saison de navigation — 1952	16
Saison de navigation — 1953	16
Saison de navigation — 1954	16
Saison de navigation — 1955	16
Saison de navigation — 1956	16
Saison de navigation indiquée ci-dessous — 1957	16

¹Le taux maximum pour les cargaisons chargées en décembre est majoré de deux cents le boisseau.

b) Taux mensuels moyens pondérés par boisseau, en cents

	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Jan.												
Fév.												
Mars												
Avril	8.0	10.0	11.0	12.5	12.5	16.0	16.0	16.0	16.0	13.5	16.0	16.0
Mai	8.0	10.0	11.0	12.5	12.5	16.0	16.0	16.0	14.79	13.5	16.0	16.0
Juin	8.0	10.0	11.0	12.5	12.5	16.0	16.0	16.0	14.5	13.5	16.0	16.0
Juil.	8.0	10.0	11.0	12.5	12.5	16.0	16.0	16.0	14.5	13.5	16.0	16.0
Août	8.0	10.0	11.0	12.5	12.5	16.0	16.0	16.0	14.06	13.5	16.0	16.0
Sept.	8.0	10.0		12.5	12.5	16.0	16.0	16.0	13.5	13.5	16.0	
Oct.	8.0	10.0	12.5	12.5	12.5	16.0	16.0	16.0	13.5	13.5	16.0	
Nov.	8.0	10.0	12.5	12.5	12.5	16.0	16.0	16.0	13.5	13.5	16.0	
Déc.											17.0	

Commission royale sur le cabotage

DIAGRAMME 5—AVOINE: TAUX DE FRET SUR LES LACS, DE FORT WILLIAM—PORT ARTHUR
à MONTRÉAL, DIRECTEMENT, 1946 à 1957

Source: Commission des grains du Canada, division de la statistique.

a) *Taux maximums*

<i>Période¹</i>	<i>Cents par boisseau</i>
1946	(2)
1947	(2)
D'avril à septembre — 1948	9½
D'octobre à novembre — 1948	11
Saison de navigation — 1949	11
Saison de navigation — 1950	11
Saison de navigation — 1951	14
Saison de navigation — 1952	14
Saison de navigation — 1953	14
Saison de navigation — 1954	14
Saison de navigation — 1955	14
Saison de navigation — 1956	14
Saison de navigation indiquée ci-dessous — 1957	14

¹ Le taux maximum pour les cargaisons chargées en décembre est majoré de deux cents le boisseau.

² Pas de maximum.

b) *Taux mensuels moyens pondérés par boisseau, en cents*

	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Jan.												
Fév.												
Mars												
Avril	6.25	8.0	9.5		9.93	12.5	12.5	12.5	12.5	11.5	13.0	13.0
Mai	6.25	8.0	8.95	10.0	9.93		12.63	12.5	12.21	11.5	13.0	13.0
Juin		8.0		9.5	10.21	12.5	12.5	12.5	12.0	11.36	13.0	13.0
Juil.	6.25	8.0	9.0	9.5	9.5		12.5	12.5	12.0	11.5	13.0	13.0
Août	6.25	8.0		9.5	9.5	12.5	12.5	12.5	11.95	11.39	13.0	13.0
Sept.	6.25	8.0		9.62	10.0	12.5		12.67	11.18	11.0	13.0	
Oct.	6.25	8.0	11.0	9.5	9.79	12.5	12.5	12.5	11.0	11.07	13.0	
Nov.		8.0	11.0	10.4	9.5		12.99	12.5	11.0	11.27		
Déc.												

DIAGRAMME 6—ORGE: TAUX DE FRET SUR LES LACS, DE FORT WILLIAM—PORT ARTHUR
À MONTRÉAL, DIRECTEMENT, 1946 À 1957

Source: Commission des grains du Canada, division de la statistique.

a) Taux maximums

Période ¹	Cents par boisseau
1946	(²)
1947	(²)
D'avril à septembre — 1948	10¼
D'octobre à novembre — 1948	11¼
Saison de navigation — 1949	11¼
Saison de navigation — 1950	11¼
Saison de navigation — 1951	15¼
Saison de navigation — 1952	15¼
Saison de navigation — 1953	15¼
Saison de navigation — 1954	15¼
Saison de navigation — 1955	15¼
Saison de navigation — 1956	15¼
Saison de navigation indiquée ci-dessous — 1957	15¼

¹ Le taux maximum pour les cargaisons chargées en décembre est majoré de deux cents le boisseau.

² Pas de maximum.

b) Taux mensuels moyens pondérés par boisseau, en cents

	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Jan.												
Fév.												
Mars												
Avril 7.75	9.5	10.25	11.75	11.75	15.25	15.25	15.25	15.25	12.75	15.25	15.25	
Mai 7.75	9.5	10.25	11.75	11.75	15.25	15.25	15.25	14.07	12.75	14.02	15.25	
Juin 9.5	10.25	11.75	11.75	15.25	15.25	15.25	13.75	12.75	15.25	15.25		
Juil. 7.75	9.5	10.25	11.75	11.75	15.25	15.25	15.25	13.75	12.75	15.25	15.25	
Août 7.75	9.5	10.25	11.75	11.75	15.25	15.25	15.25	13.51	12.75	15.25	15.25	
Sept. 7.75	9.5	10.25	11.75		15.25	15.25	15.25	12.75	12.75	15.25		
Oct. 7.75	9.5	11.75	11.75	11.75	15.25	15.25	15.25	12.75	12.75	15.25		
Nov. 7.75	9.5	11.75		11.75	15.25	15.25	15.25	12.75	12.75	15.25		
Déc.												

APPENDICE XVII

Bibliographie

LIVRES

- Behrens, C. B. A. Merchant Shipping and the Demands of War. London, H. M. Stationery Office and Longmans Green & Co., 1955. xix, 494 p.
- Canadian Ports and Shipping Directory. Préparé par F. W. Wallace. Gardenvale, P.Q., National Business Publications, 1954. 353 p.
- Churchill, Winston S. The Second World War. Boston, Houghton Mifflin Co., 1953. 6 volumes.
- Currie, A. W. Economics of Canadian Transportation. University of Toronto Press, 1954. vi, 727 p.
- Forsyth, C. H. Mathematical Theory of Finance. New York, Wiley, 1928. v, 205 p.
- Georgetown University, School of Foreign Service. Government Aid to Shipping, Foreign and U.S. The 1953-1954 project of the undergraduate transportation team. Washington, 1956. 55 p.
- Gorter, Wytze. United States Shipping Policy. New York, Council of Foreign Relations and Harper & Brothers, 1956. xx, 230 p.
- Green's Great Lakes Directory. North Olmstead, O., éd. et pub. par M. E. Green (publication annuelle).
- Lane, Frederic C. Ships for Victory. Baltimore, John Hopkins Press, 1951. xxii, 881 p.
- McGibbon, D. A. The Canadian Grain Trade 1921-1951. University of Toronto Press, 1952. ix, 227 p.

PUBLICATIONS OFFICIELLES

CANADA

- Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. La Voie maritime du Saint-Laurent. 1955.
- Bureau fédéral de la statistique. Grain Statistics Weekly.
- . Grain Trade of Canada (publication annuelle).
- . The Shipbuilding Industry (publication annuelle).
- . Shipping Report (publication annuelle).
- . Water Transportation (publication annuelle).
- Chignecto Canal Commission. Rapport (en date du 9 novembre 1933). 1939. (Arthur Surveyer, président.)
- Commission du blé. Coût du transport du blé. Instructions aux expéditeurs et exportateurs n° 13. Publication autocopiée. 1956.
- Commission maritime. Rapports annuels.
- . Canadian Merchant Fleet. Publication autocopiée. Publication semestrielle.
- . Subsidized Steamship Services, 1955-1956.
- Commission mixte d'ingénieurs (reconstituée) sur la section internationale. Rapport, avec appendices et planches. 1932.
- Commission royale des taxes convenues. Rapport. 1955. (W.-F.-A. Turgeon, commissaire.)
- Commission royale des transports. Rapport. 1951. (W.-F.-A. Turgeon, président.)

Appendice XVII

Conférence des ingénieurs canadiens sur la section des rapides internationaux du Saint-Laurent. Rapport, avec appendices et planches. 1930.

Ministère des Transports. Les Canaux du Canada sous la juridiction du ministère des Transports. 1953.

———. Information Concerning the River St. Lawrence Ship Channel (publication annuelle).

———. Nomenclature des navires (publication annuelle).

———. Conditions de navigation sur la route de la baie d'Hudson, du littoral atlantique au port de Churchill, saison de navigation 1955 (27^e rapport annuel).

Office fédéral du charbon. Rapports annuels.

ÉTATS-UNIS

Department of Commerce. Maritime Subsidy Policy. 1954. 125 p.

———. A Review of the Coastwise and Intercoastal Shipping Trades. 1955. 94 p.

———. A Review of Direct and Indirect Types of Maritime Subsidies with Special Reference to Cargo Preference Aid. 1956. 65 p.

———. New Ship Designs for the U.S. Merchant Fleet. 1955. 19 p.

Congress. House of Representatives. Committee on Merchant Marine and Fisheries. Study of the Operations of the Maritime Administration and the Federal Maritime Board. Hearings, 84th Congress, 1st Session, February 2-25, 1955. 347 p.

AUSTRALIE

Tariff Board. Report on Shipbuilding Industry. 1956. 32 p.

An Act to establish an Australian Coastal Shipping Commission to operate certain Shipping Services, and for other purposes. No. 41 of 1956.

An Act to approve an Agreement entered into by the Commonwealth with respect to Australian Coastal Shipping, and for purposes connected with that Agreement. No. 42 of 1956.

Paltridge, Sen. Shane. Second Reading Speech on the Australian Coastal Shipping Commission Bill 1956.

———. Second Reading Speech on Australian Coastal Shipping Agreement Bill 1956.

PUBLICATIONS DE L'INDUSTRIE

Bailey, Frazer A. Government Aid to Industry in a Free Enterprise Economy: Shipping Subsidies. Washington, National Federation of American Shipping, Inc., 1951. 24 p.

Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association. Brief for Shipbuilding. Ottawa, 1944. 58 p.

———. Rapports annuels.

Lake Carriers' Association. Rapports annuels. Cleveland, O.

AUDIENCES PUBLIQUES

Congress, Senate. Committee on Interstate and Foreign Commerce. Merchant Marine Studies, Hearings before Subcommittee, 83d. Congress, 1st Session, on Merchant Marine Studies (Maritime Subsidies), May 14–July 30, 1953. Part 1, 678 p.

ARTICLES

Corlett, E. C. B. On Design of Economic Tramp Ships. Transactions, Institution of Naval Architects, vol. 98, p. 173. 1956.

Henry, J. J. Modern Ore Carriers. Transactions, Society of Naval Architects and Marine Engineers, vol. 63, p. 57. 1955.