

Deuxième section

CIRCONSCRIPTION DE PILOTAGE
DE NEW WESTMINSTER

Chapitre A

LÉGISLATION

1. LOI ET RÈGLEMENTS

PRÉAMBULE

La circonscription de pilotage de New Westminster est entièrement régie par les dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada d'application générale concernant le service de pilotage et son organisation; il n'existe pas de dispositions statutaires exceptionnelles s'appliquant à cette circonscription. Cependant, un certain nombre de décrets en conseil et de règlements concernent en particulier la circonscription de New Westminster.

(1) CRÉATION DE LA CIRCONSCRIPTION

(art. 324 de la Loi sur la marine marchande du Canada)

La circonscription de New Westminster fut créée, en tant que telle, en 1904 (C.P. 236, en date du 6 février 1904 [pièce 1427a]), en divisant ce qui était alors la «circonscription de Yale et New Westminster» en deux nouvelles circonscriptions: la «circonscription de pilotage de New Westminster» et la «circonscription de Vancouver».

Ce décret délimite la circonscription de pilotage de New Westminster:

«... comprenant toutes les eaux situées au nord de la frontière internationale, à l'est du milieu du chenal du golfe de Georgie et au sud de la limite septentrionale de la circonscription électorale de New Westminster prolongée à l'ouest dans le golfe de Georgie.»

Cette description soulève d'abord deux questions d'interprétation:

- a) De quelle circonscription électorale s'agit-il: fédérale ou provinciale?
- b) La mention de «la limite septentrionale de la circonscription électorale de New Westminster» a-t-elle pour but de définir une ligne géographique par référence à ce qui était alors la limite septentrionale de la circonscription électorale, ou la limite septentrionale actuelle de la circonscription électorale, en tant que telle, a-t-elle une quelconque incidence sur la délimitation du territoire de la circonscription de pilotage?

Quant à la première question, il est normal et logique de penser, sauf indication contraire, que l'expression «circonscription électorale» désigne la circonscription électorale fédérale. C'est ce qu'a confirmé une étude des circonscriptions électorales telles qu'elles existaient en 1904, étude qui montre que la seule circonscription électorale portant le nom de New Westminster était une circonscription fédérale. Il y avait eu, en 1871, une circonscription électorale provinciale de New Westminster, créée par le *Constitution Act 1871 of British Columbia*; elle avait été considérablement réduite en 1878 par la création de la nouvelle circonscription électorale côtière de Cassiar (S.C.-B. 42 Victoria, chap. 19). En 1890, par une modification au *British Columbia Constitution Act* (53 Victoria, chap. 7), le nom de la circonscription fut changé et devint «circonscription électorale de Westminster», et elle fut encore réduite par la création d'une autre circonscription: «*New Westminster City Electoral District*» (pièce 1427b).

Telle était la situation lorsque fut adopté le décret en conseil C.P. 236 de 1904. Il n'existait plus de circonscription électorale provinciale de ce nom et le gouverneur en conseil ne put, en conséquence, que se référer à la seule circonscription existant à ce moment-là, c.-à-d. la circonscription fédérale, délimitée dans la modification de 1903 de l'Acte de la députation (3 Édouard VII, chap. 60) comme suit:

«Le district électoral de New-Westminster, comprenant les districts électoraux provinciaux de Chilliwack, de Delta, de Dewdney et de la cité de New Westminster, toute la partie du district électoral provincial de Richmond située au sud de l'inlet de Burrard, à l'exception de la municipalité de Vancouver-Sud, et toute la partie du district électoral provincial de Yale contiguë au district électoral provincial de Dewdney et située à l'ouest d'une ligne commençant à l'angle nord-est du district électoral provincial de Chilliwack, de là suivant le fleuve Fraser jusqu'à un mille au delà du village de Yale, et de là suivant une ligne droite jusqu'à l'angle nord-est du district électoral provincial de Dewdney.» (Cf. cartes [pièce 1427c et d].)

En ce qui concerne la question (b), il est évident que la délimitation donnée dans le décret en conseil n'est qu'une référence géographique, une façon d'indiquer une ligne et non pas une référence à la limite de la circonscription électorale elle-même. S'il en était autrement, toute modification à la limite septentrionale de la circonscription électorale modifierait automatiquement la limite septentrionale de la circonscription de pilotage.

Depuis 1903, les limites de la circonscription électorale fédérale de New Westminster furent modifiées quatre fois, la dernière modification étant de 1947 (Loi de 1947 sur la députation, II George VI, chap. 71, et S.R.C. 1952, chap. 238, pièce 1427c). L'ancien territoire de la circonscription électorale a été considérablement réduit; la plus grande partie de la section navigable de l'embouchure du fleuve Fraser, la partie nord du chenal et même la rivière Pitt ne se trouvent plus dans la circonscription électorale (Cf. carte [pièce 1427e]). Si l'on considérait la ligne qui constitue la limite septentrionale de la circonscription électorale comme étant la limite septen-

trionale de la circonscription de pilotage, on aboutirait à une situation absurde étant donné que la totalité du chenal navigable se trouverait en dehors des limites de la circonscription de pilotage.

Il eût été illégal de donner à la circonscription de pilotage une limite susceptible d'être modifiée sans autre décret en conseil particulier pris en vertu de l'article 324 de la Loi sur la marine marchande. Les limites d'une circonscription de pilotage doivent être fixées ou modifiées par le gouverneur en conseil agissant en vertu de cet article de la loi. Agir autrement équivaudrait à une délégation de pouvoirs qui n'est pas autorisée par la loi et, en conséquence, illégale. La compétence territoriale de l'autorité de pilotage de la circonscription, telle qu'elle fut créée en 1904, ne peut être modifiée que par un autre décret en conseil adopté en vertu de l'article 324, et ne peut être affectée par des circonstances étrangères telles que la modification des limites de la circonscription électorale. La mention de la limite septentrionale de la circonscription électorale dans le décret en conseil créant la circonscription avait pour but d'indiquer la délimitation alors existante et non de faire dépendre la situation de la limite septentrionale de la circonscription de pilotage de celle de la future limite septentrionale de la circonscription électorale.

Il reste maintenant la question très complexe de la détermination de la limite septentrionale. Il n'y a pas d'ambiguïté quant aux limites méridionale et occidentale puisque la frontière Canada-U.S.A., ainsi que la ligne médiane du chenal du golfe de Georgie constituent des limites immuables que l'on peut facilement localiser. On n'indique pas la limite orientale et il est inutile de le faire, car elle se trouve forcément à la limite des eaux navigables en amont de l'embouchure du fleuve Fraser.

La limite septentrionale présente, toutefois, une difficulté. Pour découvrir ce que signifie la mention «limite septentrionale de la circonscription électorale de New Westminster» que contient le décret en conseil, il faut se référer à la délimitation de la circonscription contenue dans la loi fédérale en vigueur en 1904 où l'on fait également mention, cette fois, des limites d'une circonscription provinciale indiquées dans la loi provinciale applicable. En vue de déterminer la limite septentrionale de la circonscription de pilotage, la partie pertinente de la délimitation de la circonscription fédérale indique qu'elle se trouve au point de rencontre de la limite septentrionale de la circonscription fédérale et de la rive du golfe de Georgie et d'où la limite pourrait être «prolongée à l'ouest dans le golfe de Georgie». Cette partie de la description de la circonscription électorale fédérale de New Westminster en 1904, se lit comme suit (Acte de la députation, 1903, 3 Édouard VII, chap. 60 [pièce 1427c]):

«Le district électorale de New-Westminster, comprenant... toute la partie du district électorale provincial de Richmond située au sud de l'inlet de Burrard, à l'exception de la municipalité de Vancouver-Sud...»

La description de la circonscription électorale provinciale de Richmond telle qu'elle existait en 1904 se trouve dans la loi de 1902 sur la nouvelle répartition parlementaire de la province de Colombie-Britannique (1902 S.C.-B., chap. 58 [pièce 1427b]):

«...; de là en direction sud, en suivant Jervis Inlet jusqu'à un point situé au sud de Scotch Fir Point; de là en direction sud-est, en passant par le centre de Malaspina Strait et le détroit de Georgie, jusqu'à un point situé à l'opposé du chenal principal du fleuve Fraser; de là en suivant le chenal principal du fleuve Fraser... à l'exception... de la circonscription électorale de la Cité de Vancouver... »

La circonscription électorale provinciale de Richmond comprenait donc l'ensemble de la côte ouest du continent de Jervis Inlet au fleuve Fraser, à l'exception de la circonscription électorale de la cité de Vancouver.

En ce qui concerne cette énorme circonscription électorale provinciale de Richmond, la limite nord de la circonscription électorale fédérale de New Westminster, c.-à-d. la partie où elle longe la rive du golfe de Georgie, est indiquée comme étant «la partie... située au sud de Burrard Inlet, à l'exception de la municipalité de Vancouver-Sud». Étant donné que la pointe de la rive sud de Burrard Inlet ne se trouve ni dans les limites de la cité de Vancouver ni dans celles de la municipalité de Vancouver-Sud, elle constitue donc la limite septentrionale de la circonscription électorale fédérale de New Westminster à l'endroit où elle rencontre les eaux du golfe de Georgie et, par conséquent, la limite septentrionale de la circonscription de pilotage de New Westminster qui s'étend de là dans le golfe de Georgie en passant par le milieu du chenal. (Cf. Atlas électorale du dominion du Canada, avec les divisions établies pour la dixième élection générale tenue en 1904, carte n° 187 [pièce 1427d].) Elle comprend donc le bras nord du fleuve Fraser.

L'emplacement de la limite septentrionale de la circonscription de pilotage ne présentait certainement pas d'ambiguïté pour les responsables de la circonscription en 1904, mais devint très difficile à déterminer lorsque, par suite de modifications aux lois impliquées par voie de renvoi, il cessa d'être une chose évidente. Il arriva normalement qu'au bout de quelques années ni l'autorité de pilotage ni les pilotes ne surent si le bras nord de la circonscription était, ou non, compris dans la circonscription de pilotage de New Westminster. Cette question fut soulevée au cours d'une réunion de l'autorité de pilotage tenue le 29 août 1960 (pièce 1427s), et à la suite de laquelle l'autorité de pilotage écrivit au ministère des Transports afin d'obtenir les renseignements nécessaires.

COMMENTAIRE

Ce qui précède montre les erreurs à éviter dans la procédure adoptée pour fixer les limites des circonscriptions. La description des limites d'une circonscription de pilotage devrait être claire, simple et d'une compréhension facile pour toute partie intéressée (Cf. *Titre I*, p. 62). La Commission propose la procédure suivante:

- a) La limite devrait être indiquée par de simples coordonnées géographiques, pouvant se situer aisément sur les cartes, ainsi que par des points de repère au sol.
- b) La désignation devrait être complète en elle-même, sans référence à d'autres documents ou d'autres lois.
- c) Pour éviter tout conflit possible, les limites devraient être précisées sur tous les côtés. Par exemple, dans ce cas particulier, la limite orientale devrait également être indiquée en disant qu'elle comprend toutes les eaux navigables du fleuve Fraser et de tous ses affluents, ou en décrivant des limites au delà desquelles les eaux du fleuve, navigables ou non, ne font plus partie de la circonscription (Cf. la rivière Saint-Jean, dans la circonscription de pilotage de Saint-Jean, N.-B.).

Il convient également de remarquer que la circonscription de pilotage de New Westminster s'étend vers l'ouest, jusqu'au milieu du chenal du golfe de Georgie, de la pointe de la rive sud de Burrard Inlet, au nord, jusqu'au 49^e parallèle, au sud. Les bâtiments faisant route dans le détroit de Rosario et se dirigeant vers le fleuve Fraser ou en revenant n'entrent donc jamais dans la circonscription de pilotage de la C.-B. Les pilotes de la C.-B. qui naviguent dans cette partie du golfe de Georgie sont en dehors de leur circonscription et n'y ont donc aucune compétence territoriale. En outre, étant donné que cette partie du golfe de Georgie se trouve en dehors de la circonscription de la C.-B., le tarif de cette circonscription ne s'y applique pas, que les pilotes de la Colombie-Britannique y aient effectué ou non des services de pilotage (Cf. C.-B., recommandation 3).

(2) AUTORITÉ DE PILOTAGE
(art. 325 et 327 de la Loi sur
la marine marchande du Canada)

La circonscription a été administrée par un conseil local de trois membres depuis sa création en 1904 (et antérieurement aussi, lorsqu'elle faisait partie de la grande circonscription de Yale et New Westminster). L'autorité de pilotage de la circonscription n'a jamais été un ministre fédéral.

Les membres de l'autorité de pilotage sont nommés lorsque requis par le gouverneur en conseil et à sa discrétion. Voici la composition actuelle de l'autorité de pilotage:

<i>Nom</i>	<i>Fonction</i>	<i>Nommé par</i>	<i>Date</i>
W. E. A. Mercer	Président	C.P. 1953-1056	2 juillet 1953
K. K. Reid	Membre	C.P. 1936-529	4 mars 1936
Harry M. Craig	Membre	C.P. 1957-1702	20 décembre 1957

(3) RÉGIME OBLIGATOIRE

Selon la loi qui le régit, le pilotage est censé être obligatoire dans la circonscription de New Westminster.

Antérieurement à la division de la circonscription de Yale et New Westminster en 1904, la législation applicable était contenue dans le décret en conseil en date du 15 avril 1879 (pièce 1427f) portant création de cette circonscription, et qui imposait le paiement obligatoire des droits comme suit:

«... Et Son Excellence, en vertu de l'autorité mentionnée plus haut, a en outre rendu obligatoire le paiement des droits de pilotage dans les limites de ladite circonscription, cette obligation s'appliquant à tous les navires venant de l'océan Pacifique et entrant dans quelqu'un de ces ports, aussi bien qu'à tous ceux qui partiront de ces ports pour l'océan.»

En 1904, lorsque la circonscription de pilotage de Yale et New Westminster fut divisée en deux circonscriptions distinctes: New Westminster et Vancouver (C.P. 236, en date du 6 février 1904 [pièce 1427a]), la disposition relative au régime obligatoire était succincte: «*Le pilotage sera obligatoire.*»

Cette disposition du décret en conseil n'a été ni remplacée ni modifiée en ce qui concerne la circonscription de New Westminster; elle reste donc la seule disposition applicable.

L'article 6 du Règlement général de la circonscription de pilotage de New Westminster, intitulé «Paiement obligatoire des droits de pilotage» ne peut avoir aucune portée sur la question (Cf. remarques sur le sujet, p. 6). Une disposition de cette nature fut insérée dans le règlement de la circonscription pour la première fois en 1930 et conservée dans les règlements subséquents (pièce 1427g).

Il résulte de ce qui précède que ni le pilotage obligatoire ni le paiement obligatoire des droits de pilotage ne sont légaux dans la circonscription de New Westminster. Le régime du paiement obligatoire qui existait avant 1904 fut délibérément abrogé par la disposition de 1904 qui prétendait y substituer le pilotage obligatoire. En législation, l'emploi de mots différents vise à leur attribuer des significations différentes. La législation sur le pilotage a toujours marqué, depuis la Confédération, la différence entre le paiement obligatoire des droits et le pilotage obligatoire (Cf. *Titre I*, p. 231).

Que l'emploi de l'expression «pilotage obligatoire» dans le décret en conseil de 1904 ait été une erreur n'a aucune importance. Le langage est clair et ne peut donner lieu à aucune autre interprétation. La disposition de 1904 abrogeait la disposition de 1879 et, à partir de ce moment, le régime du paiement obligatoire cessait de s'appliquer dans la circonscription de pilotage de New Westminster. D'autre part, la disposition de 1904, à un autre point

de vue, était sans effet puisqu'elle sortait de la limite des pouvoirs du gouverneur en conseil. La disposition de 1904 n'a pas rendu le pilotage obligatoire, car en vertu de la loi, seul le Parlement pouvait le faire (comme il le fit plus tard pour les Grands lacs).

(4) DÉCRETS EN CONSEIL NON ADOPTÉS EN VERTU DE LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA ET AFFECTANT L'ORGANISATION DE LA CIRCONSCRIPTION DE PILOTAGE

Par C.P. 1959-19/1093 du 27 août 1959 (pièce 52), le ministère des Transports a été autorisé, à compter du 1^{er} avril 1959, à assumer, entre autres, pour la circonscription de New Westminster:

- a) «Les frais d'établissement, d'exploitation, d'entretien et de remplacement des stations de pilotes;
- b) Les frais d'achat ou de location, de remplacement, d'entretien, d'exploitation et de réparation des bateaux-pilotes.»

(5) DÉCISIONS RÉGLEMENTAIRES DE L'AUTORITÉ DE PILOTAGE RATIFIÉES PAR LE GOUVERNEUR EN CONSEIL

a) *Nomination d'un secrétaire-trésorier (art. 328 de la Loi sur la marine marchande)*

Par C.P. 1962-899 du 28 juin 1962 (pièce 1427i), le gouverneur général en conseil a nommé M. Jack M. Warren à titre de secrétaire-trésorier de la circonscription de pilotage, avec un traitement de \$550 par mois, payable sur les droits de pilotage perçus par la circonscription.

La preuve indique qu'il a occupé ce poste depuis le 1^{er} février 1952 et, d'après les états financiers déposés (pièce 149), son traitement mensuel est passé de \$500 à \$550 en 1961. Antérieurement à l'adoption, en 1962, du décret en conseil mentionné ci-dessus, on n'avait jamais demandé l'approbation du gouverneur général en conseil ni pour sa nomination ni pour le paiement de sa rémunération sur les recettes de la circonscription.

L'article 3.3 du règlement de la circonscription (pièce 146) laisse la rémunération du secrétaire à la discrétion de l'autorité:

«3. Le secrétaire recevra un traitement au taux établi par l'autorité.»

Le règlement précédent adopté en 1930 (pièce 1427g) contenait un article analogue prévoyant la nomination du secrétaire et d'autres fonctionnaires et employés également. L'article 12 se lit comme suit:

«La dite autorité de pilotage aura le pouvoir de nommer un secrétaire et d'autres employés et fonctionnaires et de fixer leur rémunération et celui de définir leurs pouvoirs et leurs devoirs. Toutes les personnes nommées pourront à tout moment être congédiées sans préavis, à la discrétion de l'autorité de pilotage.»

Ces règlements sont *ultra vires* (Cf. *Titre I*, chap. 5, pp. 122 et suiv.).

b) Autorisation de paiement des dépenses de la circonscription (art. 328 de la Loi sur la marine marchande)

Aucun décret en conseil ne fut jamais adopté pour cette circonscription; à l'exception du C.P. 1962-899 du 28 juin 1962 mentionné ci-dessus, concernant la nomination et la rétribution du secrétaire.

Le règlement général contient des dispositions qui prétendent étendre cette autorisation. L'article 10(2) (a) porte:

«Le secrétaire paiera tous les mois sur la caisse de pilotage, le traitement du secrétaire, ainsi que toutes dépenses qu'aura approuvées l'autorité concernant la conduite des affaires de la circonscription; . . . »

Cette disposition réglementaire est *ultra vires*, car l'autorité de pilotage ne peut se dispenser par ses propres règlements de la nécessité de suivre les exigences légales énoncées à l'article 328 (Cf. *Titre I*, pp. 122 et suiv.).

c) Exemption pour les petits navires (art. 346[c] de la Loi sur la marine marchande) et retrait des exemptions (art. 347)

L'autorité de pilotage, agissant comme si le paiement des droits de pilotage était obligatoire, a traité la question des exemptions dans son règlement. Aucun règlement de la circonscription ne se réfère aux articles 346(c) et 347, mais la question est traitée dans le règlement général adopté en vertu de l'article 329 (pour l'effet sur la légalité du règlement, cf. *Titre I*, chap. 8, pp. 277-278). Aucune exemption relative statutaire n'est retirée et tous les petits navires dont la jauge nette ne dépasse pas 250 tonneaux sont exemptés.

Le règlement prévoit cependant une exemption indirecte pour les péniches en rendant illégalement le régime du paiement obligatoire applicable à tous les bâtiments par une définition réglementaire du mot «bâtiment» excluant les péniches. En fait, il ne s'agit pas d'une exemption puisque la Partie VI de la Loi sur la marine marchande ne s'applique pas aux bâtiments qui ne répondent pas à la définition du mot «navire», ce qui exclut les «péniches». (Sur la validité de la définition réglementaire du mot «bâtiment», cf. *Titre I*, pp. 244 à 246.)

(6) RÈGLEMENT GÉNÉRAL DE LA CIRCONSCRIPTION

Le règlement général actuellement en vigueur date du 30 novembre 1961 (C.P. 1961-1740) et il a remplacé le règlement de 1930 (C.P. 957 du 7 mai 1930 modifié). Jusqu'en 1968, il a été modifié quatre fois (C.P. 1964-1493 du 23 septembre 1964, C.P. 1965-1738 du 22 septembre 1965, C.P. 1966-626 du 4 avril 1966 et C.P. 1966-2409 du 22 décembre 1966). Les quatre modifications traitent exclusivement de postes du tarif.

Les principes fondamentaux de l'organisation prévue dans le règlement général de 1961 sont les suivants (la référence, à la fin d'un paragraphe, indique la partie du *Titre I* où la question est traitée):

- a) La direction complète de l'organisation des services de pilotage est exercée par l'autorité; elle est, en fait, assurée par le secrétaire (Cf. *Titre I*, pp. 81 et suiv.).
- b) Les pilotes sont représentés par un comité des pilotes comprenant trois membres élus annuellement (Cf. *Titre I*, pp. 93-94).
- c) Les pilotes sont recrutés parmi les citoyens canadiens ayant, avant l'obtention de leur brevet, 2 ans de résidence en Colombie-Britannique et capitaines ayant navigué à ce titre pendant au moins 3 ans au cabotage dans les eaux de Colombie-Britannique, mais pas nécessairement sur le fleuve Fraser. Il n'y a pas d'apprentissage mais le candidat admis fait d'abord une année de stage (au sujet de la validité de la discrimination fondée sur la citoyenneté et la résidence, cf. *Titre I*, pp. 281-282; de la légalité du stage, *Titre I*, pp. 300 à 302).
- d) Le nombre des pilotes de l'effectif est contrôlé administrativement par l'autorité de pilotage (Cf. *Titre I*, pp. 286 et suiv.).
- e) La circonscription est en principe financièrement autonome puisque les frais d'exploitation de la circonscription et ceux du service sont payés sur le produit des droits perçus (Cf. *Titre I*, chap. 5).
- f) Les affectations des pilotes sont faites par le secrétaire d'après un mode de tour de rôle (Cf. *Titre I*, chap. 4).
- g) Les recettes de la circonscription sont mises en commun (Cf. *Titre I*, pp. 83 et suiv.), et les pilotes reçoivent, à titre de rémunération, une quote-part des recettes nettes du fonds commun, leur part étant calculée d'après le temps de disponibilité pour le service (Cf. *Titre I*, p. 279).
- h) Le statut du pilote est celui d'employé *de facto*; il a droit à un congé payé annuel de 30 jours, et à des congés de maladie avec plein salaire, demi-salaire ou sans salaire suivant les circonstances et la longueur de l'absence.
- i) Les droits à payer par trajet sont basés sur le tirant d'eau et la jauge; depuis 1966, sur la jauge brute (C.P. 1966-2409); pour les services autres que le pilotage normal d'entrée et de sortie, des droits spéciaux sont prévus; p. ex., pour les passages du pont Westminster ou pour un trajet à l'est de l'embouchure de la rivière Pitt, on impose un droit supplémentaire.
- j) Pour la retraite, on déduit obligatoirement les cotisations. L'autorité fixe annuellement le montant de la cotisation, après consultation avec le comité des pilotes et il ne doit pas être inférieur à 7% ni supérieur à 10% des recettes brutes de la circonscription. Selon les dispositions du règlement, l'autorité gère le fonds ainsi créé. Cependant, le règlement reste muet sur la nature du régime de retraite, ses bénéficiaires et ses prestations.

- k) La station maritime d'embarquement de la circonscription se trouve à «un mille au large de la station du phare de Sand Heads, à l'entrée du fleuve Fraser».
- l) Le capitaine ou l'agent d'un bâtiment est tenu de donner un préavis de demande d'un pilote suffisamment à l'avance pour permettre au pilote d'aller à la rencontre du bâtiment.
- m) L'autorité de pilotage exerce des pouvoirs disciplinaires. Un pilote accusé a le droit de présenter sa défense à l'autorité soit en personne, soit par écrit. La pénalité administrative maximale est de \$200; le recouvrement de la peine pécuniaire peut s'effectuer par déduction (Cf. *Titre I*, pp. 416 et suiv.). En outre, le brevet d'un pilote peut être annulé ou suspendu, sans limite maximale de suspension.

(7) AUTORITÉ DE PILOTAGE, AUTRES RÈGLES

A part les ordres donnés par l'autorité et le secrétaire pour la direction effective du service, conformément au règlement général, l'autorité de pilotage a, sur la recommandation du groupe des pilotes, émis une liste de «recommandations pour la sécurité des navires sur le fleuve Fraser» (pièce 160). Toutes ces recommandations, sauf une, sont formulées de manière impérative. Nous les analyserons et nous les discuterons plus tard (Cf. pp. 300 et suiv.).

2. HISTORIQUE DE LA LÉGISLATION

PRÉAMBULE

La circonscription de pilotage de New Westminster, en tant qu'entité distincte, fut créée en 1904 lors de la division de l'ancienne circonscription de Yale et New Westminster en deux circonscriptions de pilotage: celle de Vancouver et celle de New Westminster. (Pour l'historique de la législation antérieure à cette date, on se référera à l'*Historique de la législation* de la circonscription de la Colombie-Britannique, pp. 11 à 19.)

L'étude de la circonscription de New Westminster rentrait dans les attributions de la Commission royale d'enquête Robb en 1918 (pp. 15 et 16). L'une de ses recommandations fut de laisser cette circonscription telle quelle, c.-à-d. une entité distincte, à cause de sa situation exceptionnelle régie par les conditions locales, qui la classait naturellement à part des autres circonscriptions. On a tenu compte de cette recommandation et, alors qu'en 1919 toutes les autres circonscriptions de la côte ouest furent groupées en une énorme circonscription sous le nom de circonscription de pilotage de la Colombie-Britannique, la circonscription de New Westminster demeura séparée et continua de fonctionner sans interruption.

Aux fins de l'étude, on peut considérer, dans l'organisation du pilotage de la circonscription de New Westminster, deux périodes: antérieure et postérieure à 1930.

Législation antérieure à 1930

Jusqu'en 1930, les pilotes exerçaient sous le régime de la libre entreprise et se faisaient concurrence. Comme l'autorité de pilotage n'était qu'un organisme de réglementation, il incombait aux pilotes de payer toutes les dépenses que l'autorité engageait sur leur demande ou en vertu de la section de la loi qui correspondait à l'article 328 actuel de la Loi sur la marine marchande. N'importe qui pouvait devenir pilote breveté (aucune restriction ne limitait le nombre des pilotes) s'il satisfaisait aux conditions préalables énumérées dans le règlement et réussissait à l'examen prescrit. L'autorité était obligée de permettre à un candidat de passer l'examen et, s'il réussissait, de lui délivrer un brevet temporaire de 6 mois, remplacé par un brevet permanent s'il se révélait suffisamment qualifié.

Le premier pilote qui hélait un navire, lors de son voyage d'entrée, pour lui offrir ses services avait qualité pour percevoir les droits de pilotage, que le navire utilise ou non ses services et, en outre, avait le droit de piloter le navire à la sortie mais, s'il n'était pas disponible à ce moment, l'autorité affectait un autre pilote, habituellement le premier qui se présentait disponible.

L'autorité réglementait et surveillait le service: en veillant à ce que les pilotes brevetés soient et demeurent qualifiés, et physiquement et mentalement aptes; en réglant tout différend pouvant survenir soit entre des pilotes, soit entre un pilote et un capitaine; en enquêtant sur les sinistres, les plaintes, les infractions à la loi et aux règlements.

L'autorité avait également le pouvoir d'attribuer des certificats annuels (contre paiement d'un droit annuel) aux capitaines et aux lieutenants des bâtiments effectuant un service régulier, certificats valides pour les bâtiments et pour les ports nommément désignés.

Le paiement des dépenses de la circonscription incombait aux pilotes, la participation de chacun d'eux étant proportionnelle à ses recettes de l'année.

Les droits de pilotage (qui appartenaient aux pilotes) ne furent rendus payables à l'autorité que pour permettre d'établir pour chaque pilote et de lui faire payer sa juste part des dépenses de la circonscription.

Au retour d'une affectation, chaque pilote était obligé de fournir un rapport détaillé aux fins de calcul des droits de pilotage. Si le pilote avait perçu les droits lui-même, il était tenu de les remettre sans retard à l'autorité.

Après recouvrement des droits, le pilote recevait mensuellement les droits qu'il avait gagnés, moins une déduction de 10% pour les dépenses de la circonscription. A la fin de l'année, on réajustait et chaque pilote recevait sa quote-part de l'excédent accumulé. Inversement, en cas de déficit, chaque pilote était cotisé sur la base du pourcentage de ses gains par rapport au total des recettes.

Les sommes recouvrées d'autres sources par l'autorité de pilotage, p. ex., les amendes, les droits de brevet et les droits annuels sur les certificats de pilotage, étaient versées dans une caisse à part, appelée dans le règlement «caisse de pilotage». L'affectation de ces sommes devait se faire conformément aux prescriptions de la loi (Cf. *Titre I*, chap. 5).

Dans le Règlement de la circonscription de Yale et New Westminster, approuvé par décret en conseil du 28 avril 1894 (pièce 1427*k* i), demeuré en vigueur après la division de 1904 et jusqu'en 1906, on remarque les points suivants: on n'exigeait aucun minimum de compétence, celle-ci étant laissée au jugement de l'autorité de pilotage; les droits annuels sur les certificats de pilotage des capitaines et des lieutenants étaient fixés à \$100; les permis des bateaux-pilotes coûtaient \$5 par an; seul le pilotage dans la limite des ports était assujéti au paiement obligatoire; les droits de pilotage entre les limites des ports et la mer n'étaient payables que lorsqu'on employait un pilote; le brevet d'un pilote était automatiquement suspendu pendant l'enquête sur un accident de navigation où il était impliqué.

Le premier Règlement de la circonscription de New Westminster date du 10 septembre 1906 (pièce 1427*k* ii) et ne fut jamais modifié jusqu'à son remplacement en 1930. Il n'existait pas de disposition prévoyant des permis pour les bateaux-pilotes; le paiement des droits était obligatoire en tout lieu sur le fleuve Fraser «du bateau-phare de Fraser Sand Heads à New Westminster» alors qu'antérieurement le paiement des droits n'était obligatoire que dans les limites des ports, c.-à-d. à Steveston et à New Westminster; le tarif ne contenait aucune disposition relative à des droits de pilotage entre le bateau-phare et la mer (on se trouvait dès lors à l'extérieur de la circonscription); aucune disposition ne prévoyait une caisse des pilotes.

Législation postérieure à 1930

Cette situation fut radicalement transformée par le règlement de 1930 (Décret en conseil 957, en date du 7 mai 1930 [pièce 1427*g*]). On améliora le sort du pilote qui bénéficia d'une plus grande sécurité et de meilleures conditions de travail, mais au détriment de la liberté dont il avait joui jusqu'alors. L'autorité n'agissait plus simplement comme un organisme de surveillance et de réglementation; elle assumait un nouveau rôle: la direction réelle du service de pilotage.

La concurrence était supprimée: primo, par la limitation du nombre de pilotes au nombre estimé nécessaire pour satisfaire la demande; secundo, par l'affectation des pilotes suivant un mode de tour de rôle le plus équitable possible; tertio, en fournissant aux pilotes, aux frais de la circonscription, un service de bateaux-pilotes, afin que les pilotes n'attendent plus, dans leurs propres bateaux croisant au large de la station d'embarquement, les bâtiments arrivant de la mer. Les pilotes perdirent ainsi le droit de choisir un navire et le privilège de travailler plus ou moins que leurs collègues.

Chaque pilote n'était plus qualifié pour recevoir à titre de rémunération les droits de pilotage qu'il avait gagnés par ses services. Tous les droits de pilotage étaient recouverts par l'autorité de pilotage et déposés à un compte spécial—la caisse de pilotage—sur les fonds duquel étaient prélevés les frais d'exploitation de la circonscription. Chaque pilote avait alors droit à sa part des recettes nettes de la circonscription, non sur la base du nombre ou de la valeur de ses affectations de pilotage, mais sur la base du temps pendant lequel il avait été disponible pour le service. Cette part était appelée «salaire» dans les dispositions réglementaires qui prévoyaient qu'on pouvait accorder à un pilote des congés à plein salaire, à demi-salaire ou sans salaire.

L'autorité assumait l'obligation et les frais de la mise des pilotes à la disposition des bâtiments arrivants. Elle affectait les pilotes aussi équitablement que possible et assumait les frais d'acquisition, d'entretien et d'exploitation du service des bateaux-pilotes. Un comité des pilotes était créé pour établir la liaison entre les pilotes et l'autorité de pilotage.

Quant aux bateaux-pilotes, l'article 9 du règlement disposait qu'ils devaient être achetés, ou construits, et entretenus avec l'argent des recettes de la circonscription. L'article 10 stipulait:

«Les pilotes seront censés ne posséder individuellement aucun droit ni intérêt dans aucun bâtiment enregistré au nom de l'autorité de pilotage.»

L'autorité avait le pouvoir de fixer l'effectif permanent des pilotes, mais elle avait également «le pouvoir de nommer un pilote pour des occasions spéciales» (art. 16); la période de stage était portée à une année et l'âge limite, fixé à 65 ans avec la possibilité de renouvellement du brevet jusqu'à l'âge de 70 ans; il n'était plus délivré de certificats de pilotage aux capitaines et aux lieutenants; une caisse de retraite était créée et elle était alimentée par une fraction des revenus bruts de la circonscription et par toutes les sommes reçues à titre d'amendes, de brevets ou droits autres que les droits de pilotage, et les droits d'examen.

Le règlement de 1930 fut fréquemment modifié, principalement en ce qui concerne le tarif et les règlements relatifs à la retraite et aux prestations de retraite.

En 1958, l'autorité de pilotage donna à contrat le régime de retraite. Cela donna lieu à une autre modification, par décret C.P. 1960-1035, en date du 28 juillet 1960, qui abrogea tous les articles ayant trait à la caisse de retraite sauf celui qui stipulait une déduction obligatoire.

Le règlement de 1930, modifié, fut abrogé en 1961 et remplacé par le nouveau règlement général, toujours en vigueur, et que nous avons étudié précédemment (Cf. pp. 266 et suiv.).

Commissions royales et autres enquêtes

Les passages suivants du *Rapport Robb de 1918* offrent un certain intérêt:

«Le système de pilotage de la Colombie-Britannique a probablement débuté au cours de la ruée vers l'or du fleuve Fraser en 1858, pendant le régime de la Compagnie de la Baie d'Hudson, époque à laquelle le gouverneur Douglas établit des règles et règlements pour la navigation sur le fleuve Fraser. Les premiers brevets de pilote furent délivrés pour la circonscription de New Westminster et Yale. En 1879 fut établie une nouvelle autorité qui couvrait les circonscriptions de Victoria, de Burrard Inlet, de New Westminster et de Nanaïmo. En 1907¹ les circonscriptions de Vancouver et de New Westminster furent placées sous la direction de commissions distinctes telles qu'elles sont actuellement constituées» (p. 3).

«Les ports de la circonscription de pilotage de New Westminster comprennent les ports de New Westminster et de Steveston ainsi que les divers points de débarquement sur le fleuve Fraser.

La circonscription de New Westminster est quelque peu exceptionnelle lorsqu'on la compare à d'autres circonscriptions de pilotage de la côte de Colombie-Britannique, car elle est régie par des conditions locales qu'on ne retrouve pas dans les autres circonscriptions et, comme le revenu provenant du pilotage dans cette circonscription est insuffisant pour payer les dépenses nécessaires à l'entretien d'un pilote, les autorités municipales de New Westminster ont assumé ces frais, et paient à l'unique pilote de la circonscription un salaire mensuel, tandis que les quelques recettes obtenues du pilotage sont remises à la cité de New Westminster par la commission de pilotage, après déduction des dépenses nécessaires engagées par ladite commission» (p. 7).

Dans les recommandations, on ne trouve aucune mention de la circonscription de New Westminster, sauf au paragraphe 27 qui proposait «de rendre obligatoire le paiement du pilotage dans le golfe et le calcul des droits sur la base du tirant d'eau» seulement, au taux de \$3.50 par pied de tirant d'eau pour un voyage de la mer à New Westminster.

Dans le *Rapport Morrison de 1928*, on trouve très peu de choses sur la circonscription de New Westminster. Ce rapport recommandait:

«que le système actuel sur le fleuve Fraser y soit maintenu, que de nouveaux règlements soient substitués aux règlements actuels qui sont quelque peu anachroniques» (p. 8).

«Le pilotage sur le fleuve Fraser dans la circonscription de New Westminster diffère du pilotage dans les autres circonscriptions.

La substance de la preuve apportée par quelques témoins qui ont comparu devant la commission, au cours de ses dernières séances en ce lieu, portait principalement sur des questions d'administration locale et sur le personnel du groupe de pilotage desservant le fleuve. Les chenaux du delta du Fraser charrient tant de limon d'un bout de l'année à l'autre qu'ils se déplacent constamment. Il est indispensable que les quelques pilotes employés connaissent parfaitement ces conditions locales. Comme l'ont déclaré quelques-uns des témoins, c'est (une question de pilotage à part de la navigation). Cette circonscription a eu, pendant une longue période, une commission de trois citoyens. Le mode suivant lequel on a réglé les affaires de pilotage semble avoir fonctionné d'une façon très satisfaisante dans l'ensemble... Votre commission estime qu'il est inutile de faire des recommandations pour le fleuve Fraser...» (p. 10).

¹ Il s'agit en réalité de l'année 1904.

En 1947, le capitaine F. S. Slocombe du ministère des Transports fit une étude et visita New Westminster (bien que le ministre des Transports ne fût pas l'autorité de pilotage de cette circonscription). Nous avons remarqué, entre autres, les passages suivants de son rapport:

«Il existe à présent quatre pilotes à plein temps, ainsi qu'un pilote temporaire pour aider, au besoin. Le pilote temporaire est capitaine d'un remorqueur des Travaux publics; il ne verse pas ses recettes au fonds commun et ne participe pas au régime de retraite. Il garde la rémunération des services de pilotage qu'il effectue.

Les pilotes ont un bateau à l'embouchure du fleuve et y maintiennent deux hommes de quart. Les pilotes restent chez eux jusqu'à ce qu'on les appelle. Il ne reste que \$900 à payer sur le prix du bateau, et son utilisation coûte \$400 par mois, ce qui comprend les salaires, l'intérêt sur le prêt (mais non le principal), l'assurance et l'entretien. Les pilotes paient, sur les recettes brutes, toutes les dépenses y compris l'entretien du bureau, le salaire du secrétaire, le loyer, etc., soit un total approximatif de \$1,000 à déduire mensuellement des recettes brutes, y compris un certain pourcentage pour la retraite.

Les pilotes, à l'époque de cette étude, effectuaient, entre eux, environ trente pilotages par mois, en plus des mouvements. Les recettes nettes de chaque pilote pendant l'année civile 1945 furent de \$5,500, et l'on prévoyait \$6,000 pour 1946.»

Le Comité Audette de 1949 ne fit pas d'enquête dans la circonscription de New Westminster puisque son mandat ne concernait que les circonscriptions ayant comme autorité de pilotage le ministre des Transports. Mais l'aide financière qui devait être accordée à partir de 1959 pour le service du bateau-pilote fut certainement l'un des résultats de la ligne de conduite recommandée dans le rapport de ce comité.

Par décret en conseil C.P. 1959-19/1093, en date du 27 août 1959, le ministère des Transports fut autorisé à assumer les frais d'exploitation, etc., des bateaux-pilotes et des stations de pilotes dans les deux importantes circonscriptions dont l'autorité de pilotage n'était pas le ministre des Transports, à savoir celles de New Westminster et de Saint-Jean, T.-N. Le ministère fournissait déjà ces services dans les circonscriptions dont l'autorité de pilotage était le Ministre, et le décret en conseil portait:

«Qu'il y a d'autres circonscriptions de pilotage qui méritent également de l'aide en ce qui concerne les frais de stations de pilotes et des bateaux-pilotes et l'on peut, à bon droit, affirmer l'existence de différences injustes à l'égard de ces circonscriptions.»



Chapitre B

MÉMOIRES

Six mémoires concernant la circonscription de pilotage de New Westminster ont été déposés par:

1. *Les pilotes de la circonscription de pilotage de New Westminster* (Fleuve Fraser) (Mém. 9, pièce 169 et supplément);
2. *The Vancouver Chamber of Shipping* (Mém. 4, pièce 168);
3. *Crown Zellerbach Building Materials Limited* (Mém. 6, pièce 165 et suppléments);
4. *Les Commissaires du havre de New-Westminster* (Mém. 7, pièce 166);
5. *Pacific Coast Terminals Co. Ltd.* (Mém. 11, pièce 167);
6. *New Westminster Chamber of Commerce* (Mém. 44, pièce 1337).

La référence placée après chaque recommandation indique la partie du rapport qui traite la question.

(1) MÉMOIRE DES PILOTES DE NEW WESTMINSTER

Au moment de la rédaction du mémoire, le 25 mars 1963, les pilotes étaient au nombre de sept, non groupés en association ou en corporation mais représentés par le comité des pilotes, formé de trois membres et exigé en vertu de l'article 5 du règlement de la circonscription de pilotage. Tous les pilotes étaient membres de la *Canadian Merchant Service Guild* et résidaient tous dans la région de New Westminster.

Les recommandations des pilotes sont, en bref, les suivantes:

- a) que les gains des pilotes soient comparables, au moins, à ceux du capitaine le plus payé utilisant leurs services (Cf. p. 381);
- b) que les pilotes «reçoivent le montant intégral des recettes de pilotage» et n'assument aucune part des frais de bureau ni de bateau-pilote et, en vue d'y parvenir, que l'autorité actuelle soit remplacée par le ministre des Transports agissant en qualité d'autorité de pilotage (Cf. *Titre I*, recommandations 20 et 21, pp. 572 et suiv., pp. 575 et suiv.);

- c) que leur rémunération soit suffisante pour leur permettre de se prémunir contre une retraite obligatoire anticipée (Cf. *Titre I*, chap. 6, et *New Westminster*, recommandation 1);
- d) que les droits de pilotage soient calculés sur la base de la jauge brute maximale et du tirant d'eau (Cf. pp. 372 à 375);
- e) que les pilotes participent plus largement aux opérations et à la direction, notamment à l'examen, au choix et à la nomination des pilotes stagiaires et temporaires (Cf. *Titre I*, recommandation générale 14, pp. 544 et suiv.);
- f) que le régime de retraite soit amélioré par la participation et par l'aide du gouvernement et de l'industrie maritime (Cf. *Titre I*, recommandation générale 39, pp. 638 et suiv.);
- g) qu'un second bateau-pilote soit fourni, le bateau-pilote actuel ne suffisant pas à assurer le service (Cf. p. 363, et *New Westminster*, recommandation 1).

(2) MÉMOIRE DE LA VANCOUVER CHAMBER OF SHIPPING

Au sujet de la nature de cet organisme et de son rôle en ce qui concerne la marine marchande et les problèmes qui s'y rattachent, nous nous référons à l'étude sur la circonscription de pilotage de la Colombie-Britannique (pp. 29 et 30).

Les recommandations de la *Vancouver Chamber of Shipping* peuvent se résumer comme suit:

- a) La rémunération des pilotes de la circonscription de *New Westminster* ne devrait pas être augmentée uniquement parce qu'elle est inférieure à celle des pilotes de la circonscription de Colombie-Britannique (Cf. p. 381 et *Titre I*, chap. 6).
- b) Toutes les parties intéressées devraient être consultées avant qu'on n'apporte un changement quelconque aux règles, afin d'éviter des mesures arbitraires (Cf. pp. 333 et suiv.).
- c) L'autorité de pilotage devrait être abolie et remplacée par un Conseil central à Ottawa, le secrétaire et le personnel actuels restant en fonction sous la direction du surintendant de la circonscription de la Colombie-Britannique (Cf. *Titre I*, chap. 11, recommandations générales 14, 16, 17, 18 et 19 et *New Westminster*, recommandation 1).

(3) MÉMOIRE DE LA CROWN ZELLERBACH BUILDING MATERIALS LIMITED

La compagnie *Crown Zellerbach Building Materials Limited* (antérieurement, la *Canadian Western Lumber Co. Ltd.*) a son siège social à Vancouver et une usine à Fraser Mills, dans le port de Fraser Mills, en amont de

New Westminster et du pont du chemin de fer sur le fleuve Fraser. L'usine est un grand établissement qui comprend une scierie et une fabrique de contre-plaqué; elle compte onze cents employés et produit annuellement 150 millions de pieds de planche et 105 millions de pieds carrés de contre-plaqué. Elle possède des installations d'accostage d'une longueur d'environ 1,200 pieds, qui peuvent recevoir deux grands cargos long-courriers. Sa principale voie de transport est le fleuve Fraser.

On peut résumer comme suit les recommandations de cette compagnie:

- a) Mesures destinées à réduire les restrictions imposées aux long-courriers à destination ou en provenance de lieux situés à l'est du pont du chemin de fer sur le fleuve Fraser (Cf. pp. 320 et suiv.):
 - (i) en portant la profondeur des chenaux de Sapperton et de Port Mann à 30 pieds au-dessous des plus basses eaux;
 - (ii) en supprimant la restriction à la navigation de nuit par le pont du chemin de fer en ajoutant des aides de navigation adéquates telles que l'éclairage des chenaux et (ou) du pont;
 - (iii) en procédant à l'étude des moyens propres à assurer une manœuvre plus efficiente des bâtiments à passerelle arrière sur le fleuve Fraser;
- b) un programme de dragage par le ministère des Travaux publics, susceptible de répondre aux besoins du port de Fraser Mills (Cf. pp. 333 et suiv.);
- c) la transformation du vieux pont tournant du chemin de fer sur le fleuve Fraser en un pont soulevant (Cf. pp. 333 et suiv.).

(4) MÉMOIRE DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE NEW WESTMINSTER

Le port de New Westminster est administré par une corporation de trois membres créée par une loi spéciale du Parlement «*The New Westminster Harbour Commissioners Act*» (3-4 George V, chap. 158) (pièce 513). L'un des membres est nommé par la Cité de New Westminster et les deux autres par le gouverneur en conseil (art. 6). La corporation n'a ni compétence ni contrôle sur les biens ou les droits privés dans les limites du port ni sur un bien de la Couronne sauf lorsqu'elle en est dûment autorisée par décret en conseil (art. 12). Elle a le pouvoir d'ester en justice (art. 13) et elle peut posséder des biens (art. 14). Les bénéfices résultant des opérations, le cas échéant, appartiennent à la cité (art. 16). La corporation possède des droits d'expropriation (art. 18) et le pouvoir d'emprunter (art. 19). Elle peut réglementer le trafic dans le port, y compris celui des plus petits bateaux tels que les canots à rame, et imposer des droits sur les bâtiments et les marchandises à bord. Tous ces règlements doivent obligatoirement être ratifiés par le gouverneur en conseil (art. 20). La corporation doit, tous les ans, rendre compte au gouverneur en conseil

de ses responsabilités financières (art. 29). Ses fonctionnaires et ses employés comprennent le directeur du port, le secrétaire, le capitaine de port, et d'autres fonctionnaires, employés de bureaux et préposés que les commissaires peuvent nommer au besoin (art. 11).

En vertu de leurs pouvoirs de contrôle du trafic, les commissaires ont inclus dans leurs règlements (C.P. 1961-1770) (pièce 156) certaines dispositions concernant l'amarrage, le mouillage, et les obstructions dans le port et sur le fleuve par des estacades flottantes, trains de bois, bateaux de pêche, etc.; ils ont modifié les règles de route en ce qui concerne le passage du pont du chemin de fer. Nous étudierons ces dispositions plus tard.

Les recommandations que contiennent leur mémoire et leurs dépositions peuvent se résumer comme suit:

- a) instituer un mode de médiation quant aux divergences d'opinion sur les questions de pilotage, à titre de garantie contre des décisions arbitraires des pilotes (Cf. pp. 333 et suiv., et *Titre I*, recommandation générale 19, pp. 566 et suiv.);
- b) prendre des mesures pour faciliter le passage du pont du chemin de fer (Cf. pp. 320 et suiv.):
 - (i) en améliorant les aides de navigation, le chenal, etc.;
 - (ii) en améliorant le service de pilotage et en le rendant plus rapidement disponible, p. ex., en spécialisant des pilotes choisis pour la manœuvre des bâtiments à passerelle arrière et en mettant au point de nouvelles techniques de pilotage telles que l'emploi de deux pilotes ou de remorqueurs;
 - (iii) en remplaçant la travée tournante du pont du chemin de fer par une travée soulevante.

(5) MÉMOIRE DE LA PACIFIC COAST TERMINALS CO. LTD.

La *Pacific Coast Terminals* appartient pour 72% à la *Consolidated Mining and Smelting Company of Canada*; elle possède et exploite des installations de stockage, d'entrepôt et de quais commerciaux à New Westminster et exploite des installations de chargement en vrac à Port Moody. La compagnie, comme telle, ne possède ni n'affrète aucun navire et ne fait pas non plus fonction d'agent maritime. Elle reçoit et dispose les marchandises destinées à être transportées plus loin à bord de navires qui desservent New Westminster, et réceptionne des marchandises arrivant par navires, pour en assurer la distribution dans la région en général.

Ses recommandations peuvent se résumer comme suit:

- a) maintenir le régime de pilotage du fleuve Fraser et l'améliorer en vue du développement des transports par eau et du commerce (New Westminster, recommandations 1 et 2);

- b) maintenir le paiement obligatoire des droits de pilotage, mais sans que ces droits soient plus élevés qu'à Vancouver (New Westminster, recommandations 1 et 2);
- c) modifier la Partie VI de la Loi sur la marine marchande du Canada afin d'assurer une administration adéquate et une direction convenable des pilotes (Cf. *Titre I*, recommandations générales);
- d) réunir la circonscription à celle de la Colombie-Britannique et la faire administrer par une autorité centrale; ou, pour le moins, fixer les limites de la circonscription de pilotage de New Westminster de manière à les faire chevaucher sur la circonscription de la Colombie-Britannique jusqu'à comprendre le port de Vancouver, afin d'éviter le changement de pilote au cours des trajets entre le fleuve Fraser et le port de Vancouver (New Westminster, recommandation 1);
- e) améliorer le chenal des navires dans le fleuve Fraser en lui donnant une largeur et une profondeur suffisantes, compte tenu des tendances actuelles des formes et des dimensions des navires, et de l'accroissement du tirant d'eau qui en résulte (Cf. pp. 320 et suiv.).

(6) MÉMOIRE DE LA NEW WESTMINSTER CHAMBER OF COMMERCE

Les municipalités de Surrey, de Port Coquitlam et de Fraser Mills, la *Domtar Chemicals Limited*, la *Canada Creosoting Division*, et la *B.C. Towboat Owners' Association* sont situées à l'est du pont du chemin de fer et la *Grosvenor-Laing (B.C.) Limited* à l'ouest. La *Domtar Chemicals Limited* exploite un établissement en amont du pont et la *Grosvenor-Laing (B.C.) Limited* exploite l'*Annacis Industrial Estate* sur l'île d'Annacis, municipalité de Delta.

Ces municipalités et ces compagnies ont fait leurs recommandations de la *Crown Zellerbach* à l'effet que l'on s'efforce par tous les moyens d'améliorer la voie navigable donnant accès à la région qui se trouve en amont du pont du chemin de fer (pièce 192). Les intéressés recommandent instamment «que l'on emploie tous les moyens utilisables pour faire remplacer immédiatement la travée tournante, ce qui revient à adopter la solution qui est, depuis près de 20 ans, et qui reste actuellement la plus économique et la plus judicieuse» (Cf. p. 333).



PREUVE

1. DESCRIPTION GÉNÉRALE

(1) LIMITES DE LA CIRCONSCRIPTION

D'une façon générale, la circonscription de pilotage de New Westminster comprend les eaux navigables du fleuve Fraser et de son delta, y compris le bras nord. Elle s'étend vers l'ouest dans le détroit de Georgie jusqu'à la ligne médiane du chenal, de la frontière internationale, au sud, à une ligne située dans le prolongement vers le large de la pointe Grey, au sud de Burrard Inlet. La station d'embarquement de Sand Heads, située à un mille au large du phare de Sand Heads, est nettement à l'intérieur des limites de la circonscription et les bâtiments en provenance ou à destination des eaux américaines peuvent entrer ou sortir de la circonscription de New Westminster sans traverser la circonscription de pilotage de Colombie-Britannique.

En pratique, les eaux de la circonscription, pour les bâtiments de fort tirant d'eau, s'étendent à environ vingt-quatre milles en amont de la station d'embarquement, jusqu'à Port Mann. Les bâtiments de faible tirant d'eau peuvent aller plus loin jusqu'à Mission City, à quelque cinquante milles de l'embouchure du fleuve Fraser.

Recommandations reçues au sujet des limites de la circonscription

La *Pacific Coast Terminals Limited* a recommandé que la compétence territoriale des pilotes de New Westminster soit étendue au port de Vancouver pour leur permettre de commencer ou de terminer leurs trajets de pilotage à destination ou en provenance du fleuve Fraser. Elle a soutenu que la suppression des changements de pilotes à Sand Heads pour 30% environ des long-courriers empruntant le fleuve Fraser, c.-à-d. les bâtiments en provenance ou à destination de Vancouver, permettrait d'importantes économies de temps et d'argent. Elle a affirmé que Vancouver ne présentait pas de difficultés de pilotage autres que celles que l'on rencontre dans la circonscription de New Westminster, mais elle a également convenu que le pilotage sur le fleuve Fraser exigeait des connaissances locales spécialisées et à jour et que la compétence territoriale des pilotes de Colombie-Britannique ne devrait pas être étendue à la circonscription de New Westminster.

La *Vancouver Chamber of Shipping* et la *Pacific Coast Terminals Limited* ont fait une autre recommandation: la réunion des deux circonscriptions pour des fins administratives, en partie pour simplifier les opérations des transports, mais principalement pour supprimer la duplication des services de pilotage et les frais supplémentaires qui en résultent. La *Pacific Coast Terminals Limited* estimait que c'était là une autre méthode d'application de sa première proposition.

La *Vancouver Chamber of Shipping* a également exposé que la situation actuelle est difficile et gênante du fait que, le ministre des Transports n'étant pas l'autorité de pilotage, le ministère des Transports ne se préoccupe pas particulièrement du pilotage dans la circonscription de New Westminster. D'autre part, la Chambre de commerce a fait remarquer que, dans la circonscription de la Colombie-Britannique, le ministère s'intéresse beaucoup au pilotage par l'intermédiaire du surintendant des pilotes, l'un de ses fonctionnaires. Elle a ajouté que si l'on chargeait le surintendant des pilotes de Vancouver de la surveillance de la circonscription de New Westminster, les liaisons s'en trouveraient améliorées et le service de pilotage deviendrait en conséquence plus efficace. Elle a recommandé, cependant, que le secrétaire actuel de la circonscription à New Westminster soit maintenu en service à titre de préposé aux affectations, sous la direction du surintendant de Vancouver.

La Commission a traité de cette dernière question dans ses recommandations générales 15 et 18 auxquelles elle se réfère (Cf. *Titre I*, chap. 11). La fusion recommandée des circonscriptions de New Westminster et de la Colombie-Britannique, ou l'institution du port de Vancouver en territoire commun des deux circonscriptions, feront l'objet d'une recommandation spéciale.

(2) CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES

La principale caractéristique de la circonscription est le delta du fleuve Fraser. Ce fleuve de huit cent cinquante milles de long se termine par un delta qui, comme les autres deltas, présente les caractéristiques et les dangers suivants: terrains plats, alluvions, ensablements, hauts-fonds, partage du courant et méandres.

La visibilité est souvent réduite par de fortes pluies, par de violentes tempêtes de neige (qui peuvent durer trois ou quatre jours) et par la brume fréquente d'octobre à la fin mars. Ce sont autant de causes de retard pour les long-courriers.

La fumée et le brouillard enfumé (*smog*) produits par les raffineries et les usines de réduction de Steveston constituent également un danger. A certains moments, la visibilité devient nulle.

Avant le début du dragage, en 1885, la profondeur du chenal n'était que de 8 pieds à marée basse. En 1913, le fleuve fut dragué à 16 pieds pour permettre l'accès aux vapeurs long-courriers de plus en plus grands qui remplaçaient progressivement les voiliers.

A partir de 1963, la profondeur du chenal fut maintenue entre 28 et 30 pieds jusqu'à la hauteur du pont du chemin de fer. Cependant, il restait des hauts-fonds à certains endroits, p. ex., à la Barre de Steveston et à l'île Kirkland, où la profondeur à marée basse était respectivement de 22 et 24 pieds. Par suite d'améliorations apportées au chenal, à partir de mai 1968, les points qui régissent le tirant d'eau maximal se trouvent maintenant à l'embouchure du fleuve—24 pieds à marée basse—et à Steveston Cut—26 pieds à marée basse (pièce 160).

En amont du pont du chemin de fer, le chenal devient moins profond. En 1963, le tirant d'eau des bâtiments qui se rendaient en amont de ce pont ne devait pas dépasser, pour Fraser Mills, 24 pieds à la montée et 25 pieds à la descente, et 25 pieds dans les deux sens pour Gypsum Plant (pièce 160).

En outre, à cause des méandres étroits du chenal en aval du pont du chemin de fer, il avait été décidé que, pour qu'un bâtiment puisse naviguer sans danger sur le fleuve, sa longueur ne devait pas dépasser six cents pieds et encore ce maximum n'était-il valable que pendant le jour et dans les meilleures conditions de marée (pièce 160). (Pour les détails et la validité de ces restrictions, cf. pp. 301 et suiv.)

Le pont du chemin de fer est un autre facteur déterminant et restrictif que nous étudierons plus tard.

Par suite de la tendance à construire les navires plus grands et plus profonds, les commissaires du port de New Westminster se proposaient, en 1965, d'améliorer la voie navigable en élargissant et en draguant le chenal des navires en vue d'admettre des bâtiments ayant jusqu'à 35 pieds de tirant d'eau. Bien que le chenal ait été amélioré, cet objectif n'a pas encore été atteint. En avril 1968, le tirant d'eau maximal considéré comme sûr par les pilotes, avec une marée minimale de 12 pieds à Sand Heads, était de 31 pieds (pièce 160).

Les grands bâtiments ne dépassent pas Port Mann parce qu'à quatre milles en amont un haut-fond limite la navigation aux navires d'un tirant d'eau ne dépassant pas quatre pieds. Les petits bâtiments qui fréquentent ce tronçon du fleuve emploient parfois un pilote. Pendant l'inondation de 1948, lorsqu'on fit appel à la Marine royale canadienne pour secourir les isolés de la haute vallée du Fraser, plusieurs petits bâtiments de la marine montèrent le fleuve sur une longue distance.

Les mouillages sont limités à certaines zones nommément désignées, à cause de l'étroitesse du chenal et du renversement du courant normal du fleuve par la marée montante pendant la plus grande partie de l'année. Même à ces mouillages, les pilotes restent à bord et assurent une veille permanente, car le fond y est de mauvaise tenue et ils sont exposés au vent.

a) Crue saisonnière, niveau de l'eau et envasement

La crue saisonnière constitue une particularité de la circonscription de pilotage de New Westminster. Pendant l'hiver, le cours supérieur du fleuve Fraser gèle, ce qui réduit considérablement son débit. Au printemps, lorsque les neiges et les glaces fondent, le volume de l'eau augmente énormément. Le débit varie donc selon la saison de l'année: de septembre à avril, le débit tombe à un étiage de 20,000 pieds cubes par seconde, mais pendant les mois de crue, de mai à août, le débit peut atteindre 500,000 pieds cubes par seconde.

De la fin de l'automne au début du printemps, l'influence prédominante sur le fleuve jusqu'à la hauteur de Fraser Mills est la marée. Le flot renverse le courant qui atteint une vitesse de 2 nœuds $\frac{1}{2}$ à 3 nœuds $\frac{1}{2}$ sous le pont du chemin de fer. Toutes les vingt-quatre heures, il y a deux étales de la marée.

Pendant la période de crue, l'influence de la marée se combine à celle du débit du fleuve. Vers le 1^{er} mai commencent les grandes eaux provenant de la débacle du printemps. Le niveau, à l'échelle de marée de Mission City, à 30 milles en amont de New Westminster, monte du niveau normal de 4 à 7 pieds, à une moyenne de 20 pieds. Les plus hauts niveaux de crue enregistrés sont de 24.71 pieds en 1948 et 24.19 pieds en 1950. D'après les statistiques qui figurent sur la pièce 185, on constate que le fleuve reprend son niveau normal vers la fin juillet.

L'un des résultats de la crue, en particulier dans le voisinage de New Westminster, est que le courant de flot est annulé lorsque l'indicateur de Mission City enregistre plus de 10 pieds. Bien que le niveau du fleuve puisse monter de huit pieds à marée haute, il se produit, à tous les états de la marée, au cours de cette période, un courant descendant pouvant atteindre 7 nœuds $\frac{1}{2}$ à 8 nœuds, bien que 6 à 7 nœuds soit sa vitesse normale. En hiver, il existe un courant montant de 2 nœuds $\frac{1}{2}$ à 3 nœuds $\frac{1}{2}$ pendant le flot et un courant descendant de 4 nœuds $\frac{1}{2}$ pendant le jusant.

Le fleuve étant sinueux, des courants traversiers se produisent normalement dans le chenal, et les pilotes y sont si bien habitués qu'ils peuvent les prévoir, selon la saison et la marée. Ces courants sont plus forts pendant la saison de crue par suite de l'accroissement du débit, de la turbulence de l'eau et des remous.

Le niveau de l'eau du Fraser n'est pas constant. En plus de la variation des marées (qui peut atteindre 12 pieds à l'estuaire) il se produit une dénivellation à marée basse. A l'étales, la lecture minimale peut indiquer une dénivellation atteignant 6 ou 7 pieds à New Westminster pour devenir nulle à l'embouchure du fleuve.

L'envasement constitue un danger commun à tous les deltas. Dans l'estuaire du Fraser, il ne s'établit pas progressivement par un apport régulier de sédiments, mais se produit brusquement en saison de crue. De septembre à mai, il y a peu d'envasement, mais à mesure que le niveau du fleuve monte,

des sédiments sont charriés de l'intérieur, une partie s'en va à la mer et le reste se dépose le long du chenal navigable. A la fin de la période de crue, on constate habituellement, principalement en huit endroits différents, la présence de gros dépôts de trois à quatre pieds de hauteur dans la plupart des cas, mais qui peuvent atteindre quatorze pieds dans le voisinage de l'éleveur n° 4 du fleuve Fraser (pièces 147 et 148). Les navigateurs doivent veiller constamment. Les cartes de la région portent un «avertissement» précisant que les profondeurs indiquées sont sujettes à des variations dues à l'envasement et au dragage subséquent.

Les hautes crues provoquent également l'affouillement, dû au déplacement des matériaux d'un côté du chenal à l'autre, et à deux reprises le chenal fut complètement modifié. Il s'agit là cependant d'une modification graduelle que les pilotes peuvent suivre et évaluer.

Les crues dues à de fortes pluies d'automne et d'hiver produisent occasionnellement les mêmes résultats.

b) Relevés, dragage et autres travaux effectués par le ministère des Travaux publics

Le ministère des Travaux publics ordonne régulièrement des relevés de la profondeur du chenal des navires, deux fois par an jusqu'à Port Mann, et quatre ou cinq fois par an dans les zones critiques. Des copies de toutes les cartes de sondes sont envoyées aux pilotes par l'intermédiaire de l'autorité de pilotage dans la semaine qui suit la fin d'un relevé.

La totalité du chenal jusqu'à Port Mann, en passant par le chenal de Sapperton, est draguée régulièrement chaque année, après la crue, pour rétablir les profondeurs normales, et l'on procède à des dragages spéciaux lorsqu'il se produit de l'envasement. En 1961 ou 1962, le chenal de Sapperton fut approfondi à 27 pieds. On n'effectue aucun dragage du chenal de Port Mann ni de dragage important en amont de Port Mann.

La digue de Sapperton fut construite principalement pour diviser le courant du fleuve et fournir ainsi suffisamment d'eau au chenal de Sapperton et au chenal de Port Mann. La digue aide également à enrayer l'envasement. Des sondages récents du chenal de Sapperton montrent le peu d'importance de l'envasement. On a estimé que l'approfondissement de ce chenal à 30 pieds exigerait trois ou quatre mois.

On procède également dans le fleuve à des relevés le long des quais et l'on communique à tous les intéressés les renseignements ainsi obtenus. Lorsqu'on constate une insuffisance d'eau dans une certaine localité, cette dernière fait l'objet d'une restriction maintenue en vigueur jusqu'à la fin du dragage nécessaire. Si, p. ex., on constatait une diminution de fond à Fraser Mills, la *Crown Zellerbach Building Materials Limited* en serait informée, afin de lui permettre de prendre les dispositions nécessaires pour effectuer le dragage.

Les propriétaires de débarcadères sont responsables du dragage le long de ces débarcadères; c'est ainsi que depuis 1956, la *Crown Zellerbach Building Materials Limited* reste responsable du dragage sur toute la longueur de son débarcadère et sur une largeur de 80 pieds, ainsi que du dragage d'un chenal d'approche de 90 pieds. Le ministère des Travaux publics effectue le dragage et réclame à la compagnie le remboursement de la totalité des frais de dragage de l'emplacement du débarcadère et de 50% des frais de dragage du chenal d'approche. En 1959, la compagnie a payé \$6,327.45 pour ces travaux; en 1960, \$8,271.18; et en août 1961 (après la crue), \$14,887.08.

Le ministère des Travaux publics a effectué d'importantes études en vue d'améliorer ce que l'on appelle «la zone de trifurcation», c.-à-d. le sommet du delta à l'endroit où le fleuve se divise et forme le bras nord, le chenal d'Annacis et le chenal d'Annieville. Le ministère a fait des expériences sur des maquettes et a tenu des audiences publiques en vue de discuter des travaux proposés. Le contrôle du débit et des courants permettrait de réduire l'envasement actuellement important dans cette zone. En janvier 1965, on estimait le coût du projet à \$3.9 millions. Le ministère des Travaux publics pensait que l'on se rapprochait du moment où le projet se justifierait du point de vue économique et où l'on pourrait entreprendre la construction. Les pilotes ont été tenus au courant et consultés. (Rapport sur les améliorations proposées pour la zone de trifurcation du fleuve Fraser, New Westminster, Colombie-Britannique, novembre 1961, et lettre du ministère des T.P. en date du 14 janvier 1965 [pièce 1427v].)

Des informations complémentaires du ministère des T.P., en date du 7 mai 1968, donnent des détails sur la mise en œuvre depuis cette époque:

«On a prévu trois phases pour le projet de la trifurcation. La phase I qui concernait les structures au voisinage du Fraser Surrey Dock a été complètement achevée en 1966-67, au coût de \$575,000. La phase II est actuellement en cours et sa fin est prévue pour le 31 décembre 1968, au coût estimé de \$2,450,000. Elle concerne les structures à l'entrée du chenal Annacis et le long de la zone de Annacis Island Sandfill. La phase III qui concerne la structure du Timberland Rock Sound et les éperons submergés au voisinage de la zone de Overseas Dock et dont le début est prévu en 1969-1970 devrait se terminer le 15 mai 1970, au coût estimé de \$1,827,000. Le coût total du projet est estimé à \$4,852,000.

Depuis 1963, on n'a procédé à aucun travail important pour l'amélioration ou l'approfondissement du fleuve Fraser. On a, évidemment, continué l'entretien annuel par contrat et en utilisant deux dragues du ministère.»

c) Plaintes relatives au chenal navigable

L'accroissement des dimensions des navires exige une amélioration constante du chenal. P. ex., en avril 1961, l'Autorité de pilotage de New Westminster s'est plainte au gouvernement fédéral de la situation provoquée par la diminution de la profondeur à la courbe critique du chenal, entre les bouées 16 et 18, dans les termes suivants:

«Cette courbe, très accentuée, exige un changement de cap de 67 degrés. Au cours de ces dernières années, le chenal des navires de haute mer est devenu,

dans cette courbe, de plus en plus étroit par suite d'apports de sédiments qui l'ont rétréci de 1200 pieds à sa largeur actuelle d'environ 500 pieds. Les navires modernes, dont un grand nombre ont une longueur supérieure à 500 pieds, ont leur étrave et leur arrière dangereusement rapprochés de la jetée de pierre lorsqu'ils passent cette courbe. Le fort courant à cet endroit et les vents de travers, forts et fréquents, augmentent la difficulté. De plus, à proximité, à Steveston, quatre usines de transformation du poisson projettent sur la région des nuages de vapeur et de «smog» qui rendent parfois la visibilité presque nulle.

Le trafic sur le fleuve a augmenté énormément au cours de ces dernières années, tant en ce qui concerne les long-courriers que les remorqueurs et les péniches. Les navires sont devenus beaucoup plus grands et un grand nombre de péniches atteignent les dimensions de petits navires. L'encombrement devient particulièrement sérieux à la courbe lorsque des trains de remorques y arrivent à la marée montante juste au moment où des bâtiments de fort tirant d'eau, qui descendent, y parviennent également à marée haute.»

La *Vancouver Chamber of Shipping* a également écrit au ministère des Transports pour se plaindre de cette situation et elle a ajouté qu'à la suite du rétrécissement du chenal les pilotes avaient recommandé que les bâtiments d'une longueur supérieure à 500 pieds n'y naviguent seulement que le jour et dans les conditions les plus favorables de la marée.

Ces observations furent transmises par le ministère des Transports au ministère de Travaux publics, chargé de l'entretien du chenal navigable, et des mesures correctives furent prises.

La *Pacific Coast Terminals* a demandé instamment que le chenal navigable soit amélioré de manière à correspondre à l'évolution des transports par eau; la compagnie a suggéré que la meilleure façon d'y parvenir consistait à établir, comme on l'a fait en 1946 pour le Saint-Laurent, un *Comité du chenal navigable*¹ composé de représentants du ministère des Transports, du ministère des Travaux publics, des armateurs et des groupes de pilotage. Le Comité du Saint-Laurent était chargé de déterminer, d'étudier et de recommander la largeur et la profondeur du chenal et les aides de navigation nécessaires pour desservir d'une façon satisfaisante et efficace les nouveaux types de bâtiments. La *Pacific Coast Terminals* a recommandé pour le fleuve

¹ Le Comité du chenal navigable du Saint-Laurent, constitué en 1965, a le mandat suivant:

- 1. Le Comité coordonnera les enquêtes et recherches relatives aux propositions d'amélioration du chenal navigable du Saint-Laurent (du lac Ontario au golfe du Saint-Laurent) aux fins des transports par eau.
2. Le Comité étudiera les utilisations actuelles et éventuelles du Saint-Laurent pour les transports par eau et recommandera, en se fondant sur ses conclusions, les objectifs et les critères des futures améliorations du chenal navigable.
3. Le Comité établira des rapports accompagnés de recommandations sur les projets de travaux que le Comité juge nécessaires pour l'utilisation optimale du chenal navigable du Saint-Laurent.
4. Le Comité examinera les propositions d'autres organismes au sujet de travaux susceptibles d'affecter l'utilisation du Saint-Laurent pour les transports par eau et présentera des rapports sur ces propositions.
5. Le Comité préparera et soumettra un programme de travaux et un budget estimatif pour les études et les investigations à effectuer au cours de la période quinquennale recommandée par le Comité. Ce programme débutera le 1^{er} avril 1965 et sera révisé chaque année à la lumière des circonstances prévalentes du moment.»

Fraser, une étude analogue à celle qui a été faite pour le Saint-Laurent, car elle estime que le chenal navigable ne répond plus aux besoins. Elle s'est plainte de la profondeur minimale du fleuve qui ne permet pas aux bâtiments de charger au maximum possible, ce qui se traduit par une perte de tonnage pour les navires et pour les ports du fleuve Fraser. En outre, les navires de fort tirant d'eau doivent attendre l'appoint de la marée qui leur permette de faire route dans un sens ou dans l'autre. Elle a recommandé instamment une amélioration, en soulignant que la tendance actuelle est à la construction de bâtiments plus grands et plus longs en vue d'un transport plus économique et efficient des marchandises. Le tirant d'eau de ces bâtiments, bien que dans une certaine mesure plus fort, n'est pas nécessairement proportionnel à leurs dimensions. La compagnie en conclut que cette tendance rendra bientôt inactifs les ports de la région si l'on n'améliore pas le port de New Westminster et son chenal.

La *Crown Zellerbach Building Materials Limited* a également proposé d'approfondir les chenaux en amont du pont du chemin de fer, c.-à-d. les chenaux de Sapperton et de Port Mann, au moins à la profondeur de New Westminster, afin de supprimer l'actuelle limitation du tirant d'eau qui porte préjudice à cette région.

Le secrétaire de l'autorité de pilotage a signalé, le 1^{er} mai 1968 (pièce 160), que des améliorations progressives de la profondeur d'eau dans les sections draguées et l'élargissement du chenal dans les courbes permettent maintenant à des bâtiments de plus grande dimension et de plus fort tirant d'eau de naviguer dans le chenal (pièce 160).

(3) PORTS PRINCIPAUX

Aux fins d'administration, tous les ports et quais du fleuve Fraser fréquentés par des long-courriers sont inclus dans le «havre» de New Westminster tel que défini par l'article 4 de la Loi des Commissaires du havre de New Westminster (3-4 George V, chap. 158, pièce 513). Selon cette définition, le «havre» s'étend en amont jusqu'à la rivière Pitt et en aval jusqu'à l'embouchure du Fraser; il comprend, entre autres, le port de New Westminster proprement dit, Fraser Mills, Port Mann et Port Steveston, mais non la partie maritime du bras nord du fleuve Fraser. L'article 4 se lit comme suit:

«Pour les objets de la présente loi, le havre de New Westminster est censé comprendre la superficie qui s'étend à partir d'une ligne tirée nord et sud, astronomiquement, jusqu'à chaque rive de la rivière Fraser, à partir d'un point de la ligne marquant la moyenne des eaux hautes, à l'extrémité est de l'île Manson ou Douglas, connue sous le nom de Pointe-Sébastien et sise dans la rivière Fraser, à l'embouchure de la rivière Pitt; de là, en aval, embrassant les deux côtés de la ligne marquant la moyenne des eaux hautes, jusqu'aux lignes tirées par le travers des décharges de la rivière Fraser se déversant dans le golfe de Géorgie, d'une pointe à l'autre à la ligne d'étiage sur chacune des pointes de terre formant les embouchures de ces décharges; mais ne s'étendant pas plus loin, au nord, qu'à un point équidistant d'entre le point extrême-sud et le point extrême-nord de la

rive ouest de l'île Lulu; et doit aussi comprendre les eaux adjacentes du golfe de Géorgie, sur le Sand Heads, et au delà, aussi loin du côté de la mer que peut le déterminer de temps à autre le Gouverneur en conseil; mais ne doit comprendre aucune partie du *North Arm* de la rivière Fraser, à l'ouest d'une ligne tirée par le travers du dit *North Arm* pour continuer vers le sud de la frontière ouest de la côte de New Westminster; et aussi est censé comprendre toutes les propriétés riveraines, lots de grève, jetées, docks, rivages et grèves, dans ou le long des eaux formant comme susdit ledit havre.»

Toute la région administrée par la Commission du havre comprend 16 postes où peuvent accoster les long-courriers. Lorsqu'on remonte le fleuve, à partir de Sand Heads, on trouve les établissements suivants: *Canada Rice Mills* sur l'île Lulu à environ quatre milles en amont de Steveston; la *Dow Chemical Works* sur l'île Tilbury; *Lafarge Cement Company* sur la rive nord, juste en aval de l'île Lion; l'élevateur n° 4 du fleuve Fraser sur la rive sud, en face de la digue d'Annieville; New Westminster avec plusieurs quais; *Gypsum, Lime and Alabastine Company* sur le chenal de Port Mann et de l'autre côté du fleuve, sur le chenal de Sapperton; les postes de la *Fraser Mills*, d'une longueur de 1,200 pieds, qui peuvent accueillir deux grands bâtiments. Les long-courriers ne montent pas en amont de Port Mann.

À l'ouest de Port Mann, sur le chenal de Port Mann existe un nouvel établissement appelé *Surrey Docks* où les long-courriers peuvent accoster à condition qu'on ait remédié à la diminution des fonds par l'envasement provoqué tous les ans par la crue. On y a constaté des envasements qui réduisent la profondeur de 25 pieds à 13 pieds dans certains cas. Les Commissaires du havre qui dirigent les opérations à *Surrey Docks* pour le compte du gouvernement fédéral ont, en 1963, déclaré qu'ils espéraient obtenir l'approbation du ministère des Travaux publics pour disposer, au besoin, d'une drague à cet endroit quelques jours par semaine.

Certains des postes énumérés ci-dessus ne sont pas accessibles à tous les états de la marée—et les navires doivent parfois attendre à l'ancre que les conditions soient favorables avant d'accoster.

Les Commissaires du havre ont établi, en vertu de l'article 20 de la Loi des Commissaires du havre de New-Westminster, des règlements pour le contrôle du trafic. En plus des règlements concernant les bateaux de pêche, à cause du caractère particulier de la région, ils ont modifié les règlements pour prévenir les abordages en mer; ils ont, p. ex., inversé les règles de route pour les navires montant le fleuve qui passent le pont du chemin de fer (Cf. pp. 294 et 295).

À l'époque coloniale, le fleuve Fraser constituait la principale voie navigable de la colonie continentale et la Cité de Queensborough, sa capitale (appelée plus tard New Westminster), servait de port douanier. Au début de la colonie, la section inférieure du fleuve procurait un refuge sûr aux voiliers long-courriers qui y transportaient des centaines de pionniers et des milliers de chercheurs d'or.

Le port de Steveston, mentionné dans le Rapport de la Commission Robb de 1919 comme étant important, fait maintenant partie du port de New Westminster tel que décrit plus haut. Il est maintenant moins important parce que ses approches et ses postes à quai ne sont pas assez profonds pour en permettre l'accès aux long-courriers. En outre, il est rare que ceux-ci se rendent dans la région de Fraser Mills en amont du pont du chemin de fer, tant à cause de la profondeur insuffisante de l'eau que de l'obstacle que constitue le pont (Cf. pp. 293 et suiv.).

Le port Fraser nord fait partie également de la circonscription de pilotage de New Westminster. Il comprend les eaux navigables du bras nord du fleuve Fraser, de la limite ouest de la Cité de New Westminster au golfe de Georgie. Il est administré par une commission de port distincte, appelée *North-Fraser Harbour Commissioners* (1913, 3-4 George V, chap. 162) (pièce 523). A cause de la faible profondeur du chenal, les long-courriers n'empruntent pas le bras nord.

(4) AIDES DE NAVIGATION

L'entretien d'aides de navigation sur le fleuve Fraser est une tâche continuelle. Le chenal navigable est bien marqué par des bouées mais, en saison de crue, elles sont souvent heurtées par des objets flottants et sont emportées ou déplacées. Les pilotes ne peuvent donc pas toujours s'y fier. Lorsqu'une bouée est déplacée ou qu'un feu ne fonctionne pas, les pilotes et les navigateurs en sont informés. Il n'est pas nécessaire d'émettre des avis aux navigateurs, car toutes les bouées du fleuve Fraser sont facilement accessibles et l'on prend immédiatement les mesures nécessaires.

Lorsqu'on met en place des aides de navigation—en particulier des bouées—il faut tenir compte de deux dangers locaux, la crue et les trains de remorques; il arrive que des blocs de glace descendent le fleuve mais sans qu'il en résulte de dommages.

On améliore sans cesse les aides de navigation. Au moment de l'audience tenue par la Commission, l'agent maritime de la circonscription déclara que toutes les plaintes qu'il avait reçues avaient été réglées ou étaient en cours de règlement.

Bien que le ministre des Transports ne soit pas l'Autorité de pilotage de la circonscription de New Westminster, l'agent maritime du ministère des Transports effectue la liaison en faisant suivre toutes les demandes d'améliorations au ministère des Travaux publics, chargé de l'entretien du chenal navigable; entre autres, les plaintes des pilotes et de la *Vancouver Chamber of Shipping*, en 1961, au sujet des conditions de la courbe du chenal entre les bouées 16 et 18. Une demande des pilotes concernant l'installation de onze échelles de marée le long du fleuve, faite par les pilotes, a été également transmise au ministère des Travaux publics. Le ministère n'en a pas admis la

nécessité étant donné qu'il y en a une à New Westminster et qu'avec l'aide de l'annuaire de marées, un pilote peut aisément déterminer l'état de la marée en un point quelconque du fleuve.

Le 1^{er} mai 1968, le secrétaire de l'autorité de pilotage a signalé une réorganisation complète du système des bouées effectuée en 1967 et qu'on avait ajouté plusieurs feux, des aides de navigation sur le rivage, des réflecteurs radar et des amers d'une grande utilité (pièce 160).

(5) TRAFIC MARITIME

Le trafic maritime sur le fleuve Fraser est congestionné par le nombre et la diversité des bâtiments qui utilisent le chenal restreint. En plus des long-courriers, il y a les remorqueurs touant des trains de bois et des péniches, les bateaux de pêche et certains caboteurs.

Comme dans la circonscription de pilotage de la Colombie-Britannique (Cf. pp. 44 et 45), les bateaux de pêche et les trains de remorques constituent les principaux dangers de navigation pour les bâtiments de haute mer et l'étroitesse du chenal accroît les risques.

On trouve des bateaux de pêche dans toute la circonscription et à toute heure, sauf pendant une période de deux à trois mois, de décembre à février. Cinq espèces de saumons remontent chacune à une époque différente, selon la saison du frai. A l'époque de ces remontes, notamment en août et en septembre, les bateaux de pêche se concentrent à l'embouchure du Fraser.

Les pêcheurs n'ont généralement aucune expérience des grands bâtiments, ignorent les coutumes et les règles de navigation et sont inconscients des dangers qu'ils suscitent pour eux-mêmes et les autres. Pour devenir pêcheur il suffit de payer \$1 pour le permis de pêche. Les bateaux de pêche ont 24 à 28 pieds de longueur. Les filets utilisés dans le fleuve ont environ 900 pieds de long et ceux dont on se sert dans le golfe de Georgie, environ 1,500 pieds. La nuit, leur présence sur le fleuve crée un danger encore plus grand, car les courbes empêchent souvent l'observation visuelle à longue distance et l'observation au radar. En outre, ces petits bateaux en bois n'apparaissent pas nettement sur le radar.

Pour atténuer ce danger, les Commissaires du havre de New Westminster stipulent ceci à l'article 83(2) de leurs règlements (C.P. 1961-1770, en date du 7 décembre 1961 [pièce 513]):

«Aucun filet maillant ne doit être jeté ou laissé à la dérive dans le chenal du fleuve Fraser entre le phare de Sand Heads et le barrage latéral n° 1 de l'île Lulu.»

Le paragraphe 3 du même article ajoute:

«Un filet maillant jeté dans une partie quelconque du chenal du fleuve Fraser autre que la partie mentionnée au paragraphe (1), doit, sur le signal d'un bâtiment, être relevé de manière à permettre le passage du bâtiment.»

Après plusieurs accidents et accidents évités de justesse mettant en cause des bateaux de pêche qui gênaient la navigation par négligence à se tenir à distance et à observer les règlements, les pilotes demandèrent un patrouilleur. Les Commissaires du port fournirent un bateau qui précède les long-courriers pour faire dégager le chenal. Ce service, bien que ne garantissant pas toujours le dégagement, a grandement amélioré les conditions du trafic. Lorsque plusieurs navires arrivent ou appareillent ensemble, le patrouilleur précède le premier d'entre eux pour avertir les pêcheurs. Malgré tous ces règlements, les patrouilles et les avertissements, des accidents se produisent encore ou ne sont évités que de justesse. Néanmoins, la situation est devenue bien meilleure que les années précédentes.

Les remorqueurs qui touent des trains de bois ou des péniches constituent l'un des plus graves dangers pour le trafic à cause de leur longueur, de leur faible vitesse et du fait qu'ils traversent habituellement d'un côté à l'autre du chenal. La nuit, la faible visibilité accroît le danger.

Les trains de bois que l'on rencontre dans le voisinage de New Westminster viennent généralement du bras nord du fleuve Fraser, passent New Westminster et montent plus haut le Fraser ou entrent dans la rivière Pitt. D'autres vont à Timberland Mills sur la rive sud ou en d'autres lieux de stockage, nombreux le long du fleuve. Certains trains de bois descendent le fleuve à destination du bras nord, et créent des encombrements en deux endroits, notamment:

- a) à la hauteur de la travée tournante du pont du chemin de fer, en particulier si le train de remorques traverse le chenal pour emprunter le couloir nord;
- b) dans le port de New Westminster que les trains de remorques traversent régulièrement en descendant le fleuve.

Certains trains de remorques peuvent atteindre 2,500 pieds de long avec 400 à 500 pieds de câble. A cause de leur poids et de leur forme, leur vitesse est très faible et dépend beaucoup de la marée. Par courant contraire, leur avance est insignifiante par rapport au fond et ils peuvent alors paraître stationnaires pendant de longues périodes. Quand cela se produit dans la zone du port, le départ d'un navire peut être retardé, et il arrive que le remorqueur, loué pour aider le navire, doit d'abord aider le train de remorques afin de dégager la route.

En outre, les trains de remorques n'observent pas et ne peuvent pas toujours observer les règles de route car, leur manœuvre étant très difficile, ils doivent tenir, suivant leur destination, un côté ou l'autre du chenal.

La nuit et par temps brumeux, ils constituent un danger particulièrement grave, bien qu'ils portent un feu à l'extrémité de la remorque, et les trains de bois d'une certaine largeur portent également des feux de côté. Bien que les trains de remorques apparaissent habituellement sur l'écran radar, on ne les voit pas toujours à cause des courbes du fleuve. De jour, le pilote peut

observer le trafic et apercevoir, à une distance de deux ou trois milles, un train de remorques dans les courbes du chenal. Il peut ainsi juger de ce que le remorqueur toue, mais la nuit—et la plupart des trajets de pilotage s'effectuent la nuit—il est difficile de le savoir et de déterminer à quel moment le navire croisera le train de remorques, bien que les feux en tête de mât du remorqueur indiquent qu'il remorque.

(6) PONT DE CHEMIN DE FER DE NEW WESTMINSTER

Le pont de chemin de fer de New Westminster, appelé aussi pont Westminster, constitue l'obstacle principal pour les navires qui montent le fleuve au delà de New Westminster. Il est, à tout moment, un obstacle sérieux pour les grands bâtiments et, dans certaines conditions, un danger pour les petits également.

La ville de New Westminster s'est développée grâce au chemin de fer. La ligne de chemin de fer du Canadien Pacifique passant dans la ville fut terminée en 1885 et le pont du chemin de fer fut construit en 1904, vraisemblablement pour compléter la jonction de la *Great Northern Railway* avec les États-Unis. Il est significatif que le canal de Panama, qui a joué un rôle si important dans le développement de la côte du Pacifique en Amérique du Nord n'a été ouvert qu'en 1914, dix ans après la construction du pont du chemin de fer. Cependant, eût-il été ouvert dix ans plus tôt, les grands navires long-courriers auraient fait escale plus souvent dans les ports de la côte de Colombie-Britannique et leurs dimensions auraient certainement empêché la construction d'un pont de la dimension de l'actuel pont du chemin de fer, avec les limitations qu'il comporte.

Le pont du chemin de fer se trouve à l'extrémité est du port de New Westminster, à environ 200 pieds en amont du pont routier Pattullo et à environ 2,000 pieds en aval de City Bank, qui crée une séparation entre le chenal de Sapperton, au nord, et le chenal de Port Mann, au sud. Le pont du chemin de fer comporte un pilier central qui supporte une travée tournante permettant aux navires d'accéder à la partie du Fraser située en amont et où se trouve, entre autres, l'usine de la *Crown Zellerbach Building Materials Limited* construite à Fraser Mills. La travée tournante s'ouvre pour laisser un couloir d'une largeur à l'horizontale, entre les piliers, de 170 pi. au sud et de 171 pi. 5 po. au nord, réduite à 160-167 pieds par l'inclinaison des bords du chenal.

Le pont Pattullo laisse une hauteur libre de 146 pieds au-dessus du niveau de crue et une largeur de 400 pieds. Il n'offre aucune difficulté de navigation.

A environ 2,000 pieds en amont du pont du chemin de fer (c.-à-d. entre le pont et la bouée Middle Ground) le fleuve se divise et entoure City Bank, formant d'un côté le chenal de Sapperton et de l'autre le chenal de Port

Mann. Le chenal de Sapperton n'a que trois cents pieds de large, et vingt-six pieds de profondeur à marée basse. Le fleuve s'incurve ensuite du nord-est vers l'est, le chenal nord formant la partie la plus accentuée de la courbe autour de City Bank. Le courant descendant du chenal nord traverse le pont à un certain angle avec le chenal navigable, occasionnant ainsi une dérive vers le sud.

La hauteur de la marée au pont, sauf en période de crue, est de cinq à six pieds. La hauteur d'eau varie de 60 pieds, près du pilier nord, à 23 pieds, près du pilier sud.

En dehors des périodes de crue, le courant se renverse avec la marée et passe de 4 nœuds $\frac{1}{2}$ pendant le jusant à 2 nœuds $\frac{1}{2}$ —3 nœuds $\frac{1}{2}$ pendant le flot. Le courant de jusant dure neuf heures environ. En outre, du fait que les forts courants de flot se produisent la nuit, il n'y a souvent pas d'étale pendant le jour. Pendant les fortes crues, bien que la marée continue de se faire sentir au pont, le courant ne se renverse jamais et continue à descendre à une vitesse pouvant atteindre 7 nœuds $\frac{1}{2}$ ou 8 nœuds sans étale, mais sa vitesse est minimale à marée haute et maximale à marée basse.

On a étudié les courants pour déterminer leur régime et leur vitesse. Une étude faite le 21 juin 1955 (pendant la crue) a indiqué les vitesses suivantes:

<i>Profondeur</i>	<i>Pieds par seconde</i>
a) en surface	4.5
b) à dix pieds	6.9
c) à quinze pieds	7.3

En outre, l'étude a montré que ces courants ne se déplacent pas parallèlement (pièce 171).

Du fait que les couloirs du pont du chemin de fer sont si étroits, l'une des principales difficultés du pilote est d'arriver à ne pas perdre de vue la structure du pont. Il est bien plus facile de passer le pont avec un petit navire d'où le pilote peut voir les côtés du couloir et le trafic de l'autre côté, mais les difficultés augmentent avec la dimension du bâtiment. Le pilote Spier a déclaré qu'étant à bord d'un gros navire il avait cessé de voir le pont alors qu'il en était encore à deux mille pieds et qu'un pilote est obligé de faire passer un navire de cette dimension «au jugé». Cela est particulièrement vrai pour les bâtiments à passerelle arrière et pour les navires du type classique ayant une mauvaise assiette.

Par suite de l'inclinaison de la travée tournante, les bâtiments à destination de Fraser Mills montent à l'étale de marée haute ou au début de la marée descendante en passant par le couloir nord de la travée tournante, sur le côté bâbord du chenal principal, afin de tourner dans le chenal de Sapperton. S'ils passaient le pont par le couloir du sud sur le côté tribord du chenal en observant, par conséquent, les règles de route, ils ne pourraient traverser

le chenal contre le courant descendant dans l'espace restreint entre le pont du chemin de fer et City Bank. Cette dérogation aux règles de route est ordonnée par l'article 66 des Règlements des Commissaires du havre de New Westminster. En vigueur depuis de nombreuses années, elle oblige les navires qui se dirigent vers le chenal de Sapperton à passer de tribord à bâbord du chenal, à la hauteur de la digue d'Annieville, à passer le pont par le couloir situé du côté bâbord, à venir de 35 degrés sur bâbord dès qu'ils ont franchi le pont, afin de passer la bouée Middle Ground, puis à observer de nouveau les règles de route en restant sur tribord du chenal de Sapperton pendant une distance de deux milles, jusqu'à Fraser Mills, et à traverser ensuite jusqu'à la rive nord pour accoster par bâbord à l'étales ou à marée descendante et courant de jusant.

La distance entre le pont du chemin de fer et la bouée Middle Ground serait approximativement, d'après les déclarations, de 1,800 pieds² du milieu du couloir à la bouée. Les pilotes commencent donc habituellement à changer de cap vers bâbord alors qu'ils se trouvent encore dans le couloir, afin d'être certains de passer la bouée et d'avoir le courant, à la sortie, sur tribord avant.

Les pilotes montent rarement le fleuve à l'étales et préfèrent monter au début de la marée descendante contre le courant de jusant, ce qui facilite la manœuvre. Le pilote H. L. Gilley était d'avis qu'il y a suffisamment d'espace entre le pont du chemin de fer et la bouée Middle Ground pour permettre à un navire de 500 pieds de changer de cap brusquement, en toute sécurité.

Les navires qui sortent de Fraser Mills (où ils sont normalement accostés par bâbord) commencent par monter au delà de la digue de Sapperton presque à la hauteur de Port Mann, puis tournent et descendent par le chenal de Port Mann. Ils se tiennent normalement au milieu du chenal; s'ils rencontrent du trafic, ils passent le chenal du côté bâbord.

Selon l'état de la marée, les pilotes s'efforcent de placer le navire dans une position favorable lorsqu'ils arrivent à une distance de quatre ou cinq longueurs de navire en amont du pont. Avec un courant de jusant, ils dirigent leur navire vers le sud de l'arche dans la mesure nécessaire pour compenser la dérive vers le nord. Le temps manque pour s'aligner avec le pont, car le navire vient continuellement sur bâbord et ne devient stable que lorsqu'il est dans le couloir. Avec un fort courant de jusant, un navire de quatre à cinq cents pieds ne prendra que 40 à 50 secondes pour passer le pont. A marée montante, les bâtiments peuvent ralentir et s'aligner avec le pont, à une distance de deux ou trois longueurs de navire. Lorsque les navires sont plus près d'un des piliers du pont que de l'autre, l'action hydraulique accroît les risques.

² Sur la carte n° 3431 du Service hydrographique du Canada, la longueur réelle est 2,100 pieds.

A marée descendante, les pilotes compensent la dérive constante vers le nord aux approches du pont en manœuvrant pour que l'étrave rase le pilier par bâbord et que l'arrière longe, par tribord, l'ouvrage de protection. C'est une question d'appréciation de la dérive vers le nord afin de la compenser et, pour y parvenir, ils mettent presque le cap sur le pilier sud. Cette difficulté s'aggrave en saison de crue.

Les pilotes estiment qu'à marée descendante il faut, de Fraser Mills, une heure pour atteindre le pont du chemin de fer.

Conformément aux règlements du port, «le couloir situé à bâbord du bâtiment» doit être utilisé pour passer le pont du chemin de fer, mais certaines circonstances l'interdisent. Il arrive, p. ex., qu'un navire accosté par tribord à Fraser Mills ne puisse, par suite de l'état de la marée, pas éviter. Dans ce cas, il peut, avec l'approbation du capitaine de port, emprunter le couloir nord (à tribord du navire) pour le passage du pont d'amont en aval.

Les pilotes doivent déterminer l'état le plus favorable de la marée pour les voyages de sortie. Avec un navire lourdement chargé, ils choisissent le milieu de l'étales ou un moment quelconque de la marée montante pendant le jour. L'une des difficultés provient de l'impossibilité d'être assuré d'une étales à une date donnée. Pendant la crue, il n'y a jamais d'étales; à d'autres époques, il arrive fréquemment qu'il n'y ait pas d'étales pendant le jour.

En période de crue, un navire de type courant peut être amené jusqu'à Fraser Mills. Le passage vers l'amont ne présente aucune difficulté car on reste maître de la manœuvre d'un navire qui monte le courant à toute vitesse, alors qu'un passage vers l'aval est dangereux et les pilotes attendent que le courant de jusant tombe à sa plus faible vitesse.

Le pont du chemin de fer constitue un obstacle non seulement pour les long-courriers dirigés par des pilotes, mais aussi pour les remorqueurs, les chalands et les *hulks*.

Le capitaine de remorqueur J. A. Taylor, qui a remorqué des chalands et des *hulks* par le pont pendant de nombreuses années, et qui en connaît à fond les difficultés, a expliqué à la Commission que, par suite de l'étroitesse des couloirs, la plus grande difficulté consiste à mettre le train de remorques en ligne avec le couloir avant le passage du pont. La turbulence des courants à la hauteur du pont oblige à n'y passer qu'à l'étales et en plein jour. Il faut attendre parfois vingt-quatre heures pour réunir ces conditions.

La crue accroît toutes ces difficultés. A la suite d'accidents, on a constaté qu'au cours de cette période, la seule manœuvre sûre pour passer le pont en remorquant vers l'aval est de descendre le fleuve en culant, l'avant dans le courant. (Opération illustrée par une série de photographies, dans le mémoire de la *Crown Zellerbach Building Materials Limited* [pièce 165, annexe 10].) En amont du pont, le remorqueur de tête tourne le ou les remorqués qui approchent le couloir par l'arrière et le remorqueur garde le contrôle en naviguant l'avant dans le courant et en culant, à vitesse réduite. Les autres

remorqueurs alignent la remorque avec le couloir, la guident et compensent la dérive. Après le passage du pont, on reprend la position normale de remorquage. Le nombre des remorqueurs nécessaires dépend de l'état de la crue. Le remorqueur de tête a habituellement une puissance de 1,200 ou 1,600 h.p.

a) *Historique du pont du chemin de fer*

Dès 1889, il y eut des objections au projet de construction du pont du chemin de fer à travée tournante, pour le motif qu'il constituerait un obstacle à la navigation: le 18 mars 1889, la *Ross MacLaren Mills* (devenue la *Crown Zellerbach Building Materials Limited*) s'opposait à la construction du pont prévu sur le fleuve Fraser sous le prétexte qu'il gênerait son trafic fluvial.

Le pont fut néanmoins construit en 1904 et l'on suppose qu'à cette époque on jugea que les avantages l'emportaient sur les inconvénients.

A l'époque où le pont Pattullo en était au stade des plans, on étudia de nouveau, à fond, la question du pont du chemin de fer à travée tournante et des dangers qu'il présentait pour la navigation. En 1934, une audience publique fut tenue, en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables (S.R.C., 1927, chap. 140, art. 7), au sujet de la proposition de construction d'un pont-route. Le pont du chemin de fer servait alors également à la circulation routière par un second tablier qui s'était révélé insuffisant du fait de l'accroissement de la circulation. Au cours de l'audience, les armateurs fournirent la preuve que la construction du nouveau pont à proximité du pont du chemin de fer augmenterait les difficultés de la navigation. Les débats sont résumés dans le décret en conseil C.P. 153, en date du 24 janvier 1936, passé en vertu de la loi, et approuvant la construction du pont Pattullo (pièce 164). La question de la sécurité de la navigation était l'un des principaux sujets traités; on y traitait de la situation existant à l'époque, de ce qu'elle deviendrait après la construction du pont et des mesures correctives possibles.

On reconnaissait que le pont du chemin de fer gênait la navigation et que le nouveau pont-route, le pont Pattullo, ne devrait pas être construit à 200 pieds en amont du pont du chemin de fer, car les courants rendraient extrêmement dangereux le passage du couloir sud de ce dernier. En conséquence, cette proposition fut retirée.

L'on admit cependant qu'on n'éprouverait aucune difficulté à descendre le fleuve en passant par le couloir sud, si l'on construisait le nouveau pont-route en aval du pont du chemin de fer et le doyen des pilotes de l'époque exprima l'opinion qu'il serait prudent de faire monter les long-courriers par le couloir sud.

On prit note de la dérogation aux règles de route édictée dans les Règlements des Commissaires du havre de New Westminster.

En outre, les intéressés reconnurent que la proximité du pont du chemin de fer et du pont Pattullo accroîtrait les dangers de la navigation à cet endroit.

En 1936, l'ingénieur en chef du ministère des Travaux publics eut à choisir entre les inconvénients du nouveau pont, par suite de l'accroissement des dangers de navigation, et les avantages d'une circulation routière pour la traversée du fleuve Fraser. Sur sa recommandation, approuvée par son ministre et son sous-ministre, le gouvernement de l'époque approuva, le 24 janvier 1936, la construction du pont-route (C.P. 153, en date du 24 janvier 1936 [pièce 164]).

Afin de gêner le moins possible la navigation, on décida de construire le nouveau pont en aval et aussi près que possible (200 pieds) du pont du chemin de fer.

La province de Colombie-Britannique fut placée devant une alternative:

- a) remplacer la travée tournante du pont du chemin de fer par une travée soulevante laissant au minimum une largeur libre de 250 pieds et une hauteur libre de 145 pieds;
- b) transférer son titre de propriété du pont du chemin de fer au ministre fédéral des Travaux publics après suppression du tablier supérieur du pont du chemin de fer servant à la circulation routière.

Cette dernière solution avait été recommandée à l'audience publique pour le motif que, si le gouvernement fédéral était propriétaire du pont, il serait mieux en mesure de contrôler la situation puisqu'il assumait déjà le contrôle du Canadien National et, en vertu de la loi, la responsabilité de la sécurité de la navigation.

En 1939, la Province adopta la seconde solution, fit démolir le tablier supérieur du pont, transféra son titre de propriété au gouvernement fédéral, se dispensant ainsi d'installer la travée soulevante, et construisit le pont Pattullo à l'emplacement approuvé.

Le mémorandum d'accord pour le transfert du titre provincial au gouvernement fédéral date du 26 octobre 1939 (pièce 193). La province, par ce document, transférait au Dominion tous les droits, titres et intérêts qu'elle possédait sur le vieux pont du fleuve Fraser et ses abords sud et donnait un droit de passage sur la propriété dont le chemin de fer traversait les abords nord.

La clause 13 de l'accord prévoyait une période d'attente de dix ans au cours de laquelle on déciderait si l'installation d'une travée soulevante se justifiait vraiment. Cependant, durant ces dix ans, les revenus provenant de l'utilisation du pont par les compagnies de chemin de fer seraient gardés en *trust* en vue de leur affectation aux dépenses de transformation. Il était en outre prévu que si, à la fin de cette période, la transformation n'avait pas été effectuée le gouvernement fédéral ne conserverait en *trust* que la somme nécessaire à la constitution d'une réserve pour l'entretien du pont et le coût

estimé de sa suppression, le solde devant être restitué au gouvernement provincial. A ce jour, la situation n'a pas changé.

Lors des audiences publiques concernant le pont Pattullo, on a souligné que le pont du chemin de fer constituait un danger pour la navigation et que l'on devrait envisager sa suppression. Depuis, de plus grands navires ont monté le fleuve et les dangers que le pont présentait au début pour la navigation se sont considérablement accrus. Au cours de la seconde guerre mondiale, on a construit de nombreux cargos de 10,000 tonnes avec les machines et la passerelle au milieu du navire; depuis, de bien plus grands sont apparus, dont 90% avec les machines et la passerelle à l'arrière. Selon la *Vancouver Chamber of Shipping*, presque tous les navires long-courriers qui fréquentent la côte de Colombie-Britannique sont de ce type et l'on prévoit que ce sera bientôt le seul type de bâtiment pour le transport des marchandises en vrac et pour le tramping. A la connaissance de la Chambre, on ne construit plus actuellement, pour le tramping, de navires du type classique.

On a souligné que les agents maritimes locaux n'ont pas le choix du type des navires disponibles pour le transport des marchandises.

Les statistiques que les Commissaires du havre de New Westminster ont obtenues d'un armateur anonyme de Colombie-Britannique indiquent la tendance à construire des navires à passerelle arrière: de 1958 à 1962, le nombre des navires affrétés est passé de 83 dont un à passerelle arrière, à 111 dont 31 à passerelle arrière, c.-à-d. qu'au cours de cette période, le pourcentage des navires à passerelle arrière est passé de 1.2% à 27.9%.

La principale raison de cette tendance est la possibilité d'éliminer une grande partie de la ligne d'arbres et du tunnel, ce qui réduit le coût de construction et augmente la capacité de charge. Ces bâtiments sont également très pratiques pour le chargement et le déchargement de nombreuses catégories de marchandises en vrac, en particulier le bois empaqueté qu'on peut alors manipuler et arrimer rapidement dans les grandes cales carrées, et sans perte à l'arrimage. D'autre part, dans un navire du type classique, il faut charger ou décharger le bois pièce par pièce pour profiter de tout l'espace disponible. Il est également plus facile de manipuler la cargaison dans un navire à passerelle arrière parce que les panneaux de cales et tous les appareils se trouvent sur un seul pont. Il en résulte une diminution notable du travail de chargement et de déchargement.

b) *Accidents au pont du chemin de fer*

Il s'est produit de nombreux accidents au pont mais, de 1934 au 2 juillet 1968, aucun sinistre n'a impliqué un bâtiment ayant un pilote à bord (Cf. p. 394).

Le pilote H. L. Gilley, avec un record de quelque huit cents passages du pont, a déclaré qu'il n'en avait jamais effectué un seul dont il fut

complètement satisfait bien qu'il n'ait jamais eu d'accident. Dans une occasion, aux environs de 1947, il en a évité un de justesse avec un navire du type *Park*, commandé par le capitaine J. E. Clayton (directeur du port au moment de l'audience de la Commission). Il descendait de Fraser Mills avec un fort courant de jusant lorsque, arrivé à environ 1,500 pieds à l'est du pont, il s'aperçut que le navire semblait ne plus répondre à la barre bien que celle-ci fût toute d'un bord, et qu'il se dirigeât vers l'ouvrage de protection de la travée tournante. C'est seulement dix secondes plus tard que le navire répondit à la barre à gauche. Il ordonna alors «zéro la barre» et «comme ça», mais le navire mit soudain le cap sur le pilier sud. Il mit alors la barre à droite et le navire passa le couloir en zigzaguant. On constata par la suite que le tirant d'eau du navire dépassait d'un pied la hauteur d'eau à cet endroit, par suite de l'envasement, et qu'en conséquence le navire ne gouvernait plus convenablement.

En mai 1957, le bâtiment à passerelle arrière «*Kavadoro*», 521 pi. 5 po. de long et 62 pi. 6 po. de large, descendait avec un courant de jusant pendant la saison de crue. Le pilote ne parvint pas à mettre le navire en position pour passer correctement le couloir sud, et la fesse tribord raga sur l'ouvrage de protection de la travée tournante.

En juin 1957, un chaland de 380 pieds de Fraser Mills, en route pour Ocean Falls, heurta le pont et interrompit la circulation ferroviaire. Il fallut 19 remorqueurs, dont deux puissants remorqueurs de haute mer, pour déplacer le chaland contre le violent courant (photographie et coupure de journal [pièce 187]).

Le capitaine du m/v *Vaasa Leader*, de 487 pieds de long et 62 pieds de large, machines et passerelle à l'arrière, propulsé par des diesels Stork, une hélice, écrivit aux pilotes le 27 février 1963, une lettre qu'ils ont jointe comme pièce à l'appui de leurs arguments à l'encontre des bâtiments à passerelle arrière (pièce 178). En voici un extrait:

«A mon avis, le passage de la travée tournante est trop dangereux avec un navire de ce type. Les raisons en sont nombreuses, mais l'une des principales est la vision restreinte que l'on a, de la passerelle arrière. Il faut également se rappeler que le passage de la travée doit s'effectuer en utilisant de la moitié à la totalité de la puissance afin de pouvoir disposer de l'action optimale du gouvernail. Le moindre malentendu entre le pilote, le capitaine, le lieutenant et le timonier aura, dans de telles conditions, des effets désastreux. Il faut également ne pas oublier que le navire descend le fleuve avec le courant de jusant et si la mise en ligne pour le passage ne réussit pas du premier coup, il n'est ni possible de revenir en arrière ni de stopper. A la lumière de mon expérience, je refuserais d'exécuter l'ordre de passer le pont avec mon navire actuel, sauf en cas d'urgence et seulement avec l'aide de deux puissants remorqueurs. Je crois savoir qu'on ne dispose pas actuellement de tels remorqueurs à New Westminster.»

Comme on l'a indiqué à l'audience, un malentendu entre le pilote et les officiers, susceptible d'entraîner des effets désastreux, n'est pas une difficulté particulière aux navires à passerelle arrière, mais risque de se produire à bord de tout navire.

Le capitaine du *Vaasa Leader* se référait certainement à l'époque de crue; sinon, il ne serait pas descendu avec un fort courant arrière; la situation faisant l'objet de sa lettre n'est donc pas celle d'un passage normal.

Entre 1950 et 1965, il y eut au pont du chemin de fer 18 accidents qui ont coûté \$96,638.05 en réparations du pont (pièce 1171). Nous ne disposons pas de chiffres indiquant les frais de réparations des bâtiments impliqués.

c) Règlements de sécurité

Il y a trois genres de dangers de navigation. Le premier consiste en difficultés temporaires telles que la navigation par mauvais temps, pour lesquelles les pilotes doivent agir au mieux de leur jugement. Le deuxième comprend les dangers semi-permanents tels que l'envasement dont les intéressés sont officiellement informés par des avis aux navigateurs et par des ordres émis par les Commissaires du havre. Ces avis sont annulés dès que le danger disparaît. Le troisième comprend les restrictions absolues telles que la profondeur, la largeur et les courbes du chenal navigable. Il est impossible de modifier ces restrictions, sauf par des changements matériels, mais les pilotes peuvent les apprécier facilement.

Les restrictions absolues ont toujours, dans une certaine mesure, existé. Par exemple, lorsque le chenal n'avait que quinze pieds de profondeur, seuls les bâtiments à faible tirant d'eau étaient autorisés à y passer et lorsqu'il fut approfondi, le tirant d'eau des bâtiments fut encore limité par la nouvelle profondeur. A cette époque, la plupart des bâtiments pouvaient emprunter le chenal, mais la tendance à construire des navires plus grands et plus profonds rend la chose de plus en plus difficile. La taille des bâtiments est forcément de nouveau une restriction à leur passage et New Westminster devient de plus en plus inaccessible à un pourcentage important du trafic maritime normal.

Il existe d'autres restrictions du fait des marées, des courants ou d'autres phénomènes périodiques, les crues, p. ex.—situations bien connues des pilotes. Leur connaissance fait partie du service de pilotage et, comme on peut les prévoir avec précision, les pilotes peuvent décider d'avance ce qu'ils feront.

Comme ce sont des conditions connues et qui se répètent, on a intérêt, tant pour la sécurité que pour l'efficacité, à les étudier avec soin et à tenir tous les pilotes au courant de la situation et de la marche à suivre. Les pilotes, en étudiant ensemble chacun de ces problèmes, profitent de leur mutuelle expérience et améliorent ainsi l'efficacité du service de pilotage.

Un grand nombre des règlements de sécurité actuels furent établis à la suite de recommandations des pilotes fondées sur des études de ce genre et sont en vigueur depuis de nombreuses années; p. ex., le règlement interdisant de passer le pont du chemin de fer la nuit. Bien que les règles n'étaient pas écrites à l'époque, elles étaient connues et admises par les pilotes, car elles

étaient fondées sur leur compétence spécialisée, acquise par l'expérience, sur la manière, le moment et l'endroit à choisir pour assurer sans danger la navigation d'un type donné de bâtiments.

Les règlements sont, au besoin, modifiés suivant l'amélioration ou l'aggravation des conditions ou à mesure que les pilotes accroissent leurs connaissances ou que de nouvelles méthodes sont mises au point. P. ex., les restrictions pour les navires à passerelle arrière furent imposées après l'incident du *Kavadoro*, en mai 1957, alors qu'antérieurement aucune restriction ne concernait spécialement ce type de navire. A cette époque, le groupe des pilotes étudia les circonstances, évalua les difficultés et en vint à la conclusion qu'il n'était pas prudent de passer le pont du chemin de fer avec un bâtiment de ce type de plus de 375 pieds de long.

Peu avant l'audience publique de la Commission, en mars 1963, les pilotes qui, précédemment, s'opposaient à ce que les bâtiments passent le pont vers l'aval pendant la crue, avaient révisé leurs points de vue à ce sujet. Ils en vinrent à la conclusion que ce passage pouvait s'effectuer sans danger, même lorsque l'échelle de marée de Mission City indiquait une hauteur d'eau de dix à vingt pieds et bien qu'il n'y eût ni courant de flot, ni étale. Le passage avait lieu à marée haute, en prenant ce que les pilotes appelaient un risque calculé. Cela ne fut pas permis lors de la rédaction initiale des règlements de sécurité, mais l'expérience et les études postérieures indiquèrent qu'on pouvait le faire. Cependant, avant de tenter le passage, les pilotes discutaient à fond la question avec le capitaine du navire. Comme on le verra plus tard, les restrictions pour les navires à passerelle arrière quant au passage du pont du chemin de fer ont été, depuis cette époque, réduites dans une très large mesure.

Jusqu'en 1961, ces règlements de sécurité étaient oraux. Ils avaient été élaborés et mis en vigueur sans préavis, occasionnant ainsi aux armateurs des ennuis et quelque perte financière. En 1961, la *Vancouver Chamber of Shipping* demanda aux pilotes de publier les règlements afin qu'ils servent de guide aux armateurs et leur permettent de prendre les dispositions nécessaires en vue d'éviter les pertes et les retards occasionnés par des restrictions qu'ils ignoraient.

Une réunion, convoquée par l'autorité de pilotage, eut lieu le 1^{er} mars 1961 entre les pilotes et la *Vancouver Chamber of Shipping* pour étudier les règles de pilotage suivies par les pilotes. On procéda à quelques modifications mineures sur les suggestions de la Chambre. A la suite de cette réunion, les pilotes rédigèrent les règles, après approbation à l'unanimité au cours d'une assemblée spéciale convoquée à cet effet, puis les soumirent à l'autorité par l'intermédiaire du comité des pilotes. L'autorité de pilotage les approuva officiellement le 28 mars. Le 21 avril 1961, elles furent adressées à la *Vancouver Chamber of Shipping* et sont demeurées inchangées jusqu'en février 1966.

En voici le texte (pièce 160):

«CIRCONSCRIPTION DE PILOTAGE DE NEW WESTMINSTER

Avril 1961

*Recommandations proposées pour la sécurité des bâtiments
qui naviguent sur le fleuve Fraser*

1. Dispositions générales
 - a) Toute la navigation sur le fleuve dépend de conditions favorables de marée et de temps.
 - b) Tous les tirants d'eau indiqués sont susceptibles, à tout moment, de modifications dues à l'envasement des chenaux.
2. Chenal principal du fleuve
 - a) Le tirant d'eau maximal sera de 28 pi. 6 po. avec une marée d'au moins 12 pieds à Sand Heads.
 - b) Les bâtiments descendants d'un tirant d'eau de 24 pieds ou plus ne devront pas arriver à Steveston Cut à marée descendante.
 - c) Les grands bâtiments à passerelle arrière ne devront naviguer sur le fleuve que pendant le jour et il leur est recommandé d'avoir la meilleure assiette possible et d'amener leurs mâts de charge.
 - d) Il est recommandé que la longueur permettant aux navires de naviguer sans danger sur le fleuve entre Sand Heads et New Westminster actuellement soit limitée à 600 pieds et que ces navires ne naviguent qu'avec des conditions optimales de marée et, autant que possible, le jour seulement.
3. Pont de chemin de fer Westminster
 - a) Les bâtiments ne doivent passer le pont que pendant le jour.
 - b) Les bâtiments montant le fleuve feront route à marée descendante ou à l'étale.
 - c) Les bâtiments descendant le fleuve feront route, dans la mesure du possible, à marée montante ou à l'étale.
 - d) Le tirant d'eau maximal des bâtiments à destination de Fraser Mills sera de 21 pieds (porté officieusement à 24 pieds).
 - e) Le tirant d'eau maximal des bâtiments en provenance de Fraser Mills sera de 24 pieds (porté officieusement à 25 pieds).
 - f) Le tirant d'eau maximal des bâtiments à destination de Gypsum Plant sera de 25 pieds.
 - g) La longueur maximale des bâtiments passant le pont sera de 525 pieds.
 - h) Les grands bâtiments à passerelle arrière ne pourront pas passer le pont, exception faite pour les bâtiments du type *Knot*^{*} (375').
4. Pacific Coast Terminals
 - a) Un navire accostant bâbord au quai 1-A, et passant un navire accosté au quai 1-B, devra avoir un tirant d'eau maximal de 18 pieds.
 - b) Un navire accostant bâbord au quai 1-B, et passant un navire accosté au quai 1-C, devra avoir un tirant d'eau maximal de 22 pieds.
 - c) Un navire appareillant tribord au quai 1-A, et passant un navire accosté au quai 1-B, devra avoir un tirant d'eau maximal de 24 pieds.
 - d) Un navire appareillant tribord au quai 1-B, et passant un navire accosté au quai 1-C, devra avoir un tirant d'eau maximal de 26 pieds.»

* L'expression «bâtiments de la dimension du type *Knot*» employée dans ces règlements s'applique à quelque trente-six navires construits aux États-Unis pendant la Seconde Guerre mondiale et dont les noms se terminent par la syllabe «Knot», p. ex., *Acornknot*, *Brightknot* et *Ringknot*. Tous sont d'une construction identique avec passerelle et salle des machines à l'arrière, 339 pieds de longueur hors tout, 3,805 tx de jauge brute.

Voilà quels étaient les règlements de sécurité au moment de l'audience publique tenue par la Commission en 1963. Ils soulevèrent un vif débat que nous résumons plus loin. En ce qui concerne la modification apportée après les audiences publiques et la forme actuelle de ces règles de sécurité, on se référera aux pages 321 et suivantes.

Bien que ces règlements portent le nom de recommandations, le temps futur qu'on emploie, sauf dans la recommandation 2(d) concernant le chenal principal du fleuve, indique un ordre. Ils ne constituent cependant pas des obligations puisque ce sont en réalité des décisions des pilotes, et non des décisions de l'autorité dans un domaine concernant exclusivement les pilotes, c.-à-d. des opinions émises sur la sécurité de la navigation des bâtiments dans certaines circonstances particulières. Bien qu'approuvées par l'autorité de pilotage, elles ne sont pas des règlements (Cf. p. 307). Un pilote peut très bien ne pas toujours les respecter, sans encourir de mesures disciplinaires, mais s'il était impliqué dans un accident, la charge lui incomberait d'établir la preuve qu'il n'avait pas pris de risque inutile. Il est donc très probable que tous les pilotes s'y conforment et le pilote Spier ajouta que le groupe des pilotes serait dans la confusion si l'un ou deux d'entre eux décidaient de ne pas s'y soumettre. Au cas où un pilote y réussirait, a-t-il ajouté: «J'ignore le genre d'accueil que lui réserverait le comité.» Le groupe des pilotes serait mécontent, car ces recommandations furent faites pour la sécurité de la navigation.

Ce sont des règles de sécurité établies par les pilotes pour leur propre gouverne. Sans doute, ces règles limitent le trafic des long-courriers sur le fleuve Fraser. Ces navires forment la majeure partie, sinon la totalité, des bâtiments auxquels les pilotes sont affectés et constituent donc la source de leurs gains. Les capitaines de ces navires suivront fort probablement l'avis des pilotes.

Le pilote Spier ajouta que si on lui demandait de faire passer le pont à un navire à passerelle arrière, contrairement aux recommandations de sécurité, il refuserait. Si, d'autre part, le capitaine désirait passer le pont malgré son avis, il demanderait à être dégagé de toute responsabilité et l'aiderait alors de son mieux.

Les armateurs sont très affectés par ces recommandations. Une compagnie affrétant des navires est désavantagée, du point de vue de la concurrence, si elle ne peut affréter les navires couramment offerts, mais limiter ses affrètements à certains types particuliers de bâtiments.

La plupart des affrètements de la Colombie-Britannique se concluent à la Bourse de Londres (connue sous le nom de Bourse de la Baltique), d'autres, à la Bourse de New York et quelques-uns se concluent sur place. 85% à 95% des trampers qui commercent sur la côte de Colombie-Britannique sont affrétés à la Bourse de la Baltique. Habituellement, l'affrèteur éventuel de Vancouver câble à son courtier maritime à la Bourse pour

l'informer qu'il désire un navire d'une dimension donnée à une date donnée. Les propriétaires de navires, représentés eux aussi à la Bourse, discutent alors des exigences avec le courtier et se mettent d'accord.

De nos jours, les bâtiments disponibles sont de plus en plus du type à passerelle arrière, surtout du fait de leur plus grande capacité de transport. Les restrictions quant au type de bâtiment bouleversent tout le processus du libre échange concurrentiel des tarifs, des offres et des acceptations, et l'affrètement éventuel peut se trouver dans une situation nettement désavantageuse s'il exclut un certain type de bâtiment.

On peut cependant mettre en doute la valeur de certaines de ces règles, car il faut les considérer en tenant compte de la compétence de chaque pilote. Une affectation pouvant comporter des risques pour un nouveau pilote peut devenir une simple routine pour un pilote expérimenté. On peut alors se demander si la marge de sécurité adoptée par le groupe n'a pas été établie en fonction de la capacité du pilote le moins compétent. La compétence d'un pilote peut également s'accroître par de nouvelles méthodes et aides.

On a donc exprimé l'opinion qu'on devrait donner à toutes les parties intéressées, c-à-d. aux armateurs, aux industriels et aux autorités portuaires, la possibilité de se mettre au courant de la situation et du raisonnement des pilotes et aussi celle de procéder à des expertises supplémentaires en vue de permettre à l'autorité de pilotage soit de confirmer la décision des pilotes, soit d'accroître l'efficacité du service de pilotage par une amélioration des connaissances des pilotes et, par conséquent, de leur compétence.

La *Vancouver Chamber of Shipping* s'est plainte que, dans le passé, elle n'avait pas été consultée par l'autorité locale de pilotage au sujet des modifications aux règles, et dans le cas où ces modifications auraient été portées à la connaissance de ses sous-agents, ces derniers avaient négligé d'en informer leurs supérieurs.

Cependant, elle a admis que l'un des membres de l'autorité de pilotage, M. H. M. Craig, est également membre de la Chambre. Il assiste à toutes les réunions de la *Vancouver Chamber of Shipping* et peut consulter les registres des deux organismes.

La preuve montre que la *Vancouver Chamber of Shipping* n'a pas été consultée lorsque les pilotes décidèrent de ne faire passer de nuit le pont à aucun bâtiment, et il n'y eut non plus aucune consultation en 1957, après l'incident du *Kavadoro* lorsqu'ils décidèrent de ne plus faire passer le pont aux navires à passerelle arrière de plus de 375 pieds de long. Lorsque la Chambre en fut informée, ces décisions étaient, à toute fin pratique, des règlements.

La Chambre représente les compagnies et les agents maritimes; les décisions de cette nature, prises sans qu'elle en soit informée, risquent de se traduire pas des ennuis pour ses membres, compte tenu de leurs engage-

ments, de leurs contrats et des horaires de leurs navires. Un de ses membres avait un navire à passerelle arrière devant monter le fleuve Fraser pour charger à Fraser Mills (ce genre d'arrangement se conclut plusieurs semaines à l'avance), mais les restrictions établies pour ce type de bâtiments ont coûté à cette compagnie une somme considérable, car elle dut modifier ses engagements et, en fin de compte, faire descendre le bois par chalands.

La Chambre fit également ressortir que des décisions de ce genre, prises sans préavis, risquent de bouleverser les arrangements établis pour le programme de touchées dans les ports, ce qui peut devenir désastreux pour les armateurs et les affrêteurs. Avec les affrètements du type *F.I.O.* pour le transport du bois, les bâtiments doivent charger à 6 ou 8 postes dans différents ports et travaillent en chaîne. Lorsque, p. ex., un bâtiment appareille de Chemainus le suivant y entre, et lorsque le premier quitte Nanaïmo le suivant arrive, et ainsi de suite. La rupture de cette succession bouleverse non seulement l'horaire de l'exploitant, mais encore celui de tous ceux qui participent à l'opération, en entraînant des frais supplémentaires.

La *Vancouver Chamber of Shipping* a recommandé que toutes les parties intéressées soient consultées avant d'apporter des changements aux règlements.

La Chambre s'est également plainte du fait qu'au moment de l'audience de la Commission, les armateurs n'avaient ni recours ni moyen d'appel si l'autorité de pilotage se refusait à discuter des changements.

On admit cependant que les armateurs avaient pu discuter avec l'autorité de pilotage et que les discussions avaient abouti à certaines modifications des règles de sécurité. Lorsque la *Vancouver Chamber of Shipping* protesta, en 1961, la plupart des règles établies par les pilotes étaient en vigueur depuis de nombreuses années, et les restrictions imposées au passage du pont du chemin de fer par les navires à passerelle arrière étaient appliquées depuis l'incident du *Kavadoro*, en 1957. A la suite de la protestation, l'autorité de pilotage convoqua une réunion des pilotes et des armateurs, au cours de laquelle on étudia les raisons qui avaient entraîné l'adoption des règles. Après quelques changements mineurs, les recommandations de sécurité furent couchées par écrit, approuvées par l'autorité et mises, pour la première fois, à la disposition des armateurs sous la forme écrite.

Par la suite, la *Vancouver Chamber of Shipping* se plaignit au capitaine de port de certaines des restrictions imposées au trafic du port par les pilotes. Le capitaine de port obtint des pilotes une copie des règles de sécurité et, après les avoir étudiées, écrivit le 15 mai 1961 à l'autorité de pilotage en lui communiquant les plaintes qu'il avait reçues de la Chambre. Les commissaires du port, ajoutait-il, partageaient les préoccupations de la Chambre parce qu'en fait les recommandations de sécurité équivalaient à des obligations quant à la navigation sur le fleuve Fraser et constituaient un empiètement sur l'autorité des commissaires du port et parce que de tels règlements, s'ils

étaient nécessaires, devraient être adoptés sous l'autorité des commissaires du port. Le capitaine de port souligna également que ces recommandations portaient préjudice au port et demanda qu'en vue d'étudier la situation, l'on communique aux autorités portuaires les raisons justifiant l'adoption des diverses recommandations (pièce 180). Considérées comme des règlements, les règles établies par les pilotes seraient en effet contraires aux dispositions de l'article 20(a) de la Loi des commissaires du havre de New Westminster. Qu'elles soient ou non des règlements, telle n'est pas la question, car l'autorité de pilotage est également une autorité ayant le pouvoir réglementaire. Les règlements des commissaires du port, comme ceux de l'autorité de pilotage, sont valides à condition qu'ils ressortissent à leur compétence législative respective. Ces règles, cependant, ne sont pas des règlements puisque la Loi sur la marine marchande ne contient aucune disposition accordant à l'autorité de pilotage le pouvoir de réglementer sur la sécurité. Ces règles ne peuvent pas constituer une restriction directe au trafic maritime de la région: tout bâtiment, quels que soient ses dimensions et son tirant d'eau, peut se rendre n'importe où n'importe quand et même passer le pont en période de crue. Le seul effet des règles de sécurité est que, s'ils sont consultés, les pilotes déconseilleront toute navigation interdite ou contre-indiquée par les règles et, pour des motifs de sécurité, refuseront d'assumer la responsabilité d'une telle navigation. La question réelle est de savoir s'il existe effectivement un recours contre des règles exagérément restrictives ainsi établies par les pilotes.

La lettre du capitaine de port provoqua une réunion des commissaires du port, de l'autorité de pilotage, du comité des pilotes et du capitaine de port; elle eut lieu le 16 janvier 1962.

Le président des commissaires du port exprima leur grande préoccupation au sujet du déclin progressif de la navigation vers et en provenance de Fraser Mills et aussi des restrictions apportées à la navigation dans cette région par l'autorité de pilotage. Le président de l'autorité de pilotage rappela que la plupart des règlements de sécurité étaient en vigueur depuis longtemps et avaient été mis par écrit à la demande de la Chambre sans aucune intention d'ignorer l'autorité des commissaires du port, reconnue comme l'autorité administrative du fleuve. Il souligna que les recommandations de sécurité étaient fondées sur des années d'expérience.

Les pilotes et l'autorité de pilotage convinrent de revoir toutes les recommandations de sécurité pour s'efforcer d'améliorer la situation. Ils convinrent également que toutes les propositions futures de règlements ou de modifications seraient soumises aux commissaires du port avant d'être rendues publiques.

Le 16 février 1962, l'autorité de pilotage écrivit aux commissaires du port que certains des problèmes soulevés au cours de la réunion avaient été examinés par les pilotes et qu'on procédait à une modification de certains

règlements. Par suite de l'augmentation de la largeur du chenal entre les bouées 16 et 18, ils étaient d'avis que les grands bâtiments à passerelle arrière pouvaient maintenant naviguer sans danger sur le fleuve entre Sand Heads et New Westminster pendant les heures d'obscurité, à condition d'amener les mâts de charge, que le bâtiment ait une assiette permettant une visibilité convenable et que la question de la navigation de nuit soit laissée entièrement à la discrétion du pilote. Cependant, toute détérioration des conditions améliorées obligerait à ne naviguer que de jour.

Le 17 avril 1962, le secrétaire de la circonscription de pilotage répondit à une demande de renseignements du capitaine de port, datée du 22 mars, relative au passage du pont du chemin de fer par des navires à passerelle arrière. Il fit savoir au capitaine de port que l'autorité de pilotage avait soigneusement réexaminé la question avec les pilotes et que la situation restait inchangée: «ils ne trouvent aucune justification au fait de faire passer le pont à un navire valant plusieurs millions de dollars étant donné le grand risque d'accident», et il ajoutait:

«Les Commissaires m'ont ordonné de déclarer qu'ils ont entièrement confiance dans le jugement et la compétence des pilotes, qui sont responsables de la sécurité de la navigation de tous les navires sur le fleuve Fraser, et qu'ils ne voient pas le besoin d'une enquête de la part du ministère des Transports» (pièce 186).

Il n'y eut aucun fait nouveau jusqu'au moment où le directeur du port eut le sentiment que la compagnie *Crown Zellerbach Building Materials Limited* envisageait de transporter par camions du bois à Vancouver, ce qui se traduirait par une réduction du trafic à New Westminster. Ayant en tête cette idée, il écrivit aux pilotes, le 31 octobre 1962, en proposant différentes méthodes susceptibles de permettre le passage du pont du chemin de fer à tous les types de navires. Il déclara que les commissaires du port étaient si préoccupés par la question qu'ils étaient disposés à examiner, sans prévention, les avantages d'une subvention soit au service de pilotage, soit au service d'un remorqueur ou aux deux au besoin, pour assurer le passage jusqu'à Fraser Mills.

Les représentants du ministère des Transports déclarèrent que ce différend était une question de régie interne à régler entre les pilotes et l'autorité de pilotage. Lorsque les restrictions imposées pour le passage du pont du chemin de fer furent portées à l'attention du ministère par la Division des aides à la navigation, Direction des travaux maritimes, on demanda des précisions à l'autorité de pilotage. Une lettre, en date du 31 août 1962, du secrétaire de l'autorité de pilotage, indiquait que la raison majeure de la diminution du nombre des passages du pont en 1960 et 1961 était l'augmentation des expéditions de bois empaqueté par de grands navires à passerelle arrière: que les navires pilotés jusqu'alors à Fraser Mills étaient des bâtiments du type classique de 325 à 525 pieds de longueur à passerelle centrale; et que le risque d'accident devenait plus grand pour les bâtiments de plus

grande dimension, car en montant le fleuve, ils étaient obligés d'abattre brusquement sur bâbord aussitôt après le passage du pont, puis d'abattre en sens contraire, sur tribord, dans l'étroit chenal de Sapperton. La lettre poursuivait:

«Il y a environ cinq ans, lorsque sont apparus les premiers grands bâtiments à passerelle arrière transportant du bois de cette côte, l'un d'eux fut piloté en amont du pont. Cette opération se révéla cependant très difficile. Il était impossible de bien voir pour mettre le navire en ligne avec l'étroite entrée du pont et pour manœuvrer dans les courbes de l'étroit chenal et le bâtiment raga le pilier central du pont. Les pilotes convinrent donc qu'il leur appartenait de recommander que ces grands bâtiments à passerelle arrière ne passent pas le pont du chemin de fer de New Westminster. Bien que le nombre des bâtiments montant en amont du pont ait considérablement diminué, il est impossible d'estimer le nombre de ceux qui n'ont pas passé le pont à cause de la restriction imposée aux navires à passerelle arrière.»

Au moment de l'audience de la Commission, le ministère ne possédait que ces seuls renseignements. Aucune mesure ne fut prise parce que le ministère estimait que la question n'était pas de sa compétence.

Les principaux points de désaccord au sujet des règlements de sécurité provenaient de deux facteurs: l'apparition des navires à passerelle arrière et les restrictions qu'imposait le pont du chemin de fer. Comme nous l'avons déjà dit, les principales difficultés auxquelles se heurte un pilote avec les navires à passerelle arrière sont a) la mauvaise visibilité, b) le fait que le pilote ne se trouve pas au centre de rotation du navire et c) un poste de manœuvre placé à l'arrière d'un navire n'offre aucun point de repère vers l'arrière⁴.

De l'abri de navigation d'un navire à passerelle arrière, la visibilité est comparable à celle qu'on a sur un navire du type classique et elle est meilleure sur les ailes, car la passerelle est généralement construite plus haute afin de disposer de l'espace voulu pour contenir les services et les logements requis. Le directeur du port l'a démontré en utilisant les silhouettes du m/s *Fenix*, à passerelle arrière et du m/s *Brevik* de type courant. En comparant les lignes visuelles allant du pont de la passerelle de navigation à l'avant du navire, on s'aperçut qu'à condition que les deux navires aient une assiette convenable la ligne visuelle sur le *Fenix* était plus basse et plus favorable au pilotage. Sur les navires à passerelle centrale, la visibilité est cependant meilleure par suite d'un encombrement moindre par les mâts de charge et les superstructures.

Le pilote H. L. Gilley déclara qu'il pouvait faire passer le pont à un navire à passerelle arrière même avec une vision partiellement gênée mais qu'il estimait, comme le groupe des pilotes, qu'un tel essai n'était pas dans

⁴ Les pilotes constatèrent également qu'un poste de manœuvre situé à l'avant n'est pas pratique, lorsque le m/v *Tiha*, de 525 pieds de longueur et 10,639 tx de jauge brute, avec une passerelle de manœuvre située juste à l'aplomb du gaillard d'avant, monta en passant le pont du chemin de fer, le 22 août 1964, avec un tirant d'eau de 17 pieds et descendit le 24 août, avec un tirant d'eau de 19 pieds (pièce 1427m) (Cf. p. 312).

l'intérêt des armateurs. Il hésiterait à cause de l'incident du *Kavadoro* en 1957—et dont il comprenait la raison, car il avait antérieurement manœuvré le même type de bâtiment. Il reconnut cependant que les pilotes n'hésiteraient pas avec un navire de même longueur, mais à passerelle centrale parce que le fait d'avoir un pont de 100 pieds sur l'arrière de la passerelle rendait, pour eux, la situation très différente. Le pilote Gilley estimait qu'il pouvait passer le pont sans encombre neuf fois sur dix avec un navire à passerelle arrière, mais qu'à la dixième fois il pourrait se produire un accident regrettable et que l'opération compromettrait donc la sécurité de la navigation.

La restriction imposée aux navires à passerelle arrière n'est qu'une recommandation, mais le capitaine Gilley déclara que si le capitaine d'un navire de ce type insistait pour monter à Fraser Mills contre son avis, il demanderait au capitaine du navire de le débarquer auparavant. Le capitaine Spier, sans aller aussi loin, déclara qu'il laisserait le capitaine du navire effectuer le passage et qu'il le conseillera sur le cap et la vitesse à prendre, et sur les manœuvres à effectuer, mais il ne se chargerait pas de l'opération, à moins que le capitaine ne le dégage par écrit de toute responsabilité. Il ne quitterait cependant en aucun cas le navire s'il faisait route.

Le capitaine John Clayton, directeur du port et détenteur d'un brevet de capitaine au long cours, avec trois ans d'expérience du passage du pont du chemin de fer à bord d'un bâtiment de 48 pieds, et qui a également effectué le passage avec l'aide d'un pilote alors qu'il était capitaine d'un navire du type *Park*, exprima l'opinion que le pont du chemin de fer, malgré tous ces risques et dangers, est aussi bien praticable avec un navire à passerelle arrière qu'avec un navire du type classique. Il ajouta qu'il est moins dangereux de faire monter un navire à passerelle arrière jusqu'à Fraser Mills contre un faible courant de jusant que de sortir de Fraser Mills un navire du type classique pendant la crue lorsque l'échelle de marée de Mission City indique une hauteur de 20 pieds, avec peut-être un courant arrière de 6 nœuds. A son avis, le passage peut et devrait s'effectuer au cours des neuf mois de l'année sans crue. Les pilotes peuvent alors profiter de l'étales ou d'un faible courant de jusant pour monter, ou de l'inverse pour descendre, c.-à-d. à l'étales ou avec un faible courant de flot. Ils pourraient passer à une vitesse de trois nœuds, si bien qu'en cas de collision il y aurait peu de risque d'avaries.

Les commissaires du port ont écrit à diverses autorités «afin d'avoir une idée générale des opinions» sur «les conditions de navigation dans les eaux restreintes pour les navires à passerelle et machines à l'arrière», et aussi pour déterminer si les restrictions imposées à la navigation sont générales pour ce type de bâtiments dans les autres ports (pièce 194).

Le directeur du port a soumis (pièce 166) une réponse datée du 28 décembre 1961 de *Sir R. Ropner and Co. (Management) Ltd.*, de Darlington, Angleterre, dans laquelle cette compagnie déclare n'avoir connaissance d'aucun port du monde, à part New Westminster, où les pilotes refusaient de

prendre charge des bâtiments à passerelle arrière, et l'expérience a montré que les objections au sujet de ces navires n'étaient plus valables quand les capitaines et les pilotes s'y étaient habitués. De plus, tous les nouveaux navires construits pour leur compagnie avaient la passerelle de navigation et la salle des machines à l'arrière, solution plus économique et plus pratique.

Les commissaires du port au sujet du pont du chemin de fer ont exprimé leur point de vue dans une lettre du 16 novembre 1960 adressée au comité des pilotes (pièce 177).

«Au cours du temps, un grand nombre d'accidents dont plusieurs très coûteux, se sont produits à ce pont. L'augmentation du nombre et de la dimension des navires, des chalands et des péniches qui ont passé le pont durant ces dernières années, multiplie le risque d'accident grave. On peut dire sans se tromper que, dans les conditions actuelles du trafic maritime, le pont peut être considéré comme un danger pour la navigation, avec une influence extrêmement restrictive sur le développement du potentiel industriel en amont du pont.»

Le directeur du port ajouta que les commissaires du port préparaient, pour le gouvernement fédéral, un mémoire demandant le remplacement de la travée tournante actuelle par une travée soulevante.

Dans sa réponse datée du 25 janvier 1961, le président du comité des pilotes déclarait faire siennes les remarques des commissaires et mentionnait au capitaine de port les audiences tenues au moment de la construction du pont Pattullo en lui rappelant qu'à cette époque l'approbation de ces plans par les pilotes n'avait été obtenue que contre l'assurance que la travée tournante serait supprimée.

On a proposé trois solutions correctives:

- a) la construction d'un poste de commande au centre des navires à passerelle arrière;
- b) de nouvelles méthodes de pilotage des navires à passerelle arrière:
 - (i) la spécialisation de certains pilotes pour le passage du pont;
 - (ii) un veilleur sur l'avant, peut-être un second pilote;
 - (iii) l'utilisation de remorqueurs soit pour aider les navires, soit pour les remorquer comme des navires ne disposant pas de leur appareil moteur (navires morts);
- c) l'amélioration des installations du fleuve:
 - (i) par la réduction de City Bank;
 - (ii) par l'adjonction d'autres aides de navigation;
 - (iii) par l'illumination de la zone en vue de permettre les passages de nuit;
 - (iv) par l'installation de groupes de pieux pour diriger les navires dans les entrées étroites du pont;
 - (v) en remplaçant la travée tournante du pont par une travée soulevante.

Les pilotes étaient d'avis que la seule façon d'atténuer les restrictions spéciales imposées à un navire à passerelle arrière (mise à part la suppression de la travée tournante du pont du chemin de fer), serait de transformer, pour le pilotage, ces navires en navires du type classique en installant, au milieu du navire, une passerelle légère de navigation pouvant être utilisée pour le passage du pont du chemin de fer. Le pilote serait ainsi placé à l'endroit classique d'où sa vision ne serait pas gênée, et qui se trouve également sur le centre de rotation du navire.

Le 2 août 1960, la *Ropner Shipping Company Ltd.* écrit à l'autorité de pilotage à propos du bâtiment à passerelle arrière *Wandby* une lettre dans laquelle elle déclarait qu'elle était disposée à ériger une passerelle centrale par une extension de la construction du mât et elle demandait que les pilotes lui fissent connaître leurs exigences à ce sujet. Cette lettre fut transmise au comité des pilotes qui répondit, le 15 août, en indiquant leurs exigences et leurs suggestions, rappelant notamment «qu'aussi longtemps que le pont du chemin de fer de New Westminster demeurera dans son état actuel, compte tenu des conditions de courants et de marée, les pilotes ont fixé une longueur maximale de 525 pieds, une largeur maximale de 72 pieds pour les navires qui, à leur avis, peuvent passer sans danger le pont de chemin de fer de New Westminster» (pièce 174).

La seule réponse de la compagnie fut un accusé de réception indiquant que la compagnie estimait que les exigences étaient extrêmement onéreuses. On ne donna aucune suite aux recommandations des pilotes, comme on put le constater lors des nombreux voyages effectués depuis par ce navire jusqu'à New Westminster (pièce 160).

Les pilotes ont eu, dans leur bureau, plusieurs discussions avec le capitaine du *Fenix* au sujet des plans du navire *Tiha* construit en Europe d'après les spécifications de la *Fraser Mills*. Lorsqu'on leur demanda la condition nécessaire pour que le navire puisse passer le pont du chemin de fer, ils proposèrent une passerelle légère au milieu du navire. Les pilotes restaient sous l'impression que les armateurs avaient accepté, que le navire était construit et faisait route sur New Westminster.

Au sujet du *Tiha* le secrétaire de l'autorité de pilotage, dans une lettre datée du 29 décembre 1964, écrit (pièce 1427m) :

«Le bâtiment que l'on construisait sur les spécifications de la *Fraser Mills* a été terminé et lancé en 1963 et baptisé *Tiha*, 525 pi. de long et 10,639 tx de jauge brute. Cependant, au cours de la construction, les plans furent modifiés et, au lieu d'une passerelle légère au milieu du navire, on a construit une plate-forme de manœuvre sur l'avant du poste d'équipage.

Le *Tiha* arriva à New Westminster et passa le pont du chemin de fer pour se rendre à Fraser Mills le 22 août 1964, avec un tirant d'eau de 17 pieds, et repartit le 24 août avec un tirant d'eau de 19 pieds.

Le poste de commande à l'avant se révéla sans utilité pratique pour le pilotage. On nous a également fait savoir que ce poste avait été fortement endommagé par les coups de mer et il est entendu que les armateurs examinent maintenant la possibilité de réaliser le plan original d'une passerelle légère au milieu du navire.»

En réponse à une demande de renseignements de la Commission, le secrétaire de l'autorité de pilotage répondit, le 26 avril 1968 (pièce 160) :

«En ce qui concerne le *Tiha*, on n'a pas construit de passerelle légère au milieu du navire; la plate-forme de commande est restée sur l'avant du poste d'équipage. Le *Tiha* a de nouveau passé le pont en juin 1965 et en avril 1966. Les pilotes ont encore trouvé que l'emplacement à l'avant n'était pas pratique et l'ont expérimenté avec deux pilotes, l'un sur la plate-forme avant et l'autre sur la passerelle arrière, communiquant entre eux à l'aide de radio-téléphones portatifs.»

Le directeur du port a exprimé l'avis que l'accoutumance des pilotes aux navires à passerelle arrière permettrait de leur faire passer le pont du chemin de fer, mais les pilotes ne furent pas d'accord, prétextant que quelle que soit l'expérience le passage du pont par de grands navires à passerelle arrière reste dangereux.

Les pilotes étudièrent et rejetèrent l'idée de placer un veilleur qualifié sur l'avant, soutenant que ce veilleur devrait être un autre pilote et que la rapidité impérative des diverses manœuvres rendrait cette solution impraticable. Ils soulignèrent que le passage de l'*Argyll*, de 736 pieds, par le pont du second goulet, à Vancouver, que l'on donnait comme preuve de la possibilité du passage du pont du chemin de fer n'a aucune valeur comparative, car l'*Argyll* n'est pas un navire à passerelle arrière et la difficulté n'est pas de piloter mais d'éviter de 180 degrés et d'accoster le navire par tribord. En outre, les pilotes de Vancouver avaient l'avantage de l'étalement et l'aide de cinq remorqueurs.

Le capitaine Walter Allan Gosse, qui avait été affecté à l'*Argyll*, déclara qu'on ne peut comparer le pont du chemin de fer de New Westminster au second goulet—il s'agit d'une tout autre difficulté. Il a souvent passé le pont du chemin de fer avec d'autres pilotes. Le pont du second goulet a maintenant une ouverture de 271 pieds. A trois reprises, le vieux pont fut démolé lorsque heurté par des navires parce qu'il était hors du chenal et qu'il y avait des courants de marée traversiers.

Les pilotes estimèrent impraticable l'emploi de remorqueurs soit pour aider les bâtiments à effectuer le passage, soit pour les remorquer pour le passage du pont sans l'aide de leur appareil moteur. La question de disponibilité de remorqueurs n'était pas en jeu. En 1963, trois remorqueurs étaient constamment disponibles à New Westminster, l'un d'une puissance de 650 à 700 h.p. et les deux autres d'une puissance moindre. Il y a d'autres remorqueurs beaucoup plus puissants à Vancouver et qui seraient, au besoin, disponibles.

D'après le capitaine R. W. Draney—42 ans d'expérience à la mer, premier commandement en 1929, 15 ans de commandement de remorqueurs du fleuve Fraser—les grands bâtiments pourraient aisément être déplacés n'importe où sans l'aide de leurs machines, à condition de disposer du type de remorqueur convenant au type de navire. Il avait vu de très gros navires en de nombreux endroits d'Europe passer dans des canaux et autres eaux

restreintes, et aussi dans le canal de Panama, mais il reconnaissait qu'il n'y avait aucune analogie avec le pont du chemin de fer. Bien qu'il n'ait jamais fait passer le pont à un long-courrier, il a assuré, depuis 1953, le passage de *hulks*, c.-à-d. de péniches de 320 à 342 pieds de long, de 40 pieds de large, et d'un tirant d'eau atteignant 26 pieds, ayant un équipage et un gouvernail, sinon elles ne seraient pas manœuvrables dans un espace restreint; il a effectué ainsi 200 à 250 passages sans accident.

Le directeur du port estimait cependant qu'il ne serait pas raisonnable de remorquer des bâtiments pour passer le pont sans l'aide de leurs machines, car cela exigerait des remorqueurs très puissants et entraînerait un gaspillage de la puissance disponible des bâtiments. Il préconisait l'utilisation de remorqueurs pour faciliter leur passage et déclarait que si les pilotes donnaient leur accord, on pouvait obtenir des remorqueurs suffisamment puissants. Il ajouta que la plupart des navires gouvernent très bien à une vitesse de 4 à 5 nœuds, et même aussi lentement que 3 à 4 nœuds. L'un des remorqueurs du port a une puissance de 500 h.p. et peut soutenir une vitesse de 9 nœuds $\frac{1}{2}$ tout en gardant une marge. Il a reconnu que cette solution n'était plus valable avec le fort courant en période de crue.

Le capitaine J. W. Kavanagh, capitaine de port à New Westminster, 14 ans d'expérience en mer, déclara qu'il a fréquenté cinquante à soixante ports où l'on utilise des remorqueurs pour aider les bâtiments à naviguer dans les passages restreints, entre autres, en Angleterre, de Gravesend à Londres. A Gravesend des pilotes de fleuve remplacent les pilotes de mer et l'on utilise deux remorqueurs: l'un prend la remorque à l'avant et aide à gouverner dans les courbes prononcées ou pour aider le navire en cas de difficultés dues à une panne de machine ou de l'appareil à gouverner; l'autre remorqueur se tient prêt à intervenir. Dans d'autres ports, on les utilise de la même façon, mais parfois à des fins différentes. Les remorqueurs sont, en général, munis d'un croc à verrou et un membre de l'équipage se tient prêt à faire sauter le verrou et libérer le remorqueur dans le cas d'une situation dangereuse. C'est la façon normale de procéder. Il serait dangereux pour le navire remorqué que le remorqueur de tête soit soudainement libéré; c'est pourquoi le second remorqueur suit à la hauteur de l'étrave. Le capitaine Kavanagh a vu plusieurs fois à Londres le second remorqueur intervenir et empêcher le navire de donner contre un quai malgré le temps très court dont il disposait: les capitaines de ces remorqueurs doivent être experts.

Cependant, les pilotes du fleuve Fraser s'opposent fermement à ce procédé. Le pilote Ingalls admet que dans des conditions idéales, c.-à-d. étale pendant le jour, absence de vent et toutes les autres conditions bonnes, on peut passer le pont en utilisant des remorqueurs. Il ajouta cependant qu'en tant que pilote il ne prendrait sur lui de ne pas se conformer aux règles de sécurité.

Les pilotes utilisent des remorqueurs pour l'accostage des navires et donnent les ordres aux capitaines des remorqueurs par radiophonie ou par signaux. Mais le capitaine Gilley a souligné que le passage du pont est un tout autre problème. Pendant l'accostage, le navire est pratiquement sans erre, et le pilote dispose du temps voulu pour donner des ordres. Mais le passage du pont par courant de jusant, avec un remorqueur amarré à l'avant d'un navire marchant peut-être 14 nœuds sur le fond, alors que le remorqueur n'en fait que 10, présente le grave danger que le navire dépasse le remorqueur. En outre, sur un navire à passerelle arrière, le pilote se trouve dans l'impossibilité de voir le remorqueur. Il a convenu qu'un remorqueur pourrait se maintenir devant par courant de flot, mais en soulignant que bien souvent il n'y a pas d'étales pendant le jour. Le capitaine Gilley n'avait pas connaissance de l'utilisation des remorqueurs sur la Tamise ou ailleurs.

De l'avis des pilotes, un remorqueur à l'avant les gênerait plus qu'il ne les aiderait à faire passer le pont du chemin de fer à un gros navire à passerelle arrière, car la vitesse élevée et la rapidité du passage ne leur permettent pas de diriger le remorqueur. Bien qu'on puisse faire passer un bâtiment d'aval en amont du pont dans la plupart des cas, il peut être nécessaire, pour le passage en sens inverse, d'attendre plusieurs jours, particulièrement en période de fortes crues, que les conditions deviennent suffisamment bonnes, d'où une perte pécuniaire et des difficultés pour les exploitants.

Bien que les pilotes utilisent normalement des remorqueurs pour l'accostage et l'appareillage, les rares expériences de pilotage sur le fleuve avec des remorqueurs n'ont guère réussi. Vers 1948, un échouement fut évité de justesse au large de l'île Tilbury alors que le pilote Gilley pilotait un navire du type classique partiellement chargé, d'un tirant d'eau de vingt pieds, avec l'aide de deux remorqueurs, des établissements de la *Pacific Coast Terminals* à la mer (apparemment en période de crue). Un remorqueur de 1,300 h.p. était amarré en couple et l'autre remorqueur, de 650 h.p. se trouvait à l'avant. Bien que la courbe du chenal soit progressive au large de l'île Tilbury, le remorqueur de tête perdit son avance et arriva sur un bord sans pouvoir gagner; il fallut couper la remorque pour l'empêcher de chavirer. Dans un autre cas, le pilote Gilley déplaça un navire ne disposant pas de ses machines, d'un poste à un autre, avec l'aide de remorqueurs, et n'eut aucun ennui.

Le 1^{er} juillet 1957, le pilote Ingalls a utilisé deux remorqueurs à l'avant pour aider le navire norvégien *Thorsisle* (qui avait des ennuis de machine) à passer le pont pour se rendre à Fraser Mills avec un courant de jusant modéré. Ce navire, de 387 pi. 6 po. de longueur, 53 pi. 6 po. de largeur, avait un tirant d'eau de 10 pi. 7 po. à l'avant et de 14 pi. 3 po. à l'arrière (pièce 1525 d). A la hauteur du pont, les machines du navire stoppèrent. Les remorqueurs réussirent à le halier dans le couloir, mais ne purent l'em-

pêcher d'être déporté vers les piliers. Fort heureusement, les machines se remirent en marche et le navire put passer les piliers et atteindre Fraser Mills «en zigzaguant». Cependant, il fut admis que cet exemple est mal choisi, car les remorqueurs utilisés n'étaient pas suffisamment puissants.

En dépit de ces incidents, la preuve n'a apporté aucun argument valable permettant d'affirmer que l'utilisation adroite de bons remorqueurs ne rendrait pas autant de services sur le fleuve Fraser que sur tout autre fleuve navigable tel que la Tamise, où l'on utilise largement les remorqueurs.

Les pilotes estimaient que les aides de navigation telles que les balises lumineuses et les feux d'alignement n'étaient d'aucune utilité pour conduire un navire à passerelle arrière dans le couloir du pont et soutenaient que la difficulté n'est pas tant d'aligner le navire dans une bonne position que de se trouver à bord dans une bonne position de contrôle avec la possibilité de bien voir à l'avant, ce qui n'est pas le cas à bord de ce type de navire.

D'après le directeur du pont, un bon éclairage permettrait de faire passer le pont pendant la nuit aussi bien aux navires du type classique qu'aux autres. Il a proposé un système comprenant des feux de direction et l'illumination des piliers par des lumières disposées autour de leur base, de manière à éviter l'éblouissement, une série de feux jusqu'au chenal de Sapperton au delà de la bouée de Middle Ground et un feu à Fraser Mills. Les pilotes s'opposèrent à cette proposition en prétendant que les feux diminueraient la visibilité, que les ombres les empêcheraient de voir devant et que leur acuité visuelle serait diminuée pendant une minute et demie à deux minutes après le passage du pont. Ils ont souligné que l'accostage d'un navire la nuit est une opération différente, parce que le navire a peu ou pas d'erre. Ils ont convenu qu'ils naviguent dans des zones éclairées du fleuve où ils sont temporairement éblouis, mais dans ces cas-là ils recouvrent rapidement leur acuité visuelle et le navire fait route au même cap, ce qui n'est pas le cas pour le pont du chemin de fer.

Lorsqu'on suggéra la possibilité de faire disparaître l'extrémité ouest de City Bank, le pilote Gilley répondit que cela ne faciliterait pas le passage du pont, mais seulement la navigation dans le chenal de Sapperton. Il souligna que la principale difficulté consiste à franchir une ouverture étroite lorsqu'on descend le fleuve à une vitesse accrue par un courant de jusant. Avec un grand navire, aucune marge d'erreur n'est permise, même lorsqu'on passe le pont vers l'amont: si l'étrave d'un bâtiment de 500 pieds abat d'un degré, l'arrière déviara de 55 pieds* et heurtera le pont. Cela s'applique aussi bien à un navire du type classique qu'à un navire à passerelle arrière, mais il insista que dans le premier cas le pilote se tient au milieu du navire et peut rapidement voir, avant qu'il ne soit trop tard, si le navire s'écarte de sa route. Le dragage de la pointe de City Bank donnerait donc plus de place pour manœuvrer en amont du pont, mais ne modifierait pas la largeur du couloir afin qu'elle permette le passage de plus gros navires.

* Ce chiffre, avancé par le pilote (transcription, p. 1425) est manifestement erroné, à moins que d'autres facteurs, non mentionnés par le témoin, soient entrés dans ses calculs.

Il fut généralement admis que les seules solutions satisfaisantes seraient la suppression du pont, ou le remplacement de la travée tournante par une travée soulevante. L'actuel pont du chemin de fer constituera toujours un danger pour la navigation—même si l'on imagine des méthodes plus sûres pour le passage—et le danger augmentera en fonction de l'accroissement des dimensions des bâtiments. Si l'on supprimait la travée tournante et le pilier central, les règlements de sécurité actuels relatifs au pont deviendraient inutiles et les remorqueurs et les chalands pourraient descendre normalement en aval du pont sans recourir à la manœuvre dangereuse et compliquée du passage du pont en culant.

Par suite de l'étroitesse de l'entrée, les pilotes doivent attendre une marée favorable avant d'effectuer le passage. Si l'on supprimait la pile centrale du pont, la seule limitation serait le tirant d'eau d'un navire et il n'y aurait aucune restriction quant à la marée ou au courant, sauf peut-être pour les très gros navires, au maximum de la crue, alors que les courants sont très forts. Cette restriction ne s'appliquerait qu'au cours de brèves périodes, car l'échelle de marée de Mission City n'a enregistré plus de 20 pieds que trois ou quatre fois depuis 1948. Si, de plus, le chenal de Sapperton était dragué, il n'y aurait plus de limitation spéciale pour cette partie du fleuve.

d) Argumentation de la Crown Zellerbach Building Materials Limited

La *Crown Zellerbach Building Materials Limited* (pp. 276 et 277) est située à Fraser Mills et commerce avec tous les marchés de la côte par l'intermédiaire de la *Seaboard Lumber Sales Company*, coopérative de ventes qui dessert tous les marchés maritimes.

Pour ses transports, la compagnie utilise le rail, la route ou les voies navigables, chargeant les navires soit directement des quais, soit par transbordement de péniches.

Le «bois empaqueté» constitue un pourcentage important de ses expéditions à l'étranger. Elle commença à utiliser ce procédé vers 1960 sur la côte atlantique et dès 1962 tous ses établissements n'expédiaient plus que du bois empaqueté.

Les règlements de sécurité ont gêné la compagnie dans une certaine mesure, car ils restreignent le nombre des marchés compétitifs. Le coût du transport du bois de Fraser Mills aux marchés d'outre-mer se trouve augmenté parce qu'on empêche certains bâtiments de passer le pont et, par conséquent, de se rendre à Fraser Mills. Afin de se conformer aux règlements de sécurité et aux restrictions des pilotes, la compagnie essaie toujours d'éliminer les bâtiments à passerelle arrière, mais cela devient plus difficile. La compagnie doit donc de plus en plus se contenter de navires non autorisés à se rendre à Fraser Mills, ce qui l'oblige à transporter le bois par péniches, d'où un accroissement des frais de livraison aux marchés étrangers. Entre 1951 et 1960 inclusivement, le chargement direct à Fraser

Mills a atteint en moyenne 90.7% de ses expéditions. Ce pourcentage a diminué régulièrement de 47.7% en 1962 à 23.4% en 1964 (pièce 165, appendice 1 et pièce 165b). Malgré les grèves en 1958 et 1959, la plupart de ses expéditions s'effectuèrent par chargements directs sur 79 et 73 navires respectivement, tandis qu'il n'y eut que 33 navires en 1962, 22 en 1964 et 14 en 1965, ce qui ne représentait que 18% du total de ses expéditions. Au cours de la période de 14 ans allant de 1951 à 1964 inclusivement, le total des exportations annuelles de la compagnie a été d'environ 66,000 *M.F.B.M.* (millions de pieds de planche).

La compagnie préférerait ne pas transporter de bois par péniches à Vancouver puisqu'il en résulte une augmentation des frais d'exploitation.

Le passage du chargement direct à Fraser Mills au transport par péniches pour chargement à New Westminster ou à Vancouver n'est cependant pas dû uniquement à la restriction relative au pont du chemin de fer, mais aussi à certains autres facteurs:

- a) le tirant d'eau admissible;
- b) impossibilité pour certains bâtiments de passer le pont du chemin de fer à cause de leur dimension ou de leur type (il y a quelques années, la longueur moyenne des bâtiments alloués à la compagnie était de 400 pieds, en 1962 elle était de 500 pieds);
- c) les navires peuvent être obligés d'attendre jusqu'à quatorze heures une marée favorable pour le passage du pont;
- d) les agents maritimes trouvent souvent plus pratique d'amener le bois jusqu'au navire que l'opération inverse;
- e) les exportateurs trouvent parfois le transport en péniches à New Westminster plus économique;
- f) l'arrimage de la cargaison—en particulier le remplissage avec le dernier chargement. Sur l'ensemble des navires ayant transporté le bois de la compagnie en 1961, deux seulement auraient pu être complètement chargés à Fraser Mills sans dépasser le tirant d'eau maximal admissible de 25 pieds pour la descente du fleuve.

Les frais supplémentaires de transport du bois par péniches à Vancouver se situent entre \$2 et \$3.30 par mille pieds de planche. Il n'y a guère de différence entre le transport à New Westminster et le transport à Vancouver; le facteur déterminant est le volume transporté par péniches. La compagnie essaie d'avoir au moins 300,000 pieds par chargement étant donné que cette quantité fournira environ un jour de travail à l'équipe de dockers de Fraser Mills. Il s'agit de déterminer s'il est plus économique de faire venir un navire jusqu'à Fraser Mills pour charger une quantité minimale de 300,000 pieds de planche. Voici les quantités de bois de la compagnie chargées à Vancouver, en 1962, sur certains navires à passerelle arrière: le *World Japonica*, plus de 1,000,000 de pieds de planche, le *West*

River 1,375,000, le *Thorsodd* 761,000, le *Pelagos* 878,000 et le *San Juan Exporter* 1,500,000. Il eût été plus économique de les charger à Fraser Mills qu'à Vancouver (pièce 165).

Les statistiques suivantes figurent aux pièces 165, 165b et 189:

a) *Navires à passerelle arrière ayant fait escale à Fraser Mills*

1961—3 bâtiments sur 52

tirant d'eau max. 24'10" longueur 385'10", date 27 janvier

tirant d'eau max. 19'6½" longueur 324' 0", date 24 mars

tirant d'eau max. 19' 9" longueur 310' 6", date 26 octobre

1962—aucun bâtiment sur 32

1963—3 bâtiments sur 30

tirant d'eau max. 19'6½" longueur 324', date 24 avril

tirant d'eau max. 17' 1" longueur 315', date 25 mars

tirant d'eau max. 17' 1" longueur 315', date 7 août

1964—2 bâtiments sur 22

tirant d'eau max. 19'16½" longueur 324', date 4 février

tirant d'eau max. 28' 4" longueur 524'11", date 25 août

1965—2 bâtiments sur 14

tirant d'eau max. 20' 0" longueur 307' 5", date 5 février

tirant d'eau max. 28' 4" longueur 524'11", date 14 juin

1966—1 bâtiment sur 5

tirant d'eau max. 28' 6" longueur 525', date 4 juillet

b) *Navires à passerelle arrière ayant fait escale à New Westminster*

1961— 8 bâtiments sur 74

1962— 7 bâtiments sur 45

1963— 4 bâtiments sur 63

1964— 5 bâtiments sur 60

1965— 6 bâtiments sur 48

1966— 22 bâtiments sur 43

Remarque: Deux seulement des navires de type classique dépassaient la longueur maximale de 525 pieds admissible pour le passage du pont. Dans la plupart des cas, cependant, leur tirant d'eau maximal dépassait les limites de 24 et 25 pieds; ils n'auraient donc pu se rendre à Fraser Mills pour compléter leur cargaison ou prendre un chargement qui aurait porté leur tirant d'eau à plus de 25 pieds.

c) *Navires à passerelle arrière qui ont fait escale à Vancouver*

1961 — 10 bâtiments sur 20

1962 — 21 bâtiments sur 36

1963 — 41 bâtiments sur 44 (en 1963 tous les bâtiments sauf un [496'] dépassaient 500' de longueur)

1964 — 41 bâtiments sur 52

1965 — 50 bâtiments sur 69

1966 — 40 bâtiments sur 56

Ces statistiques confirment que la tendance est aux navires plus grands et à passerelle arrière.

Cependant, la passerelle n'est pas le seul facteur. Neuf des navires indiqués à la page 4 de la pièce 189 sont des navires de type classique qui auraient pu charger à Fraser Mills au lieu de Vancouver; dans six cas, la cargaison était insuffisante, c.-à-d. inférieure à 300,000 pieds. D'autre part, certains navires se rendent occasionnellement à Fraser Mills pour charger des quantités relativement faibles de marchandises spéciales parce que d'autres usines du voisinage peuvent également vouloir charger, par péniches, dans ce port.

Pour les cargaisons de plus de 1,000,000 de pieds, la compagnie ferait venir, si elle le pouvait, presque tous les navires à Fraser Mills, afin d'éviter les frais de transport par péniches. Mais chaque cas exige un calcul distinct selon la quantité, le coût du navire à l'exportateur, les conditions de l'affrètement et certains autres facteurs. La compagnie ajouta qu'il est presque impossible de généraliser par comparaison du coût du chargement à Vancouver et de celui du chargement à Fraser Mills.

Dans la pièce 165b, la compagnie a estimé que par suite des restrictions imposées par le pont du chemin de fer, les frais supplémentaires de transport par péniches de Fraser Mills à New Westminster et à Vancouver se sont élevés à \$259,000 pour les années 1961 à 1963 inclusivement, et à \$85,205 pour 1964, après déduction d'un tiers du coût total pour tenir compte du bois qui eût été, de toute façon, transporté par péniches pour diverses raisons telles que quantité insuffisante, complément de cargaisons, cargaisons spéciales, etc. En outre, la compagnie a souligné qu'en 1964, ses deux postes en eau profonde de Fraser Mills n'ont été utilisés que pendant 7% du temps.

e) Faits nouveaux depuis les audiences publiques de la Commission

L'attitude des pilotes en ce qui concerne les bâtiments à passerelle arrière et le passage du pont New Westminster a évolué considérablement depuis 1961; il en est résulté une grande amélioration de la situation de la *Crown Zellerbach Building Materials Limited* et d'autres industries situées en amont du pont. Dans une réponse à une demande de renseignements faite par la Commission relative à la position actuelle quant aux navires à passerelle arrière, le secrétaire de l'Autorité de pilotage de New Westminster, le 26 avril 1968 (pièce 160), résume comme suit l'évolution progressive et la situation actuelle:

«Au cours de la période écoulée depuis les audiences tenues par la Commission, dans cette circonscription, la question des navires à passerelle arrière et du passage du pont du chemin de fer Westminster a presque constamment fait l'objet de discussions et d'études, les pilotes étant soumis à des pressions de la part de la *Crown Zellerbach*, de la *Seaboard Shipping*, de la Commission du port, etc. Le nombre et la dimension des bâtiments à passerelle arrière ont constamment augmenté. La *Seaboard Shipping* affrétait presque exclusivement des bâtiments de ce type et, en conséquence, aucun navire, pratiquement, ne se rendait au quai de la

Crown Zellerbach à Fraser Mills. Finalement, après une série de réunions, les pilotes ont fait savoir aux Commissaires qu'ils désiraient faire un essai de passage à Fraser Mills avec un navire à passerelle arrière.

Les pilotes ont déclaré que le nouveau matériel portatif de radiophonie récemment fourni par le ministère des Transports s'était révélé très efficace, en leur permettant de rester constamment en contact avec les pilotes à bord d'autres bâtiments, avec les remorqueurs de secours, les autres bâtiments, le patrouilleur, etc. Le patrouilleur du port s'est révélé très efficace; le désir et la collaboration de tous les intéressés justifiaient, à leur avis, cette décision.

Pour ce passage, on emploierait deux pilotes, il s'effectuerait au moment des meilleures conditions de marée et de courants, le bâtiment aurait la meilleure assiette possible pour assurer le maximum de visibilité, deux remorqueurs seraient présents, et le patrouilleur éloignerait le trafic sur une distance d'un mille en amont et en aval du pont et assurerait la liaison radio entre les pilotes et le préposé du pont. Avec l'approbation des Commissaires, le bâtiment britannique *Ocean Transport*, de 463 pieds de long, passa le pont d'aval en amont le 18 décembre 1966 et d'amont en aval le 23 décembre 1966.

A la suite du passage réussi de l'*Ocean Transport*, il fut convenu que les bâtiments à passerelle arrière, d'une longueur ne dépassant pas 475 pieds, pouvaient passer le pont. En février 1967, la *Crown Zellerbach* demanda que le m/v *Wandby*, 517 pieds de long, accoste à leur quai. De nouveau, après avoir soigneusement examiné la question et en tenant compte de l'expérience acquise et de la collaboration fournie au cours du passage de l'*Ocean Transport*, les pilotes recommandèrent, avec l'approbation des Commissaires, que l'on fit passer le pont au *Wandby* le 23 mars 1967.

Après la réussite du passage du *Wandby* dans les deux sens, les pilotes recommandèrent que la longueur des navires autorisés à passer le pont soit portée à 525 pieds. Au cours de l'année 1967, dix bâtiments à passerelle arrière passèrent le pont dans les deux sens. En outre, après le mois de juillet, on s'est dispensé des services du second pilote.

Depuis la réception de votre lettre, les pilotes nous ont fait parvenir d'autres recommandations. Une copie de la lettre des commissaires à ce sujet est jointe.» (Cf. modifications aux règles de sécurité en avril 1968, p. 322.)

«Les conditions ont considérablement changé depuis les audiences de 1963. La fourniture de radios par le ministère des Transports, la mise en service par la commission du port d'un bateau patrouilleur efficace, l'amélioration dans la construction des bâtiments à passerelle arrière depuis que le premier de ceux-ci a monté le fleuve, la collaboration de tous les intéressés ont aidé à réaliser ces progrès. Les pilotes estiment toujours que le passage du pont est dangereux et que la région ne se développera pas pleinement tant que le pont ne sera pas reconstruit ou supprimé.»

Le secrétaire de l'autorité de pilotage a également signalé que depuis 1966, les restrictions des règles de sécurité ont été progressivement allégées sur d'autres points à la suite d'améliorations progressives de la hauteur d'eau, de l'élargissement du chenal dans les courbes et de la réorganisation complète des aides de navigation en 1967.

Le 1^{er} mai 1968, les règles de sécurité avaient été modifiées trois fois depuis avril 1961: en février 1966, en mars 1967 et en avril 1968. Chaque modification atténuait les restrictions.

A) *Principaux changements apportés par les amendements de 1966 au règlement (pièce 160):*

a) *Chenal principal du fleuve*

- (i) Augmentation d'un pied du tirant d'eau maximal admissible (29'6").
- (ii) Suppression de la restriction absolue visant les bâtiments descendant le fleuve avec un tirant d'eau de 24 pieds ou plus à Steveston Cut pendant la marée descendante; remplacée par l'obligation de consulter le pilote.
- (iii) Abrogation de la restriction absolue visant la navigation de nuit des navires à passerelle arrière.
- (iv) Augmentation de 50 pieds de la longueur maximale admissible d'un navire (650 pieds), sous réserve que le tirant d'eau des navires de plus de 600 pieds de longueur n'excède pas 24 pieds.

b) *Pont du chemin de fer Westminster*

- (i) Augmentation officielle du tirant d'eau maximal des navires montant le fleuve jusqu'à Fraser Mills de 3 pieds (porté à 24 pieds) et du tirant d'eau maximal des navires descendant le fleuve, d'un pied (25 pieds).
- (ii) Addition à la limite de 525 pieds de longueur d'une limite maximale de 72 pieds de largeur (Lettre des pilotes à la *Ropner Shipping Co. Ltd.*, du 2 août 1960, cf. p. 394).

B) *Changements apportés par les amendements de 1967:*

a) *Chenal principal du fleuve*

- (i) Augmentation d'un demi-pied du tirant d'eau maximal (30 pieds).
- (ii) Restriction aux seuls navires d'un tirant d'eau de 26 pi. ou plus de l'obligation de consulter les pilotes au sujet du tirant d'eau à marée basse à Steveston Cut.
- (iii) Augmentation supplémentaire de 50 pieds de la longueur maximale (700 pieds), et augmentation d'un pied du tirant d'eau maximal (25 pieds), des bâtiments de plus de 600 pieds.

b) *Pont du chemin de fer Westminster*

- (i) Augmentation de deux pieds du tirant d'eau maximal (27 pieds) des bâtiments descendant le fleuve, de Fraser Mills.
- (ii) Suppression de la limite spéciale de longueur (375 pieds) des navires à passerelle arrière.

c) *Établissements de la Pacific Coast Terminals*

- (i) Augmentation d'un ou deux pieds des limites du tirant d'eau maximal.

C) *Changements apportés par les amendements de 1968:*

a) *Chenal principal du fleuve*

- (i) Augmentation d'un pied du tirant d'eau maximal (31 pieds).
- (ii) La longueur maximale a été augmentée de 50 pieds (750 pieds) et le tirant d'eau maximal de 31 pieds a été rendu applicable aux bâtiments ne dépassant pas 650 pieds de long; pour les bâtiments de plus de 650 pieds, le tirant d'eau a été augmenté d'un pied (26 pieds).

b) *Pont du chemin de fer Westminster*

- (i) Augmentation d'un pied du tirant d'eau maximal des navires montant le fleuve jusqu'à Fraser Mills (25 pieds).
- (ii) Augmentation d'un pied du tirant d'eau maximal des navires descendant le fleuve, de Fraser Mills (28 pieds).
- (iii) Longueur et largeur maximales des bâtiments de tous types augmentées respectivement de 50 pieds (575 pieds) et de 3 pieds (75 pieds), avec la clause conditionnelle d'un examen distinct du cas des bâtiments de 575 à 625 pieds de longueur.

Statistiques des passages du pont—Les passages par les navires du pont du chemin de fer n'ont donné lieu à un supplément de droits qu'à partir du 28 juillet 1960 (C.P. 1960-1035). Ce n'est donc que depuis cette date que l'on peut vérifier le nombre des passages de ce pont par des navires pilotés.

<i>Année</i>	<i>Passages</i>
1960/61	188 (du 28 juillet 1960 au 31 mars 1961)
1961	123
1962	90
1963	73
1964	74
1965	50
1966	38
1967	60

f) *Remplacement de la travée tournante par une travée soulevante*

Comme nous l'avons déjà indiqué, le gouvernement de la province de Colombie-Britannique a choisi de céder, en 1939, son titre de propriété du pont au gouvernement fédéral, et ni au cours du délai de 10 ans ni par la suite, on n'a effectué des modifications au pont. La travée soulevante proposée n'a pas été installée parce que le ministère des Travaux publics, jusqu'au moment de l'audience de la Commission, avait adopté le point de vue que, compte tenu de tous les facteurs impliqués, son installation ne se justifiait pas.

Les accords relatifs à l'utilisation du pont par les diverses compagnies de chemin de fer ont été renouvelés au besoin:

- a) Un accord avec la *Canadian Northern Pacific Railway Company* et la *Canadian Northern Railway Company*, en date du 6 août 1940, est toujours en vigueur, à la suite de son renouvellement en 1950 pour une période de dix ans et, de nouveau, le 13 décembre 1960, pour une période supplémentaire d'un an à compter du 1^{er} décembre 1959 et, ensuite, d'année en année jusqu'à sa résiliation par consentement mutuel⁵ (pièce 1171).
- b) Un accord avec la *British Columbia Electric Railway Company Limited* (dont le gouvernement de Colombie-Britannique est maintenant propriétaire), en date du 1^{er} décembre 1939, est aussi encore en vigueur après avoir été renouvelé en 1953, en 1955 et en 1960, le dernier renouvellement couvrant une période d'un an

⁵ La Compagnie du chemin de fer Canadien National est maintenant la compagnie ferroviaire nationale, par suite de sa fusion avec la *Canadian Northern Pacific Railway Company* et la *Canadian Northern Railway Company*.

à compter du 1^{er} décembre 1959, et prévoyant ensuite la reconduction d'année en année jusqu'à la résiliation par consentement mutuel.

- c) Un accord passé avec la *Great Northern Railway Company* (États-Unis), lui accordant le droit d'utiliser le pont du chemin de fer du fleuve Fraser, en date du 1^{er} août 1944, et renouvelé en 1950 et en 1960, le dernier renouvellement couvrant une période d'un an à compter du 1^{er} décembre 1959 et prévoyant ensuite la reconduction d'année en année jusqu'à la résiliation par consentement mutuel.

Les revenus de l'exploitation du pont proviennent de ces trois compagnies de chemin de fer. Certaines recettes diverses proviennent du paiement de réclamations relatives à des dommages causés au pont.

Les frais d'entretien et d'exploitation équilibrent approximativement les revenus. Le ministère des Travaux publics considère que la réserve annuelle moyenne déposée au compte de fiducie constitue une réserve permanente nécessaire pour couvrir, au besoin, des frais anormaux de réparations et d'entretien, étant donné que le pont a été construit voici plus de 60 ans.

Des inspections sont faites régulièrement par des ingénieurs de la Compagnie du chemin de fer Canadien National et par des ingénieurs du ministère des Chemins de fer de la C.-B. Une étude faite en 1958 par la *Dominion Bridge Company Limited* (Division du Pacifique) indiquait que la structure du pont était en excellent état.

Au cours des audiences de la Commission, le Colonel William George Swan, ingénieur civil, qui a dirigé la construction du pont Pattullo, inspecté le pont du chemin de fer une ou deux fois, et accompagné les ingénieurs de la *Dominion Bridge Company Limited* en 1958, estima que la structure du pont pourrait, avec l'entretien normal et les réparations courantes, durer encore 40 ans. Pour étayer son opinion, il souligna que le pont fut construit, en 1903, pour supporter, en plus des lignes de chemin de fer, une route à deux voies. Les voies routières ont été démolies et la circulation ferroviaire est devenue moins lourde—non par suite d'une diminution du nombre des wagons, mais de celle du poids des locomotives. Le pont supporte donc des efforts bien inférieurs à ceux pour lesquels il a été construit. Tous ces facteurs concourent à prolonger sa durée.

Le 1^{er} juin 1946, avant l'expiration du délai d'attente de dix ans, le ministère des Travaux publics a demandé l'opinion d'un ingénieur-conseil, M. P. L. Pratley:

«... pour savoir si la construction d'une travée soulevante moderne pour le pont actuel est réalisable à cet endroit et se justifie étant donné l'âge de la structure actuelle et ses possibilités de suffire à la circulation actuelle et prévisible.»

Dans son rapport, daté du mois d'août 1947, M. Pratley a rejeté la proposition en la déclarant:

- a) non économique étant donné la capacité, l'état et la durée probable des structures d'acier et de maçonnerie;
- b) indésirable par suite des conditions qui prévalent dans le fleuve, c.-à-d. la nature du fond, l'ensablement, etc.;
- c) impraticable, compte tenu du type, de l'emplacement, et de l'ampleur de la nouvelle construction vraisemblablement nécessaire.

Il a divisé cette question en deux parties:

- (i) Du point de vue économique, la reconstruction de la travée mobile du pont Westminster se justifierait-elle, compte tenu du reste de la structure?
- (ii) Serait-il pratique de la reconstruire sous la forme d'une travée soulevante perpendiculaire à l'axe longitudinal du pont actuel?

Le point essentiel de son rapport est le suivant: les piliers datent de la période de 1901-1903, les travées ont été conçues en 1901 pour un chemin de fer à voie unique et pour une route de 16 pieds passant au-dessus du chemin de fer. La route fut démolie en 1939. La Compagnie du chemin de fer Canadien National, la principale utilisatrice, a inspecté à fond le pont en 1942-1943 pour déterminer, entre autres, les locomotives qui pourraient y passer sans danger et les limites de leur vitesse. Cet examen aboutit à un programme de réparations, réalisé en 1943.

Au cours de son inspection, en mai 1947, M. Pratley constata le bon état général du pont et l'excellent fonctionnement de la travée tournante. Il estima qu'un entretien convenable et la stricte application de la limitation de la charge utile maintiendraient, à moins d'accidents, la capacité actuelle du pont pendant encore de nombreuses années.

Quant à la vétusté, il pensait que la demande d'un pont capable de supporter de plus lourdes charges pouvait s'imposer dans une quinzaine d'années (à compter de la date de son rapport) à en juger par les développements d'autres centres industriels et maritimes où des ponts construits vers la même époque exigent ou ont exigé des restrictions analogues.

«Je pense également que le remplacement, à la fin de cette période, s'effectuera sous forme d'une nouvelle structure érigée sur un emplacement plus favorable, probablement en amont, comme on l'avait envisagé il y a quelque 20 ans, lorsque ma compagnie a étudié la possibilité de faire traverser le fleuve Fraser au Canadien National *via* l'île Douglas, et avec un accès plus direct à Vancouver. Cette durée utile totale d'environ soixante ans serait probablement supérieure à la moyenne des structures E40, construites vers le début du siècle.

Du point de vue de la capacité du chemin de fer, je suis donc disposé à croire que les arches d'acier du pont actuel seraient vraisemblablement acceptables, mais pas nécessairement suffisantes, pendant 15 ou 20 années de plus. Ce délai estimé est trop court pour justifier la construction d'une travée soulevante entièrement neuve et de qualité supérieure qui coûterait beaucoup plus en tant qu'amélioration de la structure portante actuelle que comme partie d'un pont entièrement neuf construit sur un emplacement libre.

Pendant les saisons de crue, le fleuve est fortement chargé de limon et tout obstacle tendant à diminuer la vitesse du courant en un lieu y provoquera vraisemblablement le dépôt d'une partie du limon et, par conséquent, une diminution de la profondeur du lit du fleuve. D'autre part, tout ce qui tend à accroître la vitesse du courant en ce lieu provoquera vraisemblablement l'affouillement du lit à moins que l'on ne prenne des mesures préventives.

En outre, les piliers même du pont ont exercé une certaine influence sur l'écoulement du fleuve, et réciproquement le courant a affouillé le sable au-dessous et autour des piliers. Des milliers de tonnes de grosses pierres d'enrochement ont été placées autour de ces piliers au cours des 45 années qui se sont écoulées depuis leur construction et cet enrochement s'est enfoncé, a glissé, et s'est répandu sur le lit du fleuve au point de rendre absolument impossible de l'estimer ou de le situer.

Tous ces facteurs m'inclinent à penser que les conditions réelles soulèvent suffisamment de problèmes et qu'on ne devrait pas entreprendre à la légère, dans le voisinage de ces piliers, un ouvrage ou une construction susceptible d'entraîner d'autres modifications imprévisibles des conditions du fleuve.»

Il a ajouté que, depuis leur construction, les piliers du pont Pattullo avaient constitué une obstruction ayant modifié et accru le courant et provoqué de l'ensablement à certains endroits. Après avoir étudié les divers problèmes que pose la construction d'une travée soulevante au-dessus de la travée tournante sans interruption de la circulation, il a conclu que la construction des piliers nécessaires pour la travée soulevante proposée dans l'alignement du pont actuel serait impraticable. Il en a jugé que, compte tenu de la vétusté, des conditions du fleuve et des difficultés de construction, la proposition de remplacement de la travée tournante actuelle par une travée soulevante sur le même axe doit être rejetée comme non économique, indésirable et impraticable. Parvenu à cette conclusion, il n'a donc fait aucune étude de délai et de prix.

Le contenu de ce rapport n'a pas été rendu public. Cependant, le ministère des Travaux publics, en se fondant sur lui et après avoir certainement pesé les nombreux autres facteurs en cause, a décidé de ne pas procéder aux modifications proposées en 1936. Aucune autre mesure ne fut prise jusqu'à l'intervention des commissaires du port de New Westminster en janvier 1961. Un représentant du ministère des Travaux publics a exprimé l'opinion que les conditions avaient évolué au cours des vingt années écoulées depuis la rédaction du rapport Pratley et qu'il serait bon d'entreprendre une autre étude sur les conditions actuelles.

Depuis un certain temps, les commissaires du port de New Westminster s'inquiétaient du préjudice causé au port par le pont du chemin de fer et, en janvier 1961, ils présentèrent au ministère des Transports un mémoire demandant instamment la construction d'une travée soulevante. Ils estimaient que c'était une solution à long terme car, même en cas d'approbation immédiate du projet, sa réalisation prendrait cinq ans. Entre-temps, comme nous l'avons vu, les commissaires du port étudièrent avec les pilotes la possibilité de remédier partiellement à la situation par d'autres moyens permettant le passage du pont aux navires à passerelle arrière. Les commissaires estimaient

que, par le décret en conseil de 1936, qui approuvait la construction du pont Pattullo, le gouvernement fédéral s'était engagé à supprimer la travée tournante et à la remplacer par une travée soulevante, et le mémoire visait à demander au gouvernement fédéral de respecter cet engagement.

Le 1^{er} mars 1961, les commissaires du port reçurent, de la *Swan, Wooster Engineering Company Limited*, ingénieurs-conseils, un rapport estimant à \$1,963,500 le coût du remplacement de la travée tournante du pont par une travée soulevante.

Le ministère des Travaux publics parla d'une somme de quelque \$8,000,000 pour l'installation d'une travée soulevante mais, après l'examen, on s'aperçut que c'était un chiffre donné au hasard par un ingénieur des ponts du Canadien National à l'occasion d'une réunion convoquée pour discuter de sujets tout à fait différents. Aucune étude technique détaillée n'avait été faite. Le ministère n'avait aucun décompte du total estimé mais on savait qu'il englobait le coût du pont et les dépenses accessoires telles que les frais de déviation de la circulation ferroviaire durant la construction de la nouvelle travée. En outre, cette somme avait été calculée pour une travée de 450 pieds au lieu de 350.

Les plaintes au sujet des difficultés de navigation causées par le pont du chemin de fer n'ont jamais cessé depuis sa construction. Avant 1961, il n'existe cependant dans les dossiers du ministère aucune preuve indiquant que le ministère ait fait enquête relativement aux plaintes. Le mémoire présenté par les commissaires du port de New Westminster en 1961 concernait les difficultés de navigation que le ministère connaissait depuis longtemps, restrictions à la navigation causées par le pont du chemin de fer et leurs effets, mais sa position sur la question était qu'on n'avait pas démontré que les exigences de la navigation justifiaient la transformation demandée. Jusqu'à l'époque de l'audience de la Commission royale, le ministère n'avait reçu aucune preuve supplémentaire d'un changement notable dans la gravité du danger qui fût suffisante pour justifier un changement au *statu quo*. Le ministère estimait que la preuve devait être faite de la justification de l'installation d'une travée soulevante ou de la construction d'un nouveau pont sur un emplacement différent, suivant la solution adoptée, par une comparaison du coût de la construction et des avantages économiques qu'en retirerait la région concernée. Les commissaires du port soutenaient que la mise en valeur du cours supérieur du fleuve Fraser est extrêmement importante pour le port et pour le développement de toute la région.

En 1961, on ne fit donc rien au sujet de la plainte des commissaires du port. Cela se passait avant l'augmentation du nombre des navires à passerelle arrière qui introduisit un nouvel élément qui, le ministère estime, doit être maintenant considéré.

En juin 1962, le ministère des Travaux publics reçut, par l'intermédiaire du ministère des Transports, un exposé de l'Autorité de pilotage de New Westminster au sujet de la décision des pilotes de refuser de faire passer le pont aux navires à passerelle arrière.

Un comité interministériel fut alors formé pour étudier les problèmes particuliers aux navires à passerelle arrière. Le comité était présidé par le directeur des études économiques du ministère des Travaux publics; les autres membres du comité appartenaient à la Direction de la recherche économique du ministère des Transports; à la Division des aides à la navigation du ministère des Transports; et à la Direction des ports et rivières du ministère des Travaux publics—soit quatre personnes.

Le mandat de ce comité interministériel n'était cependant pas d'étudier les problèmes de navigation, c.-à-d. les objections des pilotes ou les problèmes de dragage, mais seulement les facteurs économiques en cause.

Le comité prit pour acquis, pour les fins de discussion, que les restrictions établies par l'autorité de pilotage et les pilotes étaient justifiées, sans cependant laisser entendre qu'il les acceptait ou les rejetait, son seul but étant d'examiner les pertes économiques éventuelles provoquées par ces restrictions. Avant de discuter la question de navigation, les comités voulaient tout d'abord apprécier son importance économique. Avant d'étudier l'opportunité d'une modification quelconque à la travée tournante du pont, il fallait donc commencer par établir la nécessité que de plus grands navires pussent monter en amont du pont.

L'un des points qui, de l'avis du comité, devait être établi était la comparaison du coût du dragage du chenal en amont du pont Westminster et de la valeur des avantages qu'en retireraient les industries qui en faisaient ou pouvaient en faire usage, et la répercussion sur la navigation du remplacement de la travée tournante. Le comité pensait qu'il serait difficile de justifier toute reconstruction importante à moins de pouvoir démontrer que ses avantages directs pour l'industrie correspondraient aux frais réels annuels.

Au sujet de la région en amont du pont et de son développement économique, on ne disposait que des renseignements fournis par la *Crown Zellerbach* aux commissaires du port de New Westminster.

Ce comité ne déploya pas une grande activité: il n'eut que deux réunions, le 16 août et le 14 décembre 1962.

Lors de la réunion du 16 août 1962, le représentant du ministère des Transports s'engagea à obtenir des informations supplémentaires; il ne chercha pas à les obtenir directement de la *Crown Zellerbach*, mais s'adressa aux commissaires du port de New Westminster alors qu'ils assistaient à une réunion relative à d'autres questions, à Ottawa le 22 novembre 1962. Il demanda alors certaines explications sur la position de la *Crown Zellerbach*. Les commissaires du port s'engagèrent à les lui fournir, c.-à-d. de plus amples détails sur les transports et la méthode d'exploitation de cette compagnie.

Le comité estima que les chiffres fournis par la *Crown Zellerbach* n'auraient pas grande valeur à moins de savoir, p. ex., que le chargement direct à Fraser Mills ferait partie de la ligne de conduite qu'adopterait la compagnie en cas de construction d'une travée soulevante. Cependant, après la réunion, l'étude de la question ne fut pas poussée plus avant avec les commissaires du port de New Westminster. Aucune communication de leur part ne fut reçue à ce sujet et le comité ne donna aucune suite à l'affaire.

Lors de la réunion du 14 décembre 1962, le représentant du ministère des Transports indiqua qu'il n'avait pas réussi à obtenir les renseignements nécessaires. Il n'y eut pas d'autres réunions parce que le comité fut informé de la création de la Commission royale et apprit que la *Crown Zellerbach* et d'autres intéressés devaient lui soumettre des mémoires pertinents. Le comité décida donc d'attendre la transcription de la preuve reçue par la Commission.

Le ministère des Travaux publics était au courant des difficultés créées par le pont bien avant de recevoir la lettre, en date du 17 avril 1962, de l'Autorité de pilotage de New Westminster, et estimait se trouver dans la situation fâcheuse de maintenir pour les chemins de fer un pont dangereux pour la navigation. La responsabilité du ministère se limitait à le maintenir en bon état et il n'avait rien à voir aux questions de navigation, de pilotage ou de règles de route.

Le ministère des Travaux publics se rend compte des difficultés du pilotage des navires à passerelle arrière et de l'accroissement général de la dimension des navires, mais ignore s'il s'est produit un changement important du trafic fluvial s'effectuant par le pont. Il admet cependant la possibilité d'un écart entre le trafic actuel qui passe par le pont et le trafic qui désirerait y passer. Il accepte le fait que le pont constitue un danger pour la navigation puisque toute structure placée dans une voie navigable en constitue un automatiquement, dans une certaine mesure. La difficulté consiste à déterminer l'importance et la gravité du danger, en tenant compte d'autres facteurs.

Le ministère a admis que l'apparition des navires à passerelle arrière a compliqué les problèmes de navigation.

Les fonctionnaires du ministère pensent que si l'on demandait aujourd'hui d'approuver la construction de ce pont de chemin de fer en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables, S.R.C. 1962, chap. 193, l'approbation ne serait pas accordée avec la largeur de la travée soulevante proposée. La largeur devrait être de l'ordre de 450 pieds, correspondant à celle du pont Pattullo situé à proximité. Ils admettent le fait que le trafic maritime s'est modifié au cours du temps et que les exigences actuelles ne sont plus celles d'il y a 20 ans.

Un second comité interministériel fut formé sous la présidence d'un représentant du ministère des Transports afin de réunir les représentants des chemins de fer et du ministère des Travaux publics en vue de procéder à des études techniques. A la première réunion, le seul représentant d'une com-

pagnie de chemin de fer était celui du Canadien National. On ne discuta que du choix d'un nouvel emplacement pour le pont et sa reconstruction. Le but de cette réunion était simplement de jeter la base de recherches ultérieures.

A la seconde et dernière réunion de ce comité, le 9 avril 1964, on discuta la question d'un autre emplacement. Le comité ne parvint à aucune conclusion.

Le pont a plus de 60 ans. Les conditions du trafic ont changé depuis l'époque du rapport Pratley en 1947 alors que l'on utilisait encore des locomotives à vapeur. Malgré l'augmentation du trafic ferroviaire au cours de la période 1948-1962, le coefficient de charge du pont du chemin de fer a diminué, car on utilise maintenant des locomotives diesel. La vétusté, en termes de durée utile du pont, ne constitue plus un facteur aussi important qu'au moment du rapport. La vétusté ne fut cependant que l'un des facteurs considérés à l'époque, et pas nécessairement le plus important.

En 1947, M. Pratley avait indiqué qu'on pouvait compter encore sur une durée utile du pont de 12 à 20 ans, mais il se fondait sur le trafic ferroviaire de l'époque. Bien que le trafic se soit allégé, 20 ans ont passé et le ministère des Travaux publics est d'avis qu'on ne pourrait justifier, du point de vue économique, la dépense considérable d'une modification majeure d'un pont devenu aussi vieux.

On n'avait procédé à aucune analyse détaillée de la durée utile probable du pont, mais il faudrait, pour ne pas aggraver l'erreur initiale, tenir compte de tous les facteurs, c.-à-d. des conditions du fleuve, des dangers de la navigation, de la durée du pont, et aussi de toutes autres conséquences fâcheuses et imprévues affectant les opérations ferroviaires—l'une d'elles est une courbe accentuée sur le pont. Il semble que le point de vue actuel du ministère des Travaux publics soit que la meilleure solution pourrait bien être, en fin de compte, la construction d'un autre pont à un autre endroit. Cependant, cette solution dépend aussi d'un grand nombre de facteurs, notamment des plans futurs des chemins de fer.

Le colonel Swan a estimé, le 1^{er} mars 1961, à \$1,963,500 (pièce 182) le coût du remplacement de la travée tournante par une travée soulevante. Cette somme ne couvre que les frais de construction de la travée soulevante, deux tours, piliers nord et sud, équipements mécanique et électrique, et les frais de démolition de la travée et du pilier actuels, plus les frais de génie et une marge de 10%. Le pont aurait une largeur libre de 265 pieds, comparée aux 170 pieds de chaque couloir du pont actuel, et à la largeur totale de 450 pieds du passage du pont Pattullo. Il faut remarquer que l'ouverture serait inférieure à la largeur réelle de la travée tournante qui est de 372 pieds entre les piliers des deux côtés parce que les nouveaux piliers sur lesquels reposeraient les tours seraient construits plus en dedans du chenal du fleuve.

Le colonel Swan qui connaît bien les conditions actuelles, réaliserait son projet dans l'ordre suivant:

- a) construction dans les couloirs nord et sud actuels des deux piliers sur lesquels seraient érigées les tours verticales supportant la travée soulevante;
- b) construction de la travée soulevante sur des péniches qui l'amèneraient à pied d'œuvre;
- c) érection simultanée des deux tours de la travée soulevante, ces tours ayant été fabriquées d'avance par tronçons;
- d) installation de l'équipement mécanique et de l'équipement électrique et essais;
- e) enlèvement de la travée tournante actuelle à l'aide de péniches et mise en place de la travée soulevante sur les nouveaux piliers;
- f) enlèvement du pilier central et de l'ouvrage de protection de la travée tournante.

La navigation serait interrompue pendant sept semaines environ.

Se basant sur sa connaissance du fond du fleuve, acquise alors qu'il dirigeait la construction du pont Pattullo, il a déclaré qu'il n'y aurait pas de difficulté en ce qui concerne les empattements: Bien que construits un peu plus en dedans du chenal, les nouveaux piliers seraient relativement petits et de peu d'effet sur les courants. Il a fait observer qu'ensemble les deux piliers occuperaient moins d'espace que le pilier central actuel et qu'après l'enlèvement de la travée tournante, le courant se redresserait.

En dépit de l'augmentation du coût de la main-d'œuvre et de l'acier, le colonel Swan a estimé que son évaluation de 1961 était toujours valable, car les piliers pourraient être construits à un coût sensiblement moins élevé que celui de l'estimation originale.

Il faudrait détourner le trafic ferroviaire pendant les sept semaines d'interruption. Le montant à payer par les commissaires du port aux compagnies de chemin de fer pour couvrir les frais de déviation du trafic était estimé à \$160,000.

Le colonel Swan pensait que, transformé selon son plan, un pont de ce genre ferait pratiquement disparaître tous les dangers de la navigation et durerait encore 40 ans.

Comme le rapport de la *Swan, Wooster Engineering Company Limited* semblait en contradiction avec le rapport Pratley, le ministère des Travaux publics a engagé les services du bureau d'ingénieurs-conseils *Phillips, Barratt and Partners*, de Vancouver (C.-B.), pour faire une étude complémentaire sur l'opportunité, du point de vue économique, de remplacer la travée tournante par une travée soulevante et d'en déterminer le coût. Si la proposition s'avérait irréaliste, le rapport devait comprendre d'autres solutions possibles

et leur coût estimatif. L'étude devait être élaborée en retenant comme condition essentielle que la travée soulevante, dans sa position verticale, assurerait une hauteur libre de 140 pieds au minimum sur une largeur de 400 pieds entre les piliers (25 pieds de plus que le pont Pattullo à cause des piliers), le point central de la travée soulevante devant être en ligne avec le point central du pont Pattullo situé à 200 pieds en aval et parallèle au pont du chemin de fer.

Le rapport des consultants fut déposé en mai 1966. La conclusion en est que la seule solution pratique pour élargir le chenal de navigation à l'emplacement du pont du chemin de fer actuel serait la construction d'un nouveau pont à un nouvel emplacement un peu en amont du pont actuel. Le coût en est estimé à \$9,492,000, sans compter les frais d'une nouvelle installation de la voie ferrée.

Le résumé des conclusions se lit comme suit:

«Les nombreux inconvénients que présente la construction de nouveaux piliers près de ceux existants, de même que l'érection de la superstructure sont si considérables que nous sommes obligés de conclure qu'on serait bien mal avisé d'essayer de construire une nouvelle travée soulevante sur l'alignement actuel tout en laissant le pont ouvert au trafic ferroviaire durant la construction.

Les dangers de la construction sous caisson dans des conditions normales lorsqu'il n'y a pas de structures adjacentes sont considérables—l'immersion des caissons n'est jamais complètement contrôlable, et les travaux en rivière sont toujours sujets à des difficultés imprévues. Cependant, si l'on essayait d'immerger des caissons tout près des piliers et travées existants, cela présenterait plus de risques que ne peut justifier un projet de prolonger la durée utile de ce pont.

Les dangers que comporte la construction de la superstructure sont également trop imprévisibles pour qu'il soit possible de garantir que les travaux pourraient être exécutés sans interruptions prolongées à la circulation ferroviaire et fluviale.

La conclusion du présent rapport est donc que, malgré son coût sensiblement plus élevé, la seule solution pratique pour l'élargissement du chenal navigable à cet endroit est la construction d'un nouveau pont.»

Au sujet de la vétusté de l'actuel pont du chemin de fer, les ingénieurs-conseils déclaraient ce qui suit:

«Il est impossible de déterminer avec précision la durée utile probable d'une structure mais, à notre connaissance, il n'y a aucune raison pour que le pont actuel ne soit pas adéquat pendant de nombreuses années pour la circulation *ferroviaire*. Néanmoins, le pont ne correspond déjà plus aux besoins de la circulation fluviale et il en sera ainsi jusqu'à sa démolition, vu la conclusion de notre rapport que le remplacement de la travée tournante ne serait pas une solution réaliste.»

Les choses en sont là pour le moment. Cependant, un fait nouveau peut avoir une incidence sur cette question. A compter du 1^{er} octobre 1966, la responsabilité de l'application de la Loi sur la protection des eaux navigables a été transférée du ministère des Travaux publics au ministère des Transports par le décret en conseil C.P. 1966-1886, en date du 29 septembre 1966.

g) *Pont-route de Port Mann (pièce 1338)*

Ce pont, situé en amont de Port Mann à quelque quatre milles en amont du pont Westminster, a été construit en 1964 de manière à éviter qu'il ne gêne la navigation des futurs long-courriers. Il a une hauteur libre de 145 pieds et une ouverture libre à l'horizontale de 800 pieds, contraste très marqué avec les 372 pieds de l'ouverture libre totale du pont du chemin de fer que le pilier central réduit à deux couloirs d'environ 171 pieds chacun, à la surface.

Les pilotes furent consultés avant la construction du pont de Port Mann et, de trois emplacements, ils recommandèrent le plus à l'est. Ils recommandèrent également que, pour tenir compte de l'accroissement, d'une année à l'autre, du trafic fluvial, on n'envisage comme solution qu'un pont surélevé⁶ d'une longueur égale à la largeur totale du chenal en eau profonde utilisable, c.-à-d. qu'une ouverture de 1,200 pieds devenait nécessaire pour laisser libre le chenal en eau profonde. On ne donna pas complètement suite à cette dernière recommandation puisque l'ouverture du pont est de 860 pieds, comme nous l'avons déjà mentionné.

COMMENTAIRE

On a fortement recommandé de corriger l'obstruction constituée par le pont du chemin de fer par le remplacement de la travée tournante par une travée soulevante. Cette recommandation et d'autres relatives à l'approfondissement du chenal en amont et en aval du pont du chemin de fer ne rentrent pas dans l'étendue du mandat de la Commission. Ni l'autorité de pilotage ni les pilotes n'ont le pouvoir ni d'ordonner la suppression ou la modification du pont ni d'exiger des travaux quelconques dans le chenal. Le rôle des pilotes est de faire face, dans la mesure du possible, aux limitations imposées.

Cependant, en tant que principaux usagers du chenal et experts de la navigation dans celui-ci, il leur incombe de faire connaître ces limitations à tous les intéressés et, chaque fois qu'une solution leur semble réalisable, d'en informer les autorités responsables.

Non seulement le fleuve Fraser et son delta posent un problème d'entretien constant, mais l'approfondissement du chenal pour permettre le passage des grands bâtiments futurs entraînerait des investissements considérables. Il est certain que sans l'agrandissement du chenal, New Westminster deviendra bientôt inaccessible au trafic océanique normal. Il appartient au gouvernement de décider s'il faut prendre les mesures nécessaires pour remédier à cette situation, cette décision devant se fonder principalement sur la conjoncture économique et l'intérêt général du public.

⁶ Un pont surélevé ne serait pas pratique pour les chemins de fer, à cause de la pente.

Au cours de ses audiences, la Commission fut informée que le ministère des Travaux publics avait suspendu l'étude de la question du pont du chemin de fer parce que la Commission recevrait probablement à ce sujet la preuve pertinente susceptible de faciliter les études complémentaires du ministère. C'est dans ce but que la Commission a fait un rapport aussi complet que possible basé sur la preuve pertinente qui lui a été soumise en ce qui concerne l'étendue des limitations imposées à la navigation par l'existence du pont ainsi que la possibilité et l'opportunité de sa suppression ou de sa transformation.

Quant aux prétendus règlements de sécurité, c.-à-d. les conditions dans lesquelles un navire peut naviguer sans danger, la question relève des experts du pilotage dans ces eaux, à savoir les pilotes brevetés, sans toutefois perdre de vue que l'étendue de leur compétence reste l'un des facteurs de limitation.

Lorsque les circonstances contraires à une navigation sans danger sont permanentes ou se reproduisent périodiquement et d'une manière prévisible, il faut apprécier leurs effets limitatifs et les divulguer afin que tous les intéressés puissent agir en conséquence.

Il est non seulement permis, mais recommandable que les pilotes en groupe évaluent ces limitations, évitant ainsi la possibilité de conflit d'opinion personnelle, tout en augmentant la compétence des pilotes, chacun d'eux bénéficiant de l'expérience des autres.

Lorsque les pilotes ont fixé la limite de leurs possibilités, il incombe à l'autorité de pilotage de s'efforcer par tous les moyens d'accroître l'efficacité du service, ligne de conduite qui, dans ce cas, fut possible comme l'a prouvé la succession des événements depuis les audiences publiques tenues, en mars 1963, par la Commission. L'un des moyens consiste à faire connaître aux responsables des améliorations, les problèmes de navigation qui se posent, dans l'espoir qu'ils puissent supprimer certaines de ces limitations; un autre consiste à accroître l'efficacité du service, p. ex., en améliorant la formation des pilotes de sorte qu'ils deviennent experts dans la manœuvre des grands long-courriers de tous types, et tout à fait familiers avec l'utilisation des remorqueurs pour aider à la manœuvre des bâtiments, ou encore en établissant un système de classes pour les brevets de pilotes et, au besoin, en exigeant que les pilotes les plus compétents suivent un entraînement spécial en vue de résoudre un problème local particulier.

Les décisions de groupe de cette nature risquent toujours d'être fondées sur le plus bas niveau de compétence. Plusieurs individus qui effectuent un service ne peuvent pas tous atteindre le même degré de compétence. L'impression se dégage de la preuve reçue des pilotes de New Westminster eux-mêmes et aussi d'autres circonscriptions, que les pilotes qui se sentent capables de remplir une mission difficile s'abstiennent de le faire si d'autres

membres de leur groupe ne le sont pas. Ces pilotes hautement qualifiés appréhendent le ressentiment de leurs collègues.

En plus de leurs capacités naturelles supérieures, ils peuvent acquérir par l'expérience une plus grande compétence. Dans une organisation du pilotage réaliste et qui assume ses responsabilités, on doit s'attendre à ce que les pilotes ayant une grande expérience et de bons états de service s'acquittent des missions les plus difficiles, que la difficulté provienne soit du type ou de la dimension du bâtiment, soit des conditions et des circonstances régnantes (p. ex., une crue ou une insuffisance temporaire de manœuvrabilité du bâtiment), ou une combinaison des deux. La Commission pense donc que même lorsqu'il s'agit d'un petit groupe de pilotes, comme dans la circonscription de New Westminster, une partie de la solution réside dans la reconnaissance officielle de la compétence technique supérieure de certains pilotes reconnue par un système de classes fondé uniquement sur cette compétence. Il s'ensuivrait qu'à une classe supérieure devrait correspondre une plus forte rémunération (Cf. *Titre I*, recommandations générales 30 et 31, pp. 620 et suiv.).

Il est probable que la diminution notable, depuis 1964, du trafic océanique—qui continuera vraisemblablement—a eu une influence décisive sur le changement de l'opinion professionnelle des pilotes en ce qui concerne les restrictions qu'ils ont fermement défendues devant la Commission, en 1963, en se fondant sur des motifs de sécurité, particulièrement les difficultés qui, d'après eux, ne pouvaient être surmontées, quels que puissent être le degré de formation des pilotes ou le genre d'aide extérieure, p. ex., le pilotage des navires à passerelle arrière. Il faut prendre garde qu'un tel revirement d'opinion de la part des pilotes ne soit pas dû à des facteurs étrangers à la sécurité de la navigation, p. ex., des pressions extérieures indues, leurs propres intérêts personnels, ou les deux. Jusqu'ici, l'expérience a cependant prouvé que la position ferme prise en 1961 par les pilotes et réaffirmée devant la Commission en 1963 constituait une erreur. L'expérience prouve également que l'habileté manœuvrière des pilotes peut être améliorée par un entraînement et que le mode actuel de qualification des pilotes est défectueux. Nous étudierons plus à fond cette question par la suite.

2. NATURE DU SERVICE DE PILOTAGE

(1) COMMENTAIRES SUR LA NATURE DU SERVICE

Dans la circonscription de New Westminster, le pilotage est avant tout fluvial avec ses difficultés et ses risques habituels, y compris les crues saisonnières. Il s'y ajoute les difficultés que suscite le pont du chemin de fer. Les difficultés de pilotage, d'accostage et d'appareillage dans les limites du port sont celles de tous les ports à marée.

Tous ceux qu'intéresse directement la question furent unanimes à déclarer devant la Commission qu'un service de pilotage est nécessaire dans l'intérêt public; autrement, le Fraser serait, à toutes fins pratiques, inaccessible aux navires long-courriers et l'économie du port de New Westminster et de la vallée du Fraser en souffrirait énormément.

Lorsque la *Pacific Coast Terminals Limited* prépara le mémoire qu'elle devait soumettre à la Commission, elle procéda à une étude spéciale sur la nécessité d'un service de pilotage sur le Fraser; elle en vint à la conclusion que ce service est indispensable, en particulier pour la sécurité de la navigation et qu'il «doit nécessairement être assuré par des pilotes qualifiés, expérimentés et compétents, à cause de la nature même des conditions dans lesquelles ils doivent travailler». La compagnie signale que, dans les ports d'accès difficile et les chenaux étroits, un accident ou un échouement suffit à bloquer tout le trafic; il importe, à son avis, de se prémunir contre cette éventualité. Les problèmes du Fraser, ajoute-t-elle, exigent des connaissances spécialisées; s'il est vrai que certaines difficultés d'ordre général sont communes à tous les ports et aux eaux restreintes, d'autres difficultés restent particulières à la région.

Dans sa déposition, le pilote H. L. Gilley a déclaré que les capitaines de navires étrangers (qui emploient tous des pilotes) n'acquièrent habituellement ni expérience ni connaissance de la navigation dans la montée ou la descente du Fraser, car ils n'y participent que rarement, préférant s'en remettre aux pilotes; ce n'est qu'en de rares occasions qu'ils dirigent l'amarrage ou l'appareillage de leur navire. Les pilotes soulignèrent que ceux qui naviguent sur le fleuve doivent se tenir au courant de conditions constamment changeantes et que cette connaissance ne s'acquiert qu'au prix de longues années d'expérience et non par des passages occasionnels.

Le *British Columbia Pilot*, volume 1, sixième édition, 1959, donne l'avertissement suivant (p. 97):

«A cause des changements continuels dans les chenaux du Fraser, leur éclairage et leur balisage, on ne conseille pas à un étranger d'y naviguer sans pilote et l'on ne mentionne ici que les feux extérieurs et les bouées lumineuses...»

«Les balises et les bouées peuvent être emportées, surtout durant les crues saisonnières.»

Les chiffres fournis par le Bureau fédéral de la statistique sur les arrivées, dans les ports du Fraser, de bâtiments de plus de 250 tx de jauge nette, ainsi que les rapports annuels de l'autorité de pilotage (pièces 149 et 161) ont servi de base au tableau comparatif suivant; on y indique dans quelle mesure les navires recourent au service de pilotage dans cette circonscription. Contrairement au tableau correspondant qui figure à la première section (p. 45) pour la circonscription de Colombie-Britannique, il n'était pas nécessaire de multiplier par deux les chiffres du B.F.S., car les rapports

annuels de l'autorité de pilotage fournissent des données équivalentes en termes de navires.

Année*	(1) Navires de plus de 250 tonneaux	(2) Navires employant des pilotes	(3) Pourcentage (2):(1)	(4) Jauge nette totale des navires de plus de 250 tonneaux	(5) Jauge nette pilotée	(6) Pourcen- tage (5):(4)
1959	2,520	444	17.6	3,078,999	1,844,532	59.9
1960	2,461	594	24.1	3,743,790	2,449,481	65.4
1961	2,680	598	22.3	3,873,211	2,513,175	64.9
1962	2,354	546	23.2	3,546,248	2,309,991	65.1
1963	2,512	574	22.9	3,918,852	2,570,930.5	65.6
1964	2,801	621	22.2	4,242,754	2,728,736.5	64.3
1965	3,235	598	18.5	4,670,158	2,634,144	56.4
1966	3,592	496	13.8	4,772,627	2,290,216.5	48.0

* La jauge nette totale pilotée durant l'année 1967 n'est pas connue, aucun dossier sur la jauge nette n'étant conservé par suite de la transposition de la jauge nette en jauge brute.

Le trafic des transbordeurs tend à fausser les renseignements tirés de la statistique du B.F.S. On ne tient pas compte des arrivées de navires transbordeurs quand ces bâtiments circulent entre des postes d'amarrage d'un même port; cependant, s'ils font la navette entre des ports différents, on compte une arrivée pour chaque entrée dans un port. Pour donner une idée aussi exacte que possible du trafic maritime, il importe d'établir l'incidence du trafic des transbordeurs. Sur le Fraser, deux services fonctionnent (lettre du secrétaire, 16 février 1965, pièce 1427w):

- a) le s/s *Canora* (jauge brute 2,383) du Canadien National, transporte des wagons de chemin de fer à Victoria; il fait quotidiennement un voyage aller et retour, est exempt et n'emploie pas de pilote;
- b) le s/s *Alaska* (jauge brute 5,593), immatriculé au Libéria, transporte des wagons de chemin de fer entre New Westminster et Whittier (Alaska); entré en service en juin 1964, il fait un voyage aller et retour environ une fois par semaine; il n'est pas exempt et emploie un pilote.

La comparaison des données de ce tableau et de celles du tableau correspondant pour la circonscription de pilotage de Colombie-Britannique (p. 45) montre que le Fraser perd de son importance et qu'il devient

Circonscription de pilotage de New Westminster

de plus en plus inaccessible au trafic océanique actuel. Voici, exprimés en pourcentage, les renseignements qu'on en tire:

Accroissements entre 1959 et 1966	Circonscription de Colombie-Britannique	Circonscription de New Westminster
Du nombre de navires	57.4	42.5
Du nombre de navires pilotés	16.2	11.7
De la jauge totale	76.8	55.0
De la jauge totale pilotée	79.1	24.2
De la jauge moyenne par navire	12.3	8.8
De la jauge moyenne par navire piloté	54.2	11.1

On voit également que ce sont les gros bâtiments qui emploient des pilotes:

Bilan de chaque année	Circonscription de Colombie-Britannique		Circonscription de New Westminster	
	Bâtiments pilotés %	Jauge totale pilotée %	Bâtiments pilotés %	Jauge totale pilotée %
Bâtiments pilotés, 1959	15.6	40.7	17.6	59.9
Bâtiments pilotés, 1966	11.5	41.2	13.8	48.0

L'augmentation du trafic maritime entre 1959 et 1966 tient à celle des transports au cabotage, comme en témoigne l'écart prononcé entre, d'une part, les navires et la jauge pilotée et, d'autre part, le nombre total de navires et la jauge totale. Les chiffres suivants fournis par le Bureau fédéral de la statistique sur les cargaisons manutentionnées dans la circonscription de pilotage de New Westminster (tonne de 2,000 livres) sont également révélateurs:

Année	Cargaisons étrangères (tonnes)	Cabotage (tonnes)
1959	1,100,216	1,842,748
1960	1,295,947	2,499,630
1961	1,342,050	2,903,077
1962	1,114,963	2,878,176
1963	1,230,562	4,462,549
1964	1,389,501	3,660,940
1965	1,215,478	4,735,593
1966	1,487,068	5,419,588

(2) PAIEMENT OBLIGATOIRE DES DROITS DE PILOTAGE

Bien que le décret en conseil soit censé avoir imposé le pilotage obligatoire, c'est le paiement obligatoire des droits de pilotage qu'on applique. (Pour la légalité, cf. pp. 264 et 265.)

En réalité, très peu de navires non exempts se passent des services d'un pilote, et ce sont des petits navires effectuant des services réguliers. De fait, de 1959 à 1965 inclusivement, un seul bâtiment de cette catégorie, le petit caboteur américain m/v *Indian* (jauge nette 323, jauge brute 405), qui fait la navette entre les ports du Fraser et de Puget Sound et transporte de la pâte de bois et du papier, n'a pas employé de pilote. Il acquitte le tarif minimal de \$32.50 et échappe ainsi aux droits de bateau-pilote de \$10. En 1966, l'*Indian* a fait 14 voyages et le transbordeur (trains) *Alaska*, 22 voyages. En 1967, seul l'*Indian* et le navire jumeau m/v *F. E. Lovejoy*, se sont passés des services d'un pilote (pièce 1427n).

Il convient de noter qu'aucun navire non exempt n'a franchi le pont du chemin de fer ni effectué de mouvement sans pilote.

Le tableau suivant indique, en fonction du nombre de voyages, la mesure dans laquelle les navires non exempts qui ne prennent pas de pilote (pièces 149, 152 et 1427n) influent sur les recettes totales de la circonscription (à l'exclusion des droits de bateau-pilote et de radiotéléphone):

Année	(1) Nombre total de voyages	(2) Nombre de voyages sans pilote	(3) Pourcentage (3):(2)	(4) Pourcentage des recettes tirées de cette source
1959	888	0	0	0
1960	1,188	39	3.28	0.87
1961	1,134	59	5.20	1.39
1962	1,038	56	5.40	1.46
1963	1,100	48	4.36	1.14
1964	1,194	50	4.19	1.11
1965	1,152	28	2.43	0.66
1966	954	36	3.77	1.96
1967	947	24	2.53	0.59

Les exemptions sont énumérées à l'article 346 de la Loi sur la marine marchande; il s'y ajoute l'exemption générale prévue par le règlement pour les petits navires étrangers d'une jauge nette ne dépassant pas 250 tonneaux. On applique strictement le régime du paiement obligatoire; il n'existe pas d'exemptions indirectes, comme c'est le cas dans la circonscription de la Colombie-Britannique. Ainsi, il existe deux services de transbordeurs sur le Fraser: le s/s *Canora*⁷, du Canadien National, transporte des wagons de

⁷ En juin 1968, le s/s *Canora* était désarmé et mis en vente. Aucun navire ne le remplace sur le fleuve Fraser.

chemin de fer à Victoria, et le *s/s Alaska*, battant pavillon libérien, transporte des wagons de chemin de fer entre New Westminster et Whittier, en Alaska (pour plus de détails, cf. première section, pp. 63 et 64). Le *Canora* est exempt aux termes de l'article 346(e)(iv) de la Loi sur la marine marchande et n'emploie pas de pilote. L'*Alaska* n'est pas exempt pour la simple raison qu'il n'est pas «immatriculé dans une partie ou l'autre des dominions de Sa Majesté»; il a toujours employé un pilote dans la circonscription de New Westminster, sauf pour ses 11 voyages de l'été 1966. Cependant, comme on l'a vu, ce n'est pas toujours le cas quand il navigue dans la circonscription de la Colombie-Britannique (pièce 1427*n* et *w*).

Dans la circonscription de New Westminster, comme ailleurs, l'autorité de pilotage semble avoir voulu étendre l'application de la loi, notamment du régime du paiement obligatoire, aux bâtiments qui ne répondent pas à la définition statutaire du mot «navire» (Cf. *Titre I*, pp. 238 et suiv., et pp. 244 et suiv.). Pour les motifs indiqués au Titre I, pages 244 et suivantes, cela est illégal.

Dans la définition que donnent les règlements du mot «bâtiments»*, une exemption indirecte est prévue pour les «péniches» auxquelles l'alinéa 2(j) attribue un sens très restreint: «péniche» désigne un chaland non ponté dépourvu de locaux habitables.

Cette définition restrictive a donné lieu à de nombreuses contestations, car elle aurait pour effet d'assujettir au paiement obligatoire des droits les chalands qui n'y répondent pas, entre autres les chalands auxquels on donne le nom de *hulks*, anciens bateaux de pêche ou vieux navires à vapeur dépouillés de leurs ponts et de leurs machines, qu'on utilise pour le transport de copeaux de bois à pâte, de Fraser Mills et New Westminster à Ocean Falls, Powell River et autres ports de la côte. Ces chalands, de 300 à 350 pieds de longueur, 50 pieds de largeur et d'un tirant d'eau supérieur à 20 pieds, comprennent des logements pour trois personnes. Le secrétaire de l'autorité de pilotage a déclaré aussi que sur le littoral du Pacifique on transporte le bois, des scieries au navire, à bord de «péniches». «Ces péniches sont pontées et le bois est transporté sur le pont. Au début, c'était des bateaux de bois mesurant au maximum 90 sur 30 pieds. Aujourd'hui, la plupart sont en acier et beaucoup plus gros; certains transportent jusqu'à deux millions de pieds de bois.» Des hommes à bord gouvernent ces chalands et ces péniches. N'étant pas «navires à vapeur», ils ne devraient pas bénéficier de l'exemption statutaire relative, prévue à l'article 346(e)(iv), fussent-ils immatriculés dans l'un des dominions de Sa Majesté, bien qu'ils se limitent strictement au commerce local. Ce n'est pas expressément prévu par la loi car ces bâtiments ne sont pas des navires et ne sont donc pas visés (et

* Pour la traduction fautive des règlements, se référer à la note de traduction (Première section, p. 57).

ne peuvent pas l'être) par les dispositions statutaires actuelles de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande qui porte sur le pilotage.

On a exigé des droits de pilotage de chalands remorqués qui transportaient du pétrole. Le pétrole étant dans des réservoirs, on a jugé que le bâtiment était un chaland et non une péniche.

Bien que dans le règlement, aux définitions de «bâtiment» et «péniche», on n'établisse pas de distinction relative au pays d'immatriculation, l'autorité de pilotage a statué qu'une péniche non canadienne n'était pas exempte. En outre, des droits de pilotage sont exigibles des chalands américains de plus de 250 tonneaux de jauge nette. Le cas du chaland américain *Foss 98* (jauge nette 2,286), porté à l'attention de la Commission (pièce 1429), constitue un excellent exemple de la situation qui en résulte. Apparemment, les remorqueurs et les remorqués appartenant à la *Foss Launch & Tug Co.* de Seattle (État de Washington) et immatriculés aux États-Unis fréquentaient régulièrement les ports ou les points de débarquement du Fraser sans engager de pilote et sans avoir à payer de droits. Il se peut que les remorqueurs et les remorqués aient profité de l'exemption applicable aux petits navires, ou que les remorqués aient été des péniches, ou encore qu'ils aient passé inaperçus. Quoi qu'il en soit, le 27 octobre 1961, le *Foss 98* monta le fleuve, à destination du wharf de la *Dow Chemicals*; un pilote embarqua à Sand Heads et l'on exigea les droits pour les voyages d'entrée et de sortie. La *Foss Launch & Tug Co.* protesta, mais on lui opposa que le chaland jaugeant plus de 250 tonneaux nets était assujéti au paiement obligatoire de droits. Il est intéressant de noter que dans le cas d'une unité de navigation composite telle que des remorqueurs et des remorqués chaque élément est considéré, aux fins des droits de pilotage, comme une unité distincte. Dans le cas présent, on exempta le remorqueur parce que sa jauge nette était inférieure à 250 tonneaux, mais on imposa au chaland, à l'entrée et à la sortie, des droits calculés sur sa jauge et son tirant d'eau. S'il y avait eu plus d'un remorqué, les droits eussent été calculés pour chacun pris isolément, sauf pour ceux d'une jauge inférieure à la limite fixée. Cependant, les droits de bateau-pilote et les frais de transport du pilote n'auraient été exigibles qu'une fois (pièces 1429 et 1525g). (Pour le calcul des droits à l'égard d'une unité de navigation composite, cf. *C.-B.*, recommandation 5.)

3. ORGANISATION

De toutes les grandes circonscriptions canadiennes de pilotage, celle de New Westminster correspond le mieux à la structure initialement prévue dans la loi sur le pilotage (Saint-Jean [T.-N.] ne relève de la Loi sur la marine marchande du Canada que depuis 1967). L'autorité de pilotage est une commission composée de trois membres, autonome, et la circonscription est presque financièrement indépendante (Cf. *Titre I*, chap. 3, pp. 59 et suiv.

et chap. 5). Cependant, ses pilotes ne bénéficient pas du statut d'entrepreneurs indépendants, le seul que prévoit la loi (Cf. *Titre I*, chap. 4). Depuis 1930, l'autorité dirige le service de pilotage et elle traite les pilotes comme s'ils étaient ses employés.

(1) AUTORITÉ DE PILOTAGE

L'autorité de pilotage est, et a toujours été, une commission composée de trois membres recrutés sur place, comme prévu à l'article 325 de la Loi sur la marine marchande.

C'est par le gouverneur en conseil, dans l'exercice de ses pouvoirs en matière de pilotage, aux termes de la Loi sur la marine marchande (Cf. *Titre I*, p. 60), et par le pouvoir de surveillance du ministre des Transports (Cf. *Titre I*, pp. 70 et suiv.) que s'exerce le contrôle du gouvernement sur l'autorité de pilotage. Depuis la subdivision de la circonscription en 1904, exception faite de la nomination des membres de l'autorité et de son secrétaire, la fonction du gouverneur en conseil consiste à ratifier automatiquement les règlements édictés par l'autorité lorsque le ministre des Transports les soumet à son approbation. Quant au ministère des Transports, son attitude est de ne pas s'immiscer dans les affaires de la circonscription. Son rôle s'est limité à recevoir le rapport annuel que l'autorité de pilotage est tenue de transmettre au Ministre, aux termes de l'article 332 de la loi; à conseiller l'autorité de pilotage quand elle demandait son avis; à servir d'intermédiaire entre le gouverneur en conseil et l'autorité à l'égard de l'approbation des règlements et, enfin, à assurer le service d'un bateau-pilote à Sand Heads par l'entremise de son représentant local, le surintendant régional de la C.-B. Par sa politique de non-implication, le ministère a failli à ses obligations en matière de surveillance. Jamais on n'exige d'autre rapport que le rapport annuel prescrit par la loi; on classe tout simplement ce document sans le vérifier, comme l'atteste l'existence d'irrégularités flagrantes qui ont pu se perpétuer sans redressement.

Le ministère sert également d'intermédiaire entre l'autorité locale et d'autres ministères du gouvernement, entre autres celui des Travaux publics, pour le dragage.

Les membres de l'Autorité de pilotage de la circonscription de New Westminster se réunissent, au besoin, sur convocation verbale du secrétaire. Il n'y a pas d'assemblée annuelle régulière, mais une fois par an les membres se réunissent pour l'approbation du rapport financier. Le secrétaire en dresse le procès-verbal.

Ni le règlement de la circonscription ni la Loi sur la marine marchande ne précise les titres exigés des membres de l'autorité (Cf. *Titre I*, recommandations générales 16 et 17). Les armateurs locaux ont déploré le manque de connaissances techniques des membres de l'Autorité de pilotage de la circonscription de New Westminster, carence qui serait incompatible

avec les pouvoirs quasi judiciaires que leur confère l'article 9 du règlement (adopté en vertu de l'article 329k de la loi) en vue de régler les litiges entre «capitaines de navires, pilotes et autres personnes, au sujet de questions de pilotage». La *Pacific Coast Terminals Limited* est d'avis que l'autorité de pilotage devrait avoir la compétence nécessaire pour résoudre les problèmes de pilotage de la circonscription. Or, à l'audience de la Commission, elle a soutenu que l'autorité n'a pas cette compétence, de sorte que les pilotes, à cause de leurs connaissances techniques et en l'absence de toute autorité compétente, sont placés dans la situation embarrassante de régler eux-mêmes les problèmes de pilotage. Tout en convenant que les litiges ont été résolus équitablement, la compagnie estime inacceptable en principe qu'un groupe soit appelé à se prononcer sur un cas auquel il est directement intéressé, situation susceptible d'aboutir à des conflits d'intérêts.

On n'a jamais eu officiellement recours à l'autorité pour trancher un différend aux termes de l'article 9 du règlement, mais on a déclaré que cette démarche serait inefficace par suite du manque de connaissances techniques de l'autorité de pilotage. Il lui faudrait consulter les pilotes (les seuls spécialistes du pilotage local qui puissent la conseiller), s'en remettre à leur avis et rendre ensuite sa décision. Le secrétaire de l'autorité de pilotage estime qu'en fin de compte la décision des pilotes est définitive.

A la connaissance du secrétaire, jamais les pilotes n'ont refusé de «conduire» un bâtiment en raison du danger, mais ils se sont élevés énergiquement contre le pilotage dans certaines zones. Les capitaines se sont toujours conformés à l'avis des pilotes.

Néanmoins, on s'est plaint, à l'occasion, que certains navires ne fréquentaient pas certaines régions. Au moment de la réception de ces plaintes, on procédait à leur examen et on consultait les pilotes. C'est à la suite de l'avis des pilotes qu'il fut décidé de ne pas modifier les règlements de sécurité. L'autorité de pilotage a toujours jugé qu'elle devait suivre l'avis des pilotes à l'égard des règlements de sécurité.

La *Pacific Coast Terminals Limited* déplore que les armateurs n'aient pas été invités par l'autorité de pilotage à rendre témoignage et à fournir de nouvelles preuves à l'appui de leurs réclamations, et que seuls les pilotes aient été consultés.

La compagnie ajoute que les pilotes ne devraient pas se prononcer sur des problèmes qui découlent des services qu'ils rendent, mais qu'un autre organisme compétent devrait agir comme arbitre.

Elle a proposé que les différends soient tranchés non par un magistrat, ni par un juge d'une cour de comté ni par quelque autorité étrangère à la navigation sur le Fraser, mais par un groupe spécial représentant toutes les parties intéressées et recruté parmi elles. Elle a suggéré, de plus, qu'un recours en appel soit prévu (Cf. *Titre I*, recommandations générales 30 à 38, pp. 620 et suiv.).

La *Vancouver Chamber of Shipping* a également réclamé que le contrôle du trafic dans le port de New Westminster, c.-à-d. pratiquement toute la circonscription, ne soit laissé ni aux pilotes ni à l'autorité de pilotage, pour le motif que la responsabilité de la sécurité du port ressortit à la juridiction des commissaires du havre. La Chambre s'est opposée énergiquement au contrôle du port par les pilotes, c.-à-d. aux règlements de sécurité obligatoires édictés par l'autorité, sur l'avis des pilotes. Les commissaires du havre de New Westminster ont adopté la même attitude. Comme nous l'avons déjà dit (p. 306) la *Vancouver Chamber of Shipping* et les commissaires du havre n'ont pas établi de distinction entre le droit des navires de naviguer et le devoir des pilotes brevetés de conduire les navires dont les capitaines désirent utiliser leurs services. Cependant, si le pilotage devenait obligatoire, la situation serait foncièrement modifiée puisque l'autorité de pilotage deviendrait responsable de la sécurité de la navigation aux endroits et dans la mesure où le pilotage serait obligatoire dans la circonscription. Dans ce cas, l'autorité devrait posséder un certain contrôle de la navigation afin d'interdire à tout navire qu'elle considérerait comme un risque pour la sécurité de naviguer sans pilote (Cf. *Titre I*, recommandations générales 22 et 23, pp. 584 et suiv.).

Bien qu'on ne trouve nulle part dans la loi ni ailleurs de dispositions permettant expressément à l'autorité de pilotage de posséder des biens, de passer des contrats, d'ester en justice, ces pouvoirs sont accessoires de ceux qui lui sont explicitement conférés; l'autorité de pilotage les possède dans la mesure nécessaire au plein exercice des fonctions que lui attribue la loi. Sinon, ils deviennent *ultra vires*.

L'Autorité de pilotage de la circonscription de New Westminster s'est attribué ces pouvoirs et les a exercés sans demander l'approbation du gouverneur en conseil exigée par l'article 328 de la Loi sur la marine marchande quand il est applicable. Le ministère des Transports était au courant des décisions de l'autorité (Cf. lettre du 11 février 1965, pièce 1427u). La question de l'approbation du gouverneur en conseil mise à part, la plupart des contrats conclus par l'autorité de pilotage étaient illégaux parce qu'ils ne pouvaient être rattachés à aucun des pouvoirs prévus expressément par la loi.

Nous avons étudié ces pouvoirs accessoires au *Titre I*, chapitre 8, pages 355 et suivantes.

a) *Pouvoir d'emprunter*

Depuis la nomination du secrétaire actuel, en 1952, un seul emprunt fut contracté, en 1958, pour la mise en état du bateau-pilote après que le ministre des Transports eut décidé de l'assujettir au Règlement concernant l'inspection des navires à vapeur (p. 346). Le 3 février 1958, un prêt de \$25,000 à 6% d'intérêt et remboursable par versements mensuels fut obtenu de la Banque royale du Canada. L'autorité de pilotage effectua son dernier

paiement le 31 juillet 1959. Le solde de \$16,720.66 fut acquitté par le gouvernement lorsque la propriété du bateau-pilote fut transférée au ministère des Transports. Cet emprunt avait été autorisé par l'Autorité de pilotage de New Westminster lors de sa réunion du 22 janvier 1958, sur la base de son remboursement par un prélèvement de 5% sur les recettes brutes de pilotage de la circonscription, avec un minimum de \$5,000 par an (pièce 1427s). Le billet à ordre fut signé par le président et le secrétaire au nom de l'Autorité de pilotage de la circonscription de New Westminster (pièce 1427u[1]).

Avant 1930, chaque pilote devait prendre ses propres dispositions pour l'embarquement et le débarquement à Sand Heads. L'organisation du service fut modifiée par le règlement de 1930, passant de l'entreprise privée à un régime relevant exclusivement de l'autorité (p. 270). L'autorité de pilotage entreprit alors de fournir et d'exploiter le service d'un bateau-pilote axé sur

b) *Droit à la propriété de bateaux-pilotes*
Sand Heads. L'article 9 du règlement de 1930 prescrivait que: «Tous les bâtiments nécessaires pour assurer le service de pilotage seront achetés ou construits et leur coût acquitté sur les recettes de la circonscription, le titre de propriété étant porté au nom de l'autorité de pilotage.»

L'article 10 ajoutait: «Les pilotes ne seront censés posséder ni part de propriété ni intérêts dans l'un ou l'autre des bateaux immatriculés au nom de l'autorité de pilotage» (pièce 1427g).

Un nouveau changement survint lorsque le ministère des Transports assumait le service de bateau-pilote, en 1959. Le seul bateau-pilote que possédait alors l'autorité de pilotage était le *Fraser Pilot No. 1*, rebaptisé depuis *Canada Pilot No. 24*. En dépit des dispositions du règlement, ce bateau ne fut jamais immatriculé au nom de l'autorité de pilotage en tant que telle. Les noms des propriétaires inscrits furent les suivants (pièce 1427u[2]):

- (1) 7 juillet 1937, Francis P. Matheson, secrétaire, Bureau de pilotage, New Westminster (C.-B.), 64 actions.
- (2) 25 juin 1945, contrat de vente, 64 actions, de F. P. Matheson à William Gifford, marchand de New Westminster, à Kilburn King Reid, courtier en immeubles et agent d'assurances de New Westminster, et à George Livingstone Cassady, avocat de New Westminster, à titre de copropriétaires.
- (3) 1^{er} décembre 1953, contrat de vente, 64 actions, des copropriétaires mentionnés ci-dessus à Alexander Sutherland Duncan, avocat de New Westminster.
- (4) 19 juin 1957, à la succession de feu Alexander Sutherland Duncan.

- (5) 19 juin 1957, contrat de vente, 64 actions, de la succession Duncan à Jack M. Warren, de New Westminster, secrétaire-trésorier.
- (6) 14 avril 1958, contrat de vente, 64 actions, de Warren à W. E. A. Mercer, constructeur de navires de New Westminster, à Kilburn King Reid, courtier en immeubles de New Westminster, et à Harry McDonald Craig, directeur commercial, New Westminster, à titre de copropriétaires.
- (7) 9 décembre 1959, contrat de vente, des copropriétaires mentionnés ci-dessus à Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, Ottawa, Ontario.

Lorsque le ministère des Transports s'intéressa au bateau-pilote et donna des instructions pour l'assujettir au Règlement concernant l'inspection des navires à vapeur, il demanda que le bateau-pilote soit immatriculé au nom de chacun des membres de l'autorité plutôt qu'au nom de M. Warren (Réunion de l'autorité de pilotage, 3 juillet 1957, pièce 1427s). Les conseillers juridiques du ministère des Transports furent d'avis à l'époque que l'autorité de pilotage, n'étant pas une corporation, ne pouvait pas être inscrite comme propriétaire (pièce 1427u[11]). L'autorité de pilotage ne fut jamais inscrite comme propriétaire du bateau-pilote; les propriétaires inscrits furent soit le secrétaire-trésorier, soit les commissaires à titre personnel comme copropriétaires, mais le lien les unissant à l'autorité de pilotage n'est pas mentionné au registre. Le contrat de vente à la Couronne, en date du 9 décembre 1959, fut passé par les commissaires à titre personnel et de copropriétaires; le document ne fait aucune mention de leurs fonctions officielles au sein de l'autorité de pilotage (pièce 1427u[4]).

c) Droit d'acquérir des biens immobiliers

Avant 1959, l'autorité de pilotage était propriétaire de deux terrains au bord de l'eau (*Waterfront lots*): «Lots Ten (10) and Eleven (11) Block One (1) of Section Ten (10) Block Three (3) North Range Seven (7) West Plan Two Hundred and Forty-nine (249) New Westminster District», c.-à-d. à Steveston. Bien que le titre de propriété n'ait pas été obtenu (la pièce 1427u[8] porte sur le transfert de la succession Duncan à Jack Matthews Warren personnellement, le 16 mai 1957), il existe un «Certificat de propriété incontestée» au nom de Jack Matthews Warren, propriétaire, en date du 25 juin 1957 (pièce 1427u[9]). L'acte de vente ou de transfert, de M. Warren à la Couronne, n'a pas été produit. Comme l'atteste le décret en conseil C.P. 1962-1826 (pièce 1427u[10]), ces terrains furent ultérieurement transférés du ministère des Transports à celui des Travaux publics aux fins de gestion, de garde et d'administration. Ces terrains n'ont jamais été portés au nom de l'autorité de pilotage et les titres ne divulguent pas en quelle capacité juridique agissent les propriétaires inscrits.

d) *Pouvoir de passer des contrats—Location de postes d'amarrage*

L'autorité de pilotage a loué, du ministère des Terres et Forêts de la C.-B., le lot 6363—quais et installations d'amarrage en face de sa propriété immobilière mentionnée ci-dessus, en (c), c.-à-d. les lots 10 et 11.

Toutefois, le bail passé en date du 13 juin 1953 ne le fut pas au nom de l'autorité, mais en celui d'Alexander Sutherland Duncan (pièce 1427u[4]). Un deuxième bail, en date du 16 mai 1957, mentionnait également le transfert des titres, de la succession Duncan à Jack M. Warren personnellement (pièce 1427u[5]). Le 12 février 1960, la province de C.-B. «réservait et conservait (ce lot) pour le ministère des Transports du Canada, comme emplacement d'amarrage des navires, aussi longtemps qu'il serait nécessaire à cette fin». Là encore, le nom de l'autorité de pilotage n'a jamais paru dans le titre.

e) *Pouvoir de passer des contrats—Sous-location*

Une partie du lot 6363 loué du gouvernement de la C.-B. fut sous-louée à l'*Imperial Oil Limited*, d'abord le 13 juin 1953, jusqu'au 31 décembre 1955, et de nouveau le 15 septembre 1955, jusqu'au 10 juin 1963 (Cf. endossements sur l'original du bail) (pièce 1427u[6]). Ces contrats de sous-location émanaient de l'autorité de pilotage. Les termes et conditions de renouvellement du contrat de sous-location furent débattus lors de diverses réunions de l'autorité de pilotage en 1955; on finit par s'entendre (réunion du 4 novembre 1955) sur un loyer mensuel de \$75 pour une période de huit ans. Le produit du loyer fut porté au crédit de la caisse de retraite (réunion du 28 février 1956) et, après la suppression de cette caisse, les recettes furent versées au compte général (réunion du 4 novembre 1958 [pièce 1427s]).

Malgré tout, le nom de l'autorité de pilotage n'apparaît pas sur le contrat de sous-location du 15 septembre 1955 (nous n'avons pu obtenir le bail précédent) (pièce 1427u[7]). La sous-location est accordée par Alexander S. Duncan personnellement.

f) *Droit d'acquérir des biens meubles*

A part le bateau-pilote, l'autorité de pilotage a possédé et possède encore des biens meubles. A la fin de 1963, ces biens étaient évalués à \$1,349.99 et se composaient de mobilier de bureau—pupitres, machines à écrire, etc. (pièce 152-1963). Ces articles sont nécessaires à l'administration de la circonscription et, en conséquence, leur prix d'achat fait partie des frais d'exploitation. Bien qu'on n'ait déposé aucun autre acte d'achat, il est logique de supposer que l'acquisition de ces petits articles a été faite au nom de l'autorité de pilotage. On n'avait obtenu dans aucun cas l'assentiment du gouverneur en conseil.

g) *Pouvoir de passer des contrats—Achat de marchandises et de services, engagement de personnel, etc.*

L'autorité de pilotage passe couramment des contrats avec des tiers pour l'achat de fournitures nécessaires (papeterie, nourriture des pilotes sur le bateau-pilote, etc.). A la demande des pilotes, l'autorité a approuvé l'achat de huit appareils émetteurs-récepteurs de radio pour les pilotes, au coût global de \$436.80 (réunion du 7 février 1964).

L'autorité loue les locaux qu'elle occupe à New Westminster. Ce loyer fait partie de ses frais d'exploitation. Le propriétaire l'a porté de \$75 à \$84 par mois à compter du 1^{er} janvier 1964 (réunion du 7 février 1964).

h) *Droit d'ester en justice*

Il n'existe aucune preuve que l'Autorité de pilotage de New Westminster ait jamais été partie à un litige, si ce n'est, semble-t-il, qu'elle a produit au dossier de la faillite d'une compagnie de navigation (*Alaska Freight Lines*, de Seattle) une réclamation de \$184.75 pour droits non acquittés pour deux comptes de service remontant à mars 1959 (réunions de l'autorité, 21 août et 15 octobre 1959 [pièce 1427s]). La perception des droits de pilotage s'effectue au nom de l'autorité (Cf. formule de facture [pièce 154]).

COMMENTAIRE

Les divers contrats passés par l'autorité de pilotage à l'égard du bateau-pilote, le bail afférent au poste d'amarrage de Stéveston, les ententes de sous-location et tous les autres contrats relatifs à ce bail étaient illégaux puisque la loi n'a pas conféré à l'autorité de pilotage le pouvoir d'exploiter un bateau-pilote. Comme ces pouvoirs sont nécessaires pour un pilotage entièrement dirigé et qu'ils répondent à un besoin essentiel du service, la Commission a proposé, dans ses recommandations générales, qu'ils soient attribués à l'autorité de pilotage (Cf. *Titre I*, recommandation générale 14, pp. 544 et suiv., et recommandation générale 18, p. 560).

Le moyen détourné que l'autorité de pilotage a dû adopter pour passer des contrats et se porter propriétaire indique clairement son incertitude quant à son statut propre et les pouvoirs qui en découlent. Cette incertitude pourrait être dissipée si l'on donnait suite à la recommandation générale 18 de la Commission et si l'on conférait officiellement le statut de corporation à l'autorité de pilotage (Cf. *Titre I*, p. 560).

(2) SECRÉTAIRE DE L'AUTORITÉ DE PILOTAGE

Le secrétaire de l'autorité de pilotage administre les affaires de la circonscription et dirige le service de pilotage (Règlement, art. 3[1]).

C'est de lui que relèvent les affectations des pilotes (p. 363) ainsi que la gestion financière, y compris la mise en commun des gains des pilotes et la

répartition de ces gains (p. 385). Il ne possède ni n'exerce aucun pouvoir disciplinaire (p. 357).

Il n'existe par écrit aucun ordre permanent, mais seulement des ordres temporaires tels que le calendrier des congés annuels et le registre des affectations des pilotes.

Le secrétaire conserve un registre de toutes les affectations indiquant le nom du pilote, celui du navire, le pilotage d'entrée et de sortie, les mouvements dans le port, etc., ainsi que les frais de retenue, d'annulation et de passage du pont du chemin de fer.

4. PILOTES

(1) RECRUTEMENT ET QUALIFICATION DES PILOTES

Il n'y a aucun apprentissage. Les pilotes sont recrutés directement parmi les marins possédant la qualification générale nécessaire et, de plus, une bonne connaissance des lieux.

Quand on a besoin de pilotes, on publie une annonce dans les journaux locaux. L'autorité de pilotage ne dresse pas de liste d'attente, mais elle conserve les demandes dans ses dossiers. En plus de ces annonces, on prévient les candidats dont les noms figurent aux dossiers quand une vacance existe, mais sans leur accorder aucune priorité.

La dernière annonce parut dans les journaux locaux des 25, 26 et 27 octobre 1962 (pièce 1525*b*). Pour un seul poste à pourvoir, 37 candidats postulèrent, dont 12 seulement avaient la qualification requise. Parmi les 25 autres, la plupart n'avaient pas l'expérience voulue et certains étaient soit trop jeunes, soit trop âgés.

L'autorité examine d'abord les titres des candidats et détermine ceux qui satisfont aux exigences fondamentales du règlement. Depuis quelques années, les pilotes en activité ont l'occasion d'examiner les demandes et de soumettre leurs remarques à l'autorité. Ensuite, conformément au règlement, on constitue un jury d'examen qui interroge ceux qui satisfont aux exigences fondamentales.

Le secrétaire de l'autorité de pilotage agit comme secrétaire du jury d'examen. Pour l'examen tenu en 1962, le jury se composait d'un examinateur de capitaines et lieutenants, à titre de représentant du ministère des Transports, d'un capitaine marchand en activité sur le Fraser, représentant une compagnie locale, et d'un membre de l'autorité de pilotage. Il n'y a pas d'examen écrit, mais l'épreuve orale couvre tous les sujets. Les résultats sont communiqués à l'autorité de pilotage dont la décision est sans appel. Elle a toujours choisi le candidat ayant obtenu les notes les plus élevées, à condition qu'il satisfasse à toutes les autres exigences telles qu'une bonne conduite et une bonne santé. C'est ainsi qu'en 1958 le candidat en tête ne fut pas engagé faute d'avoir passé avec succès la visite médicale.

On remet au candidat élu un brevet de stagiaire pour une période d'un an. Durant les trente premiers jours, on ne l'affecte pas au pilotage, mais on l'adjoint à un autre pilote pour qu'il observe et qu'il apprenne, en particulier à manœuvrer les long-courriers dont il n'a généralement pas l'habitude, son expérience s'étant limitée le plus souvent aux remorqueurs. Le nombre de ces affectations n'est pas fixe mais on attend du stagiaire qu'il acquière le plus d'expérience possible durant cette période.

Après trente jours, on lui confie des affectations personnelles, en commençant par des tâches relativement faciles pour passer progressivement à de plus difficiles. Il commence habituellement à piloter de jour, avec des amarrages et des mouvements n'offrant pas de difficultés. Au bout d'environ six mois, on lui fait piloter un navire passant le pont du chemin de fer, et le reste de l'année il pilote dans toute la circonscription.

Le secrétaire de la Commission de pilotage déclara que cette méthode de formation du stagiaire n'est pas consacrée par le règlement de la circonscription, mais qu'elle s'est développée au cours des années parce qu'on a cru que, pour la sécurité de la navigation, un pilote doit connaître la région à fond et être bien au courant de la manœuvre avant d'être laissé à lui-même. Il ajouta qu'on pourrait faire exception pour les pilotes qui, antérieurement, ont navigué régulièrement sur le Fraser.

Les pilotes en tant que groupe suivent les progrès du stagiaire, jugent de sa capacité lors de leurs réunions et décident des recommandations à soumettre à l'autorité de pilotage sur les affectations à lui confier à mesure que sa formation avance.

Durant cette première année, conformément à l'article 10(2)(c) du règlement, le stagiaire touche 75% de la rémunération d'un pilote régulier breveté, c.-à-d. $\frac{3}{4}$ d'une part du fonds commun. Antérieurement au règlement de 1962, l'article 11 du règlement de 1930 (pièce 1427g) laissait à l'autorité le soin de déterminer la rémunération de stagiaires, à condition qu'elle ne dépassât pas 75% de la somme payable mensuellement aux pilotes réguliers. Les procès-verbaux des réunions de l'autorité (pièce 1427s) indiquent que le 4 janvier 1956 «le poste (de pilote stagiaire) fut offert au candidat choisi au salaire de \$400 par mois pour les six premiers mois, et au taux de 75% d'une part de pilote pour les six autres mois de son stage».

Au bout d'une année, à condition que les pilotes et le secrétaire soumettent des recommandations favorables, l'autorité de pilotage décerne au stagiaire un brevet de pilote permanent. Aucun brevet de stagiaire n'a jamais été retiré. Le règlement n'autorise pas la délivrance d'une autre catégorie de brevet, mais on peut attribuer un brevet annuel aux pilotes âgés de 65 à 70 ans, en vertu de l'article 338 de la Loi sur la marine marchande (Cf. *Titre I*, p. 299). L'article 27(5) du règlement porte sur la visite médicale réglementaire.

Certificats de compétence détenus par les sept pilotes en activité en 1963 (pièce 173):

- 2—Capitaines de navire à vapeur au long cours;
- 1—Capitaine de paquebot à vapeur au cabotage;
- 1—Capitaine de remorqueur au cabotage, 150 tonneaux;
- 3—Capitaines de remorqueur.

Le capitaine H. L. Gilley, doyen des pilotes à l'époque (mis à la retraite le 16 septembre 1967) déclara qu'en général un capitaine marchand met beaucoup plus de temps qu'un capitaine de remorqueur à connaître le fleuve. Il ajouta que les sept pilotes brevetés avaient tous l'expérience du remorqueur; trois anciens pilotes étaient des capitaines au long cours mais tous avaient reçu une certaine formation à bord de remorqueurs sur le Fraser; à son avis, leurs certificats de navigation au long cours ne leur étaient d'aucune utilité sur le fleuve. Lui-même, à son entrée au service, avait 13 années d'expérience à bord de remorqueurs, mais n'avait jamais commandé un long-courrier. Il avait le sentiment d'être sur le même pied que les autres pilotes de la circonscription et de s'être bien tiré d'affaire même avec une expérience limitée aux remorqueurs. Le dossier des pilotes témoigne de leur compétence. Il est vrai que lorsque le capitaine Gilley passa des remorqueurs au service de pilotage, il trouva «une grande différence entre la manœuvre des remorqueurs et celle des navires de charge», même si les bâtiments étaient alors passablement plus petits. Il mit peu de temps, cependant, à s'y faire et il estime que tous les pilotes en activité manœuvrèrent très bien. Selon lui, les méthodes de recrutement et de formation sont appropriées; un régime d'apprentissage n'est pas nécessaire, sauf pour le stage d'un an actuellement prévu.

Après l'attribution du brevet permanent, on n'impose aucune restriction au pilote quant à la jauge, aux dimensions ou au type du navire. Il n'existe qu'une classe de pilotes permanents. Aux termes du règlement actuel, l'autorité n'a pas le pouvoir d'obliger un pilote à acquérir de nouvelles connaissances techniques ou plus d'expérience. En 1964, les pilotes demandèrent d'assister à un cours de simulateur de radar au *Vocational Institute* de Vancouver, ce qui leur fut accordé (réunion du 26 février 1964 [pièce 1427s]).

COMMENTAIRE

Il convient de noter que l'expérience de la navigation sur le Fraser ne constitue pas une condition essentielle à l'admissibilité d'un candidat; un candidat ayant effectivement cette expérience comme commandant d'un navire dans les eaux de la circonscription ne bénéficie pas d'une préséance sur un autre qui ne l'a pas (règlement, art. 12[g]). Puisque les problèmes de navigation du Fraser ne se retrouvent pas ailleurs sur le littoral de la C.-B., il

semble que cette disposition (modélée sur l'art. 15 [g] du Règlement de la circonscription de la C.-B.) soit insuffisante sur ce point, d'autant plus qu'il n'y a pas d'apprentissage. Il est vrai que la connaissance des lieux est la partie la plus importante de l'épreuve orale, mais rien ne garantit que le candidat possède l'habileté nécessaire, c.-à-d. la compétence et l'expérience pratiques de la navigation dans la circonscription.

Il y aurait lieu de se demander sérieusement si la formation des pilotes leur permet de manœuvrer de gros navires. Les pilotes de New Westminster semblent éprouver des difficultés là où les pilotes d'autres circonscriptions et les navigateurs expérimentés, après avoir reçu une bonne formation, en rencontrent peu, p. ex., pour la navigation avec l'aide d'un remorqueur et le pilotage des navires à passerelle arrière. Il semble que la formation graduelle prescrite pour les anciens capitaines de remorqueurs durant la première partie de leur stage de pilote, à l'égard de la manœuvre des gros navires, ne suffit pas pour en faire les manœuvriers habiles qu'ils devraient être, en particulier sur le Fraser où la manœuvre non seulement compte autant que la connaissance des lieux, mais est plus importante que n'importe où ailleurs sur la côte de C.-B.

Pour de plus amples observations sur la qualification et sur la discrimination apparente à l'égard des détenteurs de certificats au long cours, nous nous référons à la Première Section, pages 79 à 81, où il est question du régime de la circonscription de la C.-B. auquel celui de New Westminster ressemble beaucoup.

(2) COMITÉ ET ASSEMBLÉES GÉNÉRALES DES PILOTES

Les six ou sept pilotes de New Westminster ne sont groupés ni en association ni en corporation bien que chacun d'eux fasse partie, à titre personnel, de la *Canadian Merchant Service Guild*, en plus d'être représentés par leur propre comité des pilotes établi aux termes du règlement de la circonscription (art. 5).

Le comité des pilotes se compose de trois membres élus annuellement, conformément à l'article 5 du règlement de la circonscription. La coutume veut que les élections aient lieu lors d'une assemblée générale annuelle, en janvier, à laquelle tous les pilotes assistent. Comme ils sont peu nombreux et s'entendent bien, il n'y a aucun heurt. Les nominations font l'objet d'une motion et le vote a lieu à main levée.

L'autorité de pilotage ne joue aucun rôle dans le choix des membres du comité; les pilotes communiquent simplement au secrétaire le nom des membres élus.

Les réunions du comité n'ont pas lieu régulièrement, mais seulement au besoin. Toutefois, en vertu d'une entente tacite, le comité se réunit au moins une fois par mois.

Au cours de ces réunions, on traite de tous les sujets concernant le pilotage et les pilotes, notamment: une recommandation à l'autorité au sujet du calendrier des congés annuels; une recommandation aux autorités portuaires au sujet du tirant d'eau admissible à la suite d'un ensablement signalé par un pilote; une recommandation à l'autorité sur les affectations d'un stagiaire. Le mémoire qu'on se proposait de soumettre à notre Commission fut l'un des sujets dominants à la fin de 1962 et au début de 1963.

Le comité des pilotes ne gère pas de fonds. Lorsque des «bonis et gratifications» sont votés (p. 392), ils sont, comme les autres frais, acquittés par l'autorité sur la caisse de pilotage.

Le comité prépare un rapport annuel écrit sur ses activités. Ce rapport est lu à l'assemblée générale annuelle et communiqué au comité des pilotes de la *Canadian Merchant Service Guild*. Il n'est pas rédigé à l'intention de l'autorité de pilotage.

On a dit que le comité des pilotes joue bien son rôle de liaison entre les pilotes, pris collectivement ou individuellement, et l'autorité. Il évite à l'autorité de pilotage l'obligation de traiter avec six ou sept personnes de leurs petits problèmes et doléances qui, très souvent, peuvent être réglés par le comité. De plus, un des principaux devoirs de celui-ci consiste à conseiller les commissaires sur les sujets nautiques.

En dehors de l'assemblée générale annuelle de janvier où l'on procède à l'élection du comité, il n'y a pas d'assemblées générales régulières de tous les pilotes. D'autres réunions sont convoquées lorsqu'il se présente des questions à discuter et que le service le permet.

(3) CONGÉS

L'article 26 du règlement porte sur les congés annuels, les absences temporaires et les congés de maladie.

Pour les congés annuels de trente jours, les pilotes préparent un calendrier qu'ils soumettent à l'autorité. Après l'avoir examiné, l'autorité rend sa décision par une ordonnance écrite.

Bien qu'aucune disposition du règlement ne porte sur les jours chômables au cours d'un mois donné, les pilotes s'entendent entre eux pour se ménager trois ou quatre jours libres. Ce nombre fut porté à cinq, à la demande des pilotes (réunion de l'autorité du 26 février 1964, pièce [1427s]), lorsque le volume de travail le permet et que les autres pilotes peuvent suffire. Cet arrangement a été approuvé par l'autorité de pilotage. La durée du temps libre varie suivant l'importance du volume de travail; durant les périodes de pointe, on supprime les congés. Bien que ces absences mensuelles ne soient pas expressément prévues par le règlement, elles peuvent se justifier par l'article 26(2) qui permet à l'autorité d'accorder un congé temporaire «à l'époque et aux conditions qu'elle fixera».

Pendant un congé mensuel non officiel, les noms des pilotes absents sont rayés de la liste, sous réserve, cependant, qu'ils peuvent être rappelés si les autres ne suffisent pas à la tâche.

Pour les congés de maladie (art. 26), on s'en tient aux dispositions du règlement (pièce 14270). Jusqu'au mois de mars 1963, aucun congé à demi-salaire ou sans salaire n'avait été accordé depuis 1957 et la somme des congés de maladie pour un même pilote au cours d'une année n'avait jamais dépassé deux mois. En 1956 et 1957, il y eut trois cas de pilotes ayant épuisé leurs congés de maladie avec salaire et auxquels on accorda des congés de maladie avec demi-salaire ou sans salaire, suivant le cas, leur rémunération étant réduite en conséquence. On a accordé un mois de congé avec salaire, conformément à l'article 26(9), à un pilote blessé en service en 1957.

(4) STATUT DES PILOTES

Lorsque l'autorité assumait la direction du service de pilotage en 1930 (p. 270), le statut des pilotes devint incertain. Comme on l'a vu, le même problème s'est posé dans d'autres circonscriptions.

Les pilotes ne se considèrent pas comme des employés de l'autorité de pilotage, mais comme étant à leur propre compte, tout en reconnaissant qu'ils doivent se conformer aux règlements édictés par l'autorité de pilotage. En qualité de spécialistes, ils soutiennent qu'ils doivent avoir le dernier mot en matière de pilotage et se plaignent de ne jouer qu'un trop petit rôle dans l'organisation et la gestion du service. Ils réclament une participation plus active, notamment pour l'examen, le choix et la nomination des pilotes.

Ils estiment que le personnel de l'autorité de pilotage est à leur service. Dans sa déposition devant la Commission, le président du comité des pilotes a déclaré que, bien que l'autorité de pilotage dirigeât le service du bateau-pilote, « nous avons aussi plusieurs hommes travaillant directement pour nous ... les équipages du bateau-pilote et notre propre personnel administratif ». Il ajouta que les pilotes n'ont plus maintenant comme employés que le personnel administratif. Reprenant le même faux raisonnement que les armateurs à l'appui de leur prétention que les pilotes sont à leur emploi, il expliqua que le personnel administratif est à l'emploi des pilotes puisque, dit-il, « nous payons leurs salaires ».

D'autre part, lorsque leur intérêt exige qu'ils soient considérés comme des employés de l'autorité de pilotage, ils n'hésitent pas à se proclamer tels et à tirer pleinement profit de ce statut. C'est ainsi qu'ils se prévalent de la Loi sur les accidents du travail de la C.-B. Ils sont aussi considérés comme employés, aux fins des régimes collectifs d'assurance contre la maladie et les accidents, régimes qui ne sont applicables qu'aux employés. On prélève à la source leur impôt sur le revenu, comme pour les employés; l'autorité de pilotage leur rembourse toutes les dépenses engagées dans l'exercice de leurs

fonctions et qui sont imputées au compte d'exploitation de la circonscription. De même, leurs dépenses de contrat, le coût de la nourriture sur le bateau-pilote, les dons et gratifications sont payés sur les recettes de la circonscription et ils ne déclarent pour l'impôt sur le revenu que la part nette qu'ils ont touchée avant les déductions afférentes à l'impôt sur le revenu et au régime de pensions du Canada. Cette part est traitée comme s'il s'agissait d'un salaire.

Lorsqu'on discuta la possibilité d'un contrat de régime de retraite avec une compagnie privée, le ministère des Transports, dans une lettre du 9 juillet 1958, leur rappela que «les rapports juridiques entre l'autorité de pilotage et les pilotes brevetés ne sont pas des rapports d'employeur à employés» (pièce 1427p). Néanmoins, dans le contrat conclu avec la *North American Life Assurance Company*, les pilotes sont qualifiés d'employés de l'Autorité de pilotage de New Westminster. Le président du comité des pilotes expliqua que la question de leur statut a causé des difficultés à la compagnie d'assurances parce que le régime de retraite qu'elle pouvait leur offrir n'était applicable qu'à des employés. On a finalement conclu que les pilotes étaient des employés, en s'appuyant sur l'article 10(5) du règlement de la circonscription qui justifie dans une certaine mesure cette conclusion puisque les pilotes ne peuvent individuellement déterminer leur cotisation à un régime de retraite; leur comité n'agit qu'à titre consultatif et les cotisations sont fixées par l'autorité de pilotage.

De plus, dans le règlement général, les pilotes sont traités comme s'ils étaient des employés de l'autorité; entre autres, l'article 10(3) fixe leur rémunération et l'article 26 prévoit des congés avec salaire, demi-salaire et sans salaire. Les procès-verbaux des réunions indiquent que les pilotes parlent de leur rémunération comme d'un salaire; ainsi, au cours d'une réunion tenue le 23 février 1961 ils ont étudié la possibilité «d'un congé rémunéré de fin de carrière pour les pilotes mis à la retraite» (pièce 158).

Les pilotes de la circonscription de New Westminster ont le statut mal défini et ambigu d'employés *de facto* de l'autorité de pilotage (Cf. *Titre I*, Statut équivoque des pilotes, p. 92).

Ils se font cependant une idée juste de leur statut vis-à-vis du capitaine quand ils sont à bord d'un navire (Cf. *Titre I*, pp. 31 et suiv.). Le pilote H. L. Gilley considère un pilote comme une personne qui, de par sa connaissance des lieux, a qualité pour assumer la conduite d'un navire entrant dans un port ou en sortant, ou naviguant sur un fleuve ou dans des eaux côtières. Le pilote est un conseiller du capitaine; il sait que ce dernier peut en tout temps reprendre la conduite de son navire. Le capitaine n'abandonne jamais le commandement même lorsqu'il a demandé les services d'un pilote.

En 1963, le pilote O. B. Spier, président du comité des pilotes, déclara que le devoir d'un pilote vis-à-vis du capitaine consiste à conduire sûrement un navire d'un lieu à un autre.

En 1963, le capitaine J. W. Kavanagh, capitaine de port, déclara avoir eu connaissance de plusieurs cas où un capitaine n'avait pas suivi les conseils du pilote à l'amarrage ou à l'appareillage, sans qu'il en résulte d'accident. Il reconnut, cependant, que ces cas ne sont pas comparables au passage du pont du chemin de fer. Il a cité l'exemple du s/s *Picardy*. Le capitaine et le pilote n'étaient pas d'accord sur le bord à accoster à New Westminster, tribord ou bâbord. Le capitaine effectua la manœuvre et amarra le navire sans incident (Cf. *Titre I*, Statut du pilote à bord, pp. 26 et suiv.).

(5) EFFECTIF DES PILOTES

En 1919, à l'époque de la Commission Morrison, un seul pilote était en activité dans la circonscription. Comme le faible trafic ne lui assurait pas une rémunération suffisante, les autorités municipales de New Westminster devaient le rémunérer. En 1947, au moment de l'inspection du capitaine Slocombe, l'effectif était de 4 pilotes. En 1952, il y en avait 5 et leur nombre fut porté à 7 l'année suivante. En 1967, il fut réduit à 6, la vacance due à la mise en retraite du pilote H. L. Gilley n'ayant pas été comblée.

Le 6 mai 1968, le secrétaire de l'autorité de pilotage déclarait (pièce 1525f):

«Nous essayons actuellement d'assurer le service avec 6 pilotes. Ceux-ci ont demandé que l'on diffère une nouvelle nomination en attendant de se rendre compte de la persistance possible d'une diminution du trafic et des répercussions de l'aménagement projeté d'un *super-port* à Roberts Bank sur le port de New Westminster.»

Le 1^{er} avril 1963, on accorda au pilote retraité Mungo Duncan, alors âgé de 62 ans, un brevet temporaire pour la période se terminant le 30 juin 1963, pour assurer le service en cas d'urgence ou de circonstances particulières, une rémunération spéciale étant déterminée, le cas échéant. Cependant, on ne fit pas appel à ses services et comme la présence d'un surnuméraire ne semblait pas s'imposer, on ne renouvela pas son brevet temporaire (pièce 1427x). Toutefois, aucune mention de ce brevet n'apparaît au rapport annuel de 1963 de l'autorité de pilotage (pièce 149). Le règlement général actuel reste muet sur la délivrance de brevets temporaires et, à l'époque, il n'existait aucune disposition à ce sujet. Ce brevet temporaire était donc nul.

En 1952 ou 1953, les pilotes demandèrent un accroissement de leur effectif, le volume de travail étant trop élevé. Cette requête fut étudiée et agréée par l'autorité qui put évaluer le volume de travail par des statistiques tirées de ses dossiers. Contrairement au Règlement de la circonscription de pilotage de la C.-B., l'article 4 du règlement n'exige pas de consultations avec le comité des pilotes avant d'apporter des changements à l'effectif; cependant, nous avons vu qu'en pratique ces consultations ont lieu.

(6) ENQUÊTES ADMINISTRATIVES, RÉÉVALUATION ET DISCIPLINE

Le ministre des Transports n'étant pas l'Autorité de pilotage de la circonscription de New Westminster et la politique du ministère consistant à éviter toute immixtion dans les affaires des circonscriptions à commission, il n'existe aucun risque de confusion, en matière d'enquêtes, des pouvoirs du Ministre et de ceux de l'autorité de pilotage; et d'ailleurs il n'est guère vraisemblable que l'autorité de pilotage puisse réussir à amener le Ministre à user de ses pouvoirs d'enquête sur des questions intéressant avant tout l'autorité de pilotage, p. ex., les mesures disciplinaires. Il faut également s'attendre que lorsque la sécurité de la navigation est en jeu le Ministre agira *proprio motu* en vertu de la Partie VIII de la Loi sur la marine marchande.

En fait, il semble qu'aucune enquête n'ait été menée aux termes de la Partie VIII de la loi, du moins depuis dix ans, au sujet d'un sinistre impliquant un pilote breveté de New Westminster, ou sur la compétence d'un pilote de la circonscription (pièce 1525*b* et *e*).

D'autre part, aucune enquête proprement dite n'est jamais menée par l'autorité de pilotage ou par quelqu'un d'autre agissant en son nom. Jusqu'à l'époque des audiences de la Commission à New Westminster, en mars 1963, on n'avait jamais utilisé la formule de déclaration de sinistre que les pilotes sont censés remplir chaque fois qu'ils sont impliqués dans un sinistre maritime ou autre incident de navigation, ainsi que l'exige l'article 20(3) du règlement général de la circonscription. Tous les sinistres et incidents ayant été sans gravité, les rapports verbaux des pilotes au secrétaire de l'autorité de pilotage furent jugés suffisants. De fait, les procès-verbaux indiquent que l'autorité de pilotage a étudié chaque sinistre ou incident au cours de ses réunions régulières. Il semble que la commission n'ait procédé elle-même à aucune enquête et qu'elle n'ait entendu ni témoin ni aucune partie mise en cause, mais que son étude ait été fondée sur le rapport du secrétaire. Depuis 1963, cependant, on utilise la formule écrite.

Dans la circonscription de New Westminster, comme ailleurs, on confond réévaluation et discipline et, suivant son règlement, l'autorité de pilotage soutient qu'elle possède un pouvoir disciplinaire sur ses pilotes pour toute infraction aux règlements. Le règlement ne prévoit aucune délégation de ce prétendu pouvoir au secrétaire, mais cela est logique puisque l'autorité de pilotage est toujours accessible dans la circonscription. Dans la pratique, autant qu'on puisse le déterminer, ce pouvoir n'a jamais été exercé. Depuis 20 ans, aucune mesure disciplinaire n'a été prise contre un pilote ni aucune accusation portée devant un tribunal de juridiction pénale, pour infraction à une disposition statutaire (pièce 1525*e*).

Le droit de grève des pilotes a été officieusement reconnu du fait qu'aucune mesure disciplinaire ne fut prise lorsqu'ils se mirent en grève le 25 novembre 1959 (Cf. pp. 381 et suiv.) et qu'ils refusèrent toute affectation de la part de l'autorité de pilotage.

Jusqu'en 1963, on n'a conservé aucun dossier des sinistres et incidents maritimes. Ces faits sont maintenant consignés dans le rapport annuel de la circonscription de pilotage sous la rubrique prévue dès lors à cet effet.

L'appendice C est une répartition des 31 sinistres et incidents rapportés depuis 1956, groupés suivant la classification décrite aux pages 98 et 99.

Dans les procès-verbaux des réunions de l'autorité de pilotage (pièce 1427s) pour les années 1955 à 1963 inclusivement, on mentionne cinq sinistres, tous de peu de gravité, impliquant des pilotes:

- a) Échouement: s/s *Hawaiian Craftsman*, au large du poste d'amarrage C de la *Pacific Coast Terminals*, en 1956;
- b) Échouement: m/s *Dongedyk*, au large du poste d'amarrage 1-C de la *Pacific Coast Terminals*, en 1958;
- c) Échouement: s/s *Burrard*, sur un banc de sable en amont de la bouée n° 35, en 1959;
- d) Collision présumée: s/s *Orient Lakes* avec un remorqueur et une estacade flottante, près de la bouée 16, le 14 février 1961; le remorqueur impliqué ne stoppa pas ultérieurement;
- e) Collision: m/s *O.A. Brodin* et s/s *Almavita* ayant chacun un pilote à bord, en 1961, et échouement ultérieur du s/s *Almavita*.

Comme nous l'avons vu, le m/v *Kavadoro*, à passerelle arrière, heurta un pilier du pont du chemin de fer en 1957, en descendant avec le courant. Cet accident ne fut pas rapporté, ni le navire ni le pont n'ayant subi de dégâts appréciables. Cependant, à la suite de cet incident, des restrictions furent imposées à l'égard de tous les navires à passerelle arrière.

Le seul accident signalé, survenu au pont du chemin de fer et impliquant un navire ayant un pilote à bord, remonte à 1934 alors qu'un navire d'une vitesse de huit nœuds qui passait le pont en descendant avec le courant, à l'époque des crues saisonnières, fut porté trop loin vers le nord par le courant et heurta de sa fesse l'ouvrage de protection (Cf. addendum, pp. 394 et 395).

A part les sinistres et incidents mineurs survenus au cours de l'amarrage ou de l'appareillage, la plupart des autres accidents sont attribuables aux risques particuliers à la navigation sur le Fraser, p. ex., collisions ou collisions évitées de justesse avec des bateaux de pêche ou des péniches, et échouements sans avaries au navire. Il semblerait qu'on puisse les imputer surtout à l'utilisation optimale constante de la profondeur et aux conditions toujours changeantes du chenal.

(7) CONDITIONS DE TRAVAIL ET RESPONSABILITÉS

Pour les mêmes raisons que dans la circonscription de la C.-B. (p. 394), les neuf dixièmes des opérations de pilotage dans la circonscription de New Westminster s'effectuent la nuit; les conditions défavorables persistent parfois longtemps.

Les pilotes estiment que lorsqu'ils sont « disponibles », ils sont de service puisqu'ils ne sont pas libres et qu'ils peuvent être appelés en tout temps. Fréquemment, surtout pendant la saison des brumes, on les appelle pendant leurs jours de congé.

Il arrive souvent aux pilotes de passer de longues heures sur le bateau-pilote au large de Sand Heads, surtout quand les navires sont retardés. Comme ils doivent attendre à bord, ils n'ont pas le temps, le plus souvent, entre deux affectations, de rejoindre leur station de Steveston. Pour la même raison, les pilotes débarqués doivent attendre aussi et ils sont parfois quatre ou cinq à bord du bateau-pilote. Il est arrivé une fois que les sept pilotes de la circonscription y étaient en même temps.

Quand un navire est prêt à appareiller mais que la marée n'est pas favorable, le pilote en informe l'agent du navire ou le bureau des affectations et ne monte à bord qu'à l'heure fixée pour le départ. Parfois, lorsqu'un navire doit partir tôt le matin, le pilote couche à bord pour être prêt à l'heure convenue. S'il fait mauvais au moment fixé, il devra peut-être rester à bord, ou pourra descendre à terre, à New Westminster. Il surveille alors soigneusement le temps et peut rallier le navire très rapidement. On ne tient pas compte de cette attente, car le calcul des droits de pilotage se fonde uniquement sur l'heure du départ; attendre la marée et un temps favorable fait partie des fonctions et du volume de travail du pilote.

De même, lorsqu'un capitaine veut atteindre sa destination à une heure déterminée, il arrive fréquemment que le pilote monte à bord à Sand Heads et mouille pendant plusieurs heures en attendant une marée favorable.

Presque tous les navires sont équipés des aides de navigation nécessaires telles que le radar et le gyrocompas; certains en sont cependant dépourvus, ou ces appareils sont en réparation et donc hors d'usage. Les pilotes de New Westminster se méfient cependant du gyrocompas—ils doivent compter sur leurs yeux, car ils naviguent dans des eaux restreintes. Ils ont déclaré que ces appareils ne sont pour eux que des aides et des guides, mais qu'ils les trouvent quand même très utiles. A leur avis, les appareils radar modernes sont généralement sûrs bien qu'ils puissent parfois induire en erreur. Le capitaine Gilley déclara avoir piloté un navire uniquement au radar sur une distance de trois ou quatre milles alors qu'il ne disposait d'aucun autre moyen visuel de communication avec la terre et qu'il connaissait l'absence de trafic dans les parages. Les pilotes n'ont cependant pas l'habitude de compter exclusivement sur le radar car, sur le Fraser, ils ne peuvent parcourir plus d'un mille et demi sans avoir à changer de route.

Les pilotes de la circonscription de New Westminster n'utilisent les sondeurs à ultrasons que lorsqu'ils mouillent à l'embouchure du fleuve. Ils estiment que ces appareils ne sont d'aucune aide lorsque le navire fait route.

Il se présente occasionnellement certaines difficultés de langue avec des officiers étrangers, mais les pilotes y sont préparés et ont à cœur de s'assurer que l'officier de quart et le timonier interprètent correctement leurs ordres.

Ils donnent ceux-ci directement au timonier, mais parfois l'officier de quart les répète. Si une traduction devient nécessaire, les pilotes doivent tenir compte du retard qu'elle entraîne.

La quarantaine et la libre pratique ne suscitent aucune difficulté aux pilotes. A peu près une fois tous les cinq ans, il arrive qu'un navire soit retardé parce qu'un médecin procède à une inspection quarantenaire.

Les pilotes agissent aussi comme conseillers auprès de l'autorité de pilotage au sujet de questions de navigation et de pilotage.

Les particularités des eaux de la circonscription influent profondément sur la nature et l'organisation du pilotage. En plus d'être tenus d'assumer la manœuvre de navires quand on le leur demande, les pilotes sont appelés à agir comme conseillers des capitaines avant l'appareillage. Ils communiquent également aux autorités maritimes l'horaire des déplacements et des départs qui, étant donné la faible profondeur du chenal, dépendent de l'amplitude et de l'état de la marée. Un pilote affecté à un navire lors de son voyage d'entrée y restera affecté pendant toute la durée de son séjour dans la circonscription, car il a pu en connaître les caractéristiques. Il renseigne le capitaine ou l'agent sur le tirant d'eau maximal pour différentes dates et différentes marées. Quand on veut augmenter le tirant d'eau, on consulte le pilote afin de choisir le moment favorable pour le départ. Dans la circonscription, les pilotes fournissent habituellement ce renseignement, jugeant que cela fait partie de leurs fonctions. Ils estiment qu'ils consacrent en moyenne une demi-heure à une heure par jour au calcul des tirants d'eau et des heures d'appareillage. Bien que chaque calcul n'exige que peu de temps, ils peuvent avoir à les refaire plusieurs jours de suite lorsque le départ du navire est différé.

La *Vancouver Chamber of Shipping* a reconnu que les pilotes ont, sous ce rapport, toujours collaboré avec empressement. On les consulte souvent sur les conditions locales. Ils ont toujours été d'un grand secours et ont fourni d'excellents renseignements.

5. OPÉRATIONS DE PILOTAGE

(1) STATION DE PILOTES⁸

Par suite de l'étendue relativement faible de la circonscription, on admet généralement qu'une seule station centrale de pilotes, à New Westminster, est suffisante. Il s'agit là toutefois d'une question d'organisation interne où interviennent surtout les conditions de travail des pilotes et les frais d'exploitation, à condition que les usagers n'en subissent aucun inconvénient.

⁸ Cf. définition de «station de pilotes» (p. 100).

(2) STATION D'EMBARQUEMENT⁹

La circonscription étant formée des eaux navigables d'un même fleuve, il n'existe qu'une seule station d'embarquement pour les pilotes. Elle est située au large de l'embouchure du Fraser, à un mille, du côté du large de Sand Heads, et à environ sept milles du wharf d'amarrage du bateau-pilote, à Steveston.

Les pilotes embarquent et débarquent également aux différents postes d'amarrage en eau profonde de la circonscription, mais rarement quand le navire est à l'ancre, car lorsque le mauvais temps oblige à mouiller, le pilote doit ordinairement demeurer à bord pour des raisons de sécurité. Dans cette circonscription, la question d'un embarquement ou d'un débarquement au delà de ses limites ne se pose pas puisque tous les bâtiments, à l'entrée comme à la sortie, doivent passer par la station d'embarquement du large.

(3) BATEAU-PILOTE

Un seul bateau-pilote assure le service à la station d'embarquement, le *Canada Pilot No. 24*, un bâtiment robuste et bien armé dont les pilotes font l'éloge. Leur seul grief est l'absence d'un second bateau qui leur éviterait de passer de longues heures en mer dans l'attente de leurs affectations.

En 1959, le ministère des Transports devint propriétaire du bateau-pilote et prit à sa charge son exploitation (Cf. pp. 344 et 345). En même temps, il portait de cinq à dix dollars les droits par voyage, à compter du 28 juillet 1960.

Le premier bateau-pilote de l'autorité de pilotage avait été construit en 1933 et fut vendu plus tard. Le second, construit en 1937, le *Fraser Pilot No. 1* fut rebaptisé *Canada Pilot No. 24*.

En 1958, le Service de l'inspection des navires à vapeur du ministère des Transports ayant reclassé le bateau comme navire à passagers, classe 3, il fallut le radouber et l'armer avec deux équipages de deux hommes, c'est-à-dire deux capitaines et deux équipes de deux matelots de pont se relayant. Les travaux de réfection s'élevèrent à \$25,000. La charge financière qu'entraîna cette dépense pour l'autorité de pilotage et les pilotes, ajoutée au retard apporté par le ministère des Transports à tenir sa promesse de prendre en charge le service de bateau-pilote, fut à l'origine de la grève de novembre 1959 (Cf. p. 381), la seule jamais déclenchée par les pilotes de New Westminster.

La prise en charge du service par le ministère des Transports se fit en novembre 1959. Pour la somme symbolique de \$1, le ministère devint propriétaire du bateau et des propriétés sises au bord de l'eau, à Steveston, que l'autorité de pilotage possédait et utilisait comme poste d'amarrage de ce bateau. Celle-ci, en compensation des sommes investies, obtint seulement que le ministère réglât à la banque les \$16,700 encore dus sur le prêt de \$25,000 qu'elle avait obtenu l'année précédente (Cf. pp. 344 et 345).

⁹ Cf. définition de «station d'embarquement» (p. 107).

Circonscription de pilotage de New Westminster

Cette prise en charge créait un précédent. Jusque-là, en effet, le gouvernement n'avait jamais, ni directement ni indirectement, consenti une aide financière à une circonscription où le Ministre n'était pas l'autorité de pilotage.

Obligés parfois à demeurer plusieurs heures à bord du bateau-pilote, les pilotes y maintiennent une réserve de vivres. Chacun d'eux payait de sa poche cinq à sept dollars par mois et à une certaine époque, ils fournissaient des vivres à l'équipage. Aujourd'hui c'est la circonscription qui, en totalité ou en partie, assume cette dépense comme on peut le voir par un article qui est apparu pour la première fois dans le rapport financier en 1963 (Cf. p. 391).

Les pilotes demandent la mise en service d'un second bateau-pilote afin de supprimer les longues attentes à bord dans la zone d'embarquement. Les quelque sept milles qui séparent le poste d'amarrage de Steveston et la zone d'embarquement au large de Sand Heads ne permettent pas au bateau-pilote de faire la navette pour transporter un par un les pilotes qui embarquent ou débarquent. C'est pourquoi tous les pilotes qui doivent desservir les navires entrants, au cours d'une période donnée, montent à bord ensemble à Steveston et demeurent à bord jusqu'à l'arrivée des navires auxquels ils sont affectés. De même, les pilotes qui débarquent des navires sortants doivent attendre à bord jusqu'au départ du dernier pilote affecté aux navires entrants. Parfois, quatre ou cinq pilotes séjournent à bord de cinq à six heures et il est arrivé que le bateau-pilote ait transporté plus que les six passagers permis.

Voici ce que coûte au gouvernement l'exploitation du *Canada Pilot No. 24*, sans tenir compte de la dépréciation du matériel:

Année	Coût de l'entretien et de l'exploitation	Salaires et indemnités	Total	Recettes provenant des droits de bateau-pilote	Déficits d'exploitation
1962.....	5,688.73	30,101.48	35,790.21	10,420.00	25,370.21
1963.....	3,999.82	28,631.49	32,631.31	10,930.00	21,701.31
1964.....	5,831.28	32,376.09	38,207.37	11,850.00	26,357.37
1965.....	5,565.99	32,968.33	38,534.32	11,580.00	26,954.32
1966.....	8,814.92	36,727.60	45,542.52	9,550.00	35,992.52
1967.....	10,333.86	40,039.76	50,373.62	9,240.00	41,133.62

Source de renseignements: pièce 197 (1962-1967) *Maintenance and Operating Costs—Pilot Boats*, rubrique *Canada Pilot No. 24*, et pièce 152.

Ces frais et, depuis 1966, ceux de la fourniture aux pilotes des appareils de radiophonie (Cf. p. 348) constituent la totalité des subventions du gouvernement à la circonscription.

COMMENTAIRE

Le service de bateau-pilote suffit pour les besoins actuels et futurs des pilotes de New Westminster sauf dans le cas où l'on déciderait de faire de Sand Heads le point de relève commun pour les pilotes américains et pour ceux de la circonscription de la C.-B. (Cf. C.-B., recommandation 2).

Au sujet de la suffisance du service pour les besoins actuels, il est à noter que les pilotes le trouvaient suffisant quand l'autorité de pilotage l'assurait et qu'il était payé sur les recettes de la circonscription. Un second bateau-pilote, sans compter le prix d'achat ou de construction, doublerait les frais bruts d'exploitation du service, qui ont atteint, en 1967 et avec un seul bateau, la somme de \$50,373.62.

La raison qu'invoquent les pilotes pour réclamer un second bateau-pilote ne justifie pas l'immobilisation d'un tel capital et les dépenses renouvelables. D'autant plus que les situations exceptionnelles mentionnées par les pilotes sont vraisemblablement de plus en plus rares, car le nombre de navires utilisant les pilotes de New Westminster est en décroissance.

(4) SERVICE DES AFFECTATIONS

Aux termes du règlement de la circonscription (art. 18[4]), tout pilote doit, avant de partir en service, «obtenir du bureau de pilotage des renseignements sur l'état des bouées, des phares et des chenaux». Ces renseignements, recueillis par le secrétaire et son adjoint de différentes sources (pilotes de retour, avis de navigation), sont affichés sur un tableau dans le bureau des affectations et sont portés sur un registre spécial que les pilotes doivent signer afin d'attester qu'ils en ont pris connaissance. S'ils ont reçu ces informations par téléphone, le préposé aux affectations en fait mention sur le registre. Cette formalité revêt une importance particulière dans la circonscription de New Westminster, car les conditions de navigation dans le fleuve changent fréquemment.

Le préposé aux affectations tient une liste, ou tour de rôle, où les noms de tous les pilotes non en congé figurent dans l'ordre d'appel. La pratique est d'affecter un pilote à un navire pour toute la durée du séjour de celui-ci dans les eaux de la circonscription, et non, comme c'est l'usage sous le mode du tour de rôle, pour un seul voyage d'entrée ou de sortie ou pour un mouvement. Le pilote chargé de faire entrer un navire est responsable de ses mouvements ultérieurs et de son voyage de sortie. La raison invoquée pour expliquer cette manière de procéder est que le pilote ayant conduit le navire pour monter le fleuve le connaît mieux que les autres pilotes. Il se peut qu'il s'agisse surtout d'une coutume qui s'est perpétuée depuis l'époque de la libre entreprise: le pilote qui, le premier, hélait un navire lors de son voyage

d'entrée en devenait le pilote pour la durée de son séjour dans la circonscription. A cette époque, d'ailleurs, c'était un droit formellement reconnu par le règlement de la circonscription (Cf. p. 269). Dès que le pilote a terminé le voyage d'entrée, on place son nom au bas de la liste des affectations.

Cependant, en attendant le départ de ce premier navire, le pilote peut avoir l'occasion d'en faire entrer deux ou trois autres, pour lesquels il resterait responsable, ce qui risquerait de susciter des contestations. On les évite en donnant la priorité au premier navire prêt à partir. Quand deux ou trois navires sont prêts à partir en même temps, un pilote prend le premier qu'il a fait entrer; le pilote suivant sur la liste prend le second, le pilote suivant prend le troisième, et ainsi de suite, sans que ces affectations déplacent leurs noms sur la liste. En cas de contestation au sujet d'une sortie et d'un mouvement, le pilote responsable des deux navires assure le départ et le premier pilote sur la liste, le mouvement.

La même règle s'applique aux navires qui franchissent le pont du chemin de fer, sauf que le même pilote doit assurer la montée et la descente.

Le capitaine de port ne dirige pas les mouvements des navires à l'intérieur du port parce que tous les postes d'amarrage appartiennent à des compagnies privées ou sont exploités par elles. Il lui incombe toutefois de faire observer le règlement du port en ce qui concerne la vitesse des navires et les mouillages et d'autoriser les dérogations aux règles de route fixées par le Règlement des commissaires de port, comme de permettre de prendre le couloir sud du pont en montant le fleuve. Les caractéristiques physiques du fleuve commandent la plupart des mouvements des navires, en particulier la marée, la profondeur de l'eau, les courants et le pont du chemin de fer. Bien que le plus souvent le préposé aux affectations puisse analyser les conditions prévalentes, l'habitude est de demander l'avis du pilote affecté au navire ou au premier pilote figurant sur la liste.

(5) VOLUME DE TRAVAIL

Les pilotes de la circonscription de New Westminster ne se plaignent pas du volume de travail, mais seulement de leur rémunération, à leur avis insuffisante pour les services qu'ils rendent.

Le mode du tour de rôle permet de répartir le travail entre les pilotes à l'effectif à peu près également au cours d'une même année.

L'analyse des affectations de 1961, 1962, 1966 et 1967 (Graphique, *appendice D*) montre que le trafic maritime en 1961 et 1962 s'est étalé d'une manière assez égale sur les douze mois. Il apparaît çà et là une pointe ou un creux, mais rien de régulier. En 1961, le nombre mensuel des affectations n'a pas dépassé 12% de la moyenne annuelle, abstraction faite d'une poussée à 26% en mars. En 1962, tous les mois, sauf deux, se sont situés en deçà de

11% de la moyenne annuelle, novembre accusant 15% au-dessus et septembre 21% au-dessous. Par contre, en 1966 et 1967, la disparité devient plus prononcée. En 1966, les six premiers mois dépassent tous la moyenne et juin accuse une pointe de 19.5% au-dessus. Par contre, le second semestre reste au-dessous de la moyenne annuelle, avec un creux atteignant 24.4% en novembre. On retrouve quelque peu la même situation en 1967, avec une pointe de 26.9% en janvier et un creux de 18.1% en juillet (pièce 1525c).

Aucune cause particulière ne permet d'expliquer cette évolution. Dans une lettre en date du 14 mai 1968 (pièce 1525c), le secrétaire de l'autorité de pilotage disait:

«Vous noterez la diminution constante depuis la pointe de 1964. On peut en attribuer, sans doute, la cause en partie à l'accroissement des dimensions des navires; à la tendance à utiliser de grands transporteurs de vrac.

Il y eut, en novembre et décembre 1966, une grève des contremaîtres des dockers qui dura environ trois semaines. Cela expliquerait la chute brutale de novembre et la montée spectaculaire de janvier et de février 1967. Autrement, les fluctuations ne font que refléter la tendance normale des transports maritimes. Les facteurs déterminants sont vraisemblablement les conditions mondiales, les marchés, etc.»

Le nombre moyen des affectations, y compris les mouvements, au cours du mois le plus actif de 1961, s'est établi à 20 pour chaque pilote à l'effectif, comparé à 16 pour la moyenne mensuelle; en 1962, 16.4 contre 14.3; en 1966, 15.1 contre 12.7 et, en 1967, 15.7 contre 12.9.

Au cours de la période de 17 ans, 1950-1967, l'année la plus active fut 1960 avec un total de 1,384 affectations (moyenne annuelle de 197.7 par pilote à l'effectif), et l'année la plus calme, 1950, avec 848 affectations (moyenne annuelle de 169.6 par pilote) (pièce 1427q). Depuis 1960, les années les plus calmes furent 1966 et 1967, avec 1,037 affectations chacune (148.1 par pilote en 1966 et 154.8 en 1967). Pour les variations des totaux annuels des affectations, entre 1958 et 1967, se référer au *Graphique B* et aux tableaux qui l'accompagnent.

Depuis dix ans, le nombre moyen hebdomadaire des affectations par pilote à l'effectif n'a pas dépassé quatre. Au cours de la meilleure année, 1960, la moyenne hebdomadaire fut de 3.8; de 2.9 et de 3.0 respectivement en 1966 et 1967. Bien que, comme nous l'avons vu plus haut, les affectations se répartissent à peu près également au cours de l'année, les chiffres moyens ne correspondent à aucun moment à la réalité, car dans ce cas on pourrait réduire l'effectif à 2 ou 3 pilotes sans aucune crainte de surmenage. La demande varie du jour au lendemain; les pointes et les creux se succèdent. Dans la circonscription de New Westminster, comme ailleurs, c'est la demande prévue en période de pointe qui détermine l'effectif à maintenir. Le pilotage étant un service fourni aux transports par eau, il faut suffisamment de pilotes pour répondre à la demande maximale, avec l'éventualité qu'au cours de cette période les pilotes travaillent plus longtemps, mais sans excès.

On a fourni peu de preuve quant à la durée normale d'une affectation, peut-être parce que la question n'était pas en litige et que les pilotes ne se plaignaient pas de surmenage. La durée moyenne du séjour à bord par affectation, c.-à-d. depuis le moment où l'affectation est donnée jusqu'à l'heure d'arrivée, n'atteint pas quatre heures. L'Autorité de pilotage de New Westminster a calculé une moyenne de trois heures de pilotage par affectation. Ce calcul comprend toutes les affectations, même les mouvements (pièce 1525*h*). Se fondant sur les indications des fiches de pilotage remplies par les pilotes, le ministère des Transports estime qu'au cours des quatre années allant de 1957/1958 à 1960/1961, les pilotes ont passé à bord des navires, au cours de chaque année, un total de 4,199, 3,767, 3,900 et 4,613 heures respectivement. En divisant ces nombres par le total des affectations (1,223, 1,083, 1,121 et 1,312), on obtient respectivement comme durée moyenne de l'affectation 3.44, 3.48, 3.47 et 3.51 heures. Nous ne disposons pas de répartition entre les voyages et les mouvements, mais il est facile de voir que l'élimination des mouvements n'augmenterait la durée des voyages que de quelques minutes. Pour l'année 1960-1961, p. ex., en éliminant 182 mouvements, on obtiendrait une moyenne de 4.08 heures par voyage (pièce 155). Ici encore, ces chiffres moyens ne représentent pas la durée réelle du service pour un jour ou une semaine donné. Il arrive qu'une affectation se prolonge par suite de mauvaises conditions. (Les pilotes ont rapporté qu'à cause de la brume un navire mit une fois quatre jours pour atteindre New Westminster). Par contre, il arrive qu'un voyage prenne moins de temps que la normale.

Ici, comme dans toute autre circonscription de pilotage, les heures de service ne se limitent pas aux heures de pilotage à bord d'un navire. Y entrent également la durée du transport, les heures d'attente et les heures de disponibilité. Hors les congés, le pilote est toujours susceptible d'être appelé et le secrétaire doit toujours savoir où le rejoindre par téléphone. Quant à la durée du transport, on ne saurait établir de parallèle entre le pilote de New Westminster et le pilote de la Colombie-Britannique, car le premier doit voyager entre New Westminster et le wharf de Steveston où il embarque sur le bateau-pilote ou en débarque, ou entre son domicile et les divers postes d'amarrage de la région de New Westminster. L'autorité de cette circonscription a calculé que chaque affectation demande trois heures de voyage. Si la durée est moindre dans le cas d'un mouvement, elle peut par contre être—suivant les moyens de transport disponibles—bien plus grande s'il s'agit de se rendre à Sand Heads. Ces durées comprennent le transport, soit par terre, soit par le bateau-pilote, ainsi que l'attente au wharf de Steveston ou à bord du bateau-pilote. En d'autres termes, tout le temps que le pilote passe hors de chez lui, en mission, sauf le temps passé à bord du navire. Chaque affectation le retient donc hors de chez lui en moyenne six heures (pièce 1525*h*). En outre, chaque pilote peut parfois consacrer un

certain temps à renseigner sur le moment le plus favorable au départ des navires suivant leur tirant d'eau (Cf. pp. 359 et 360). La Commission ne dispose pas des renseignements permettant de déterminer avec quelque précision l'expression de ces divers facteurs en termes de temps. L'autorité de pilotage, pensons-nous, devrait rassembler toutes les données nécessaires afin d'être en mesure d'apprécier la situation au cas où le volume de travail reviendrait en question. Ces données permettraient aussi à l'autorité de pilotage de s'assurer, à tout moment, que les pilotes sont assez nombreux et d'apporter, au besoin, les changements nécessaires.

6. RÉMUNÉRATION DES PILOTES ET TARIF

(1) RÉMUNÉRATION DES PILOTES

Préambule

Le règlement de la circonscription (art. 10[3]) stipule que les pilotes doivent être payés mensuellement sur la base d'une part égale du fonds commun. Indirectement, il assimile les gains du pilote aux recettes nettes, c.-à-d. au solde mensuel des droits de pilotage perçus, après déduction des dépenses prévues à l'article 10(2).

C'est ce qui explique que les pilotes pensent que c'est eux qui, en fait, assument les dépenses effectuées par ou pour l'autorité de pilotage, et qu'ils considèrent comme leurs employés le secrétaire et son personnel (et l'équipage du bateau-pilote lorsqu'il relevait de la circonscription).

a) Définition des gains personnels du pilote

Comme pour les autres circonscriptions, la définition des gains personnels du pilote reste une question de mots et varie selon le point de vue (Cf. pp. 142 et suiv.).

Au cours des seize dernières années, le feuillet T-4 de l'impôt sur le revenu indique la part totale annuelle suivante pour un pilote breveté:

1952	\$ 7,985.00	1960	\$14,752.35
1953	9,642.00	1961	14,690.13
1954	10,584.00	1962	12,894.67
1955	9,506.00	1963	14,431.18
1956	7,641.00	1964	15,134.50
1957	10,654.00	1965	14,007.82
1958	9,364.00	1966	11,163.04
1959	7,755.00	1967	14,310.78

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 152 (1961-1967).

En 1960 et en 1961, les sept pilotes à l'effectif ont reçu tous une part entière mais, en 1962, un pilote ayant pris sa retraite le 30 novembre n'a touché que \$11,893. En 1963, un pilote stagiaire, à compter du 1^{er} janvier, n'a eu droit qu'à 75% d'une part, soit \$10,823.36. Au cours des années 1964, 1965 et 1966, il n'y eut aucun stagiaire ni mise à la retraite; les sept pilotes ont donc tous reçu une part entière. En 1967, un pilote prit sa retraite le 16 septembre; sa part s'est élevée à \$12,240.11.

L'accroissement brusque de 1960 s'explique par une hausse prononcée du nombre et de la jauge des navires pilotés et par une baisse sensible des dépenses de la circonscription, par suite de la prise en charge par le gouvernement de tous les frais du service de bateau-pilote, prise en charge qui, à elle seule, rapporta une augmentation de plus de \$2,600 à chaque pilote.

L'accroissement de 1967 provient d'une erreur de calcul dans le réajustement du prix unitaire du tonneau de jauge lorsque la jauge brute remplaça la jauge nette pour l'établissement des droits de base. En 1966 et en 1967, le nombre de navires fut à peu près le même, le nombre d'affectations exactement le même.

En 1958 et en 1959, les gains eussent été supérieurs sans la grève des dockers et celle des bûcherons. En 1959, durant les deux mois de grève, la rémunération du pilote tomba à \$150 par mois parce qu'on empêchait les navires de charger les produits forestiers aux quais du fleuve Fraser.

Dans la circonscription de New Westminster, comme dans les circonscriptions où les pilotes ont le statut d'employés *de facto*, la rémunération est payée sur un fonds commun; ce qui constitue le salaire du pilote reste une question litigieuse et, qui plus est, son montant exact reste toujours très difficile à établir (Cf. p. 142).

Le 4 juillet 1961, en réponse à une demande de la *Vancouver Chamber of Shipping*, le ministère des Transports indiquait comme revenu net d'un pilote en activité au cours des années fiscales 1957/58 à 1960/1961:

Année	Nombre de pilotes en activité	Revenu net par pilote en activité
1957/1958.....	5.58	\$12,909.95
1958/1959.....	6.64	9,295.06
1959/1960.....	7	10,202.25
1960/1961.....	7	17,462.89

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 155.

Le tableau suivant montre la part des recettes de la circonscription revenant à chaque pilote pour l'année 1966. On a choisi 1966 comme exemple parce que cette année-là le nombre des pilotes à l'effectif (7) est demeuré constant et leur activité a été la même.

	Montant pour la circonscription	Part d'un pilote
Recettes totales de la circonscription*.....	\$128,787.98	\$ 18,398.28
Frais de bateau-pilote et droits de radiotéléphone.....	10,275.50	
Recettes après déduction du montant ci-dessus.....	118,512.48	16,930.35
Dépenses d'exploitation de la circonscription et du service	18,685.16	
Recettes nettes payables aux pilotes ou pour leur compte	99,827.32	14,261.05
Frais de déplacement des pilotes†.....	10,275.12	
	89,552.20	12,793.17
Cotisations des pilotes à la caisse de retraite.....	8,305.22	
	81,246.98	11,606.71
Dépenses collectives des pilotes payées sur le fonds commun‡:		
Régime de pensions du Canada.....	\$554.40	
Assurance-maladie.....	525.00	
Assurance-voyage.....	560.00	
Accidents du travail.....	955.59	
Congrès et délégations.....	210.65	
Bateau-pilote/vivres pour les pilotes.....	300.00	
	3,105.64	
Recettes nettes communes réparties entre les pilotes.....	\$78,141.34	\$ 11,163.05

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 149 (1966).

*Si l'on tenait compte des subventions indirectes versées par le gouvernement sous forme de déficit du service de bateau-pilote et de fourniture de matériel radiophonique (sans compter les frais d'immobilisations et la dépréciation), c'est plus de \$6,000 qu'il faudrait ajouter à la part du pilote.

†Chaque pilote peut tirer un certain revenu de ses frais de déplacement.

‡Certaines dépenses collectives des pilotes figurent dans les dépenses d'exploitation de la circonscription sous le poste «Divers».

b) Rapport entre la rémunération des pilotes et le tarif des droits de pilotage

Comme dans la circonscription de la C.-B., le revenu des pilotes provient exclusivement des droits de pilotage fixés par le tarif. D'où l'intérêt qu'ils portent à chaque poste particulier du tarif. Les quatre modifications apportées au règlement général ne concernent que le tarif: droits de mouvement (1964); annulation (1965); droits de matériel radiophonique ajoutés en avril 1966, à la suite de la prise en charge de ce service par le ministre des Transports et du coût de fourniture aux pilotes du matériel portatif nécessaire; taux de base, droits à l'est de la rivière Pitt et retenue (décembre 1966).

En 1961 et en 1967 (*Appendice E*), les dépenses d'exploitation de la circonscription et du service (non compris les frais de déplacement des pilotes) ont respectivement absorbé 19.5% et 21.6% des recettes de pilotage

(non compris les redevances perçues au titre du bateau-pilote et du matériel radiophonique). C'est la seule raison pour laquelle les pilotes de New Westminster insistent depuis très longtemps pour que le Ministre devienne l'autorité de pilotage de leur circonscription. Comme nous le verrons ultérieurement (Cf. p. 381), au moment de la reclassification de leur bateau-pilote, jugeant excessive la charge financière qu'elle entraînait, les pilotes cherchèrent à régler la difficulté en demandant au Ministre de devenir l'autorité de pilotage. A la suite de leur échec, ils firent grève (Cf. p. 381) jusqu'à ce qu'on leur donnât l'assurance que le service de bateau-pilote passerait sous l'autorité du ministère des Transports. C'était la première fois que la circonscription bénéficiait d'une aide financière directe depuis 1904, année où la Cité de New Westminster paya la rémunération des pilotes (Cf. p. 272). Depuis lors, le ministère des Transports a de nouveau aidé la circonscription en assumant lui-même les frais de fourniture du matériel radiophonique portable. C'est toujours la même raison qui pousse les pilotes à réclamer la prise en charge de la circonscription par le ministère des Transports: non parce que l'autorité de pilotage en place ne leur donne pas satisfaction, mais purement pour les avantages financiers qu'ils obtiendraient.

La rémunération personnelle d'un pilote varie aussi selon le nombre de pilotes à l'effectif. Avec moins de pilotes, le volume de travail devient plus considérable, mais aussi la rémunération, plus élevée. Cependant, dans la circonscription de New Westminster, un pilote en plus ou en moins se traduit par un effet beaucoup plus marqué que dans la circonscription de la C.-B.; la variation d'une unité à l'effectif de la première équivaut proportionnellement à une variation de dix unités à l'effectif de la seconde.

(2) TARIF

Au moment des audiences que la Commission tenait, en 1963, les taux de base n'avaient pas été modifiés depuis 1953 (C.P. 1953-641, du 23 avril 1953).

Voici d'ailleurs les modifications apportées au tarif depuis la création de la circonscription:

- A) Lors de l'établissement de la circonscription en 1904, on appliqua le tarif en vigueur depuis 1894 dans la circonscription de Yale et New Westminster. Les seuls droits de pilotage prévus étaient un droit de voyage d'entrée ou de sortie, fondé uniquement sur le tirant d'eau, «du phare de Fraser Sand Heads jusqu'à New Westminster:

	<i>Par pied</i>
Pour les bâtiments sous voiles	\$4.00
Pour les bâtiments remorqués par un vapeur	2.00
Pour les bâtiments à vapeur	1.50»

- B) Le seul changement qu'apporta au tarif le règlement de 1906 fut d'ajouter la jauge nette au tirant d'eau comme élément des taux de trajet qui furent modifiés comme suit:

	<i>Par pied</i>	<i>Par tonneau (jauge nette)</i>
«Pour les bâtiments sous voiles	\$2.00	.01
Pour les bâtiments remorqués par un vapeur	1.00	.01
Pour les bâtiments à vapeur	1.00	.01»

- C) En 1930, pas de changement aux taux de base, mais addition de nouveaux postes au barème:

- a) un droit minimal par trajet \$25.00
- b) une majoration pour un trajet à l'est de la rivière Pitt50 par pied de tirant d'eau
.005 par tonne (jauge nette)
- c) des droits de mouvement, jusqu'au pont du chemin de fer 10.00
jusqu'à la rivière Pitt .. 15.00
en amont de la rivière Pitt 10.00 de majoration
- d) un droit de retenue 5.00 par jour
(si le pilote est retenu à bord à la demande expresse du capitaine, mais non en cas d'accident dont il est responsable ou de mauvais temps)

- D) Entre 1930 et 1960, on procéda aux modifications suivantes:

- a) en 1948, en vue de «faire face à l'augmentation des frais d'exploitation du service de pilotage»:
(i) établissement d'un droit de bateau-pilote de \$5, et
(ii) majoration de \$5 des droits de mouvement;
- b) en 1952, imposition d'une majoration générale de 30%;
- c) en 1953, uniformité du taux de trajet pour tous les types de navires, se traduisant par une augmentation sensible de \$1 à \$2 par pied de tirant d'eau (le taux de jauge restant le même).

- E) En 1960, on apporta les modifications suivantes:
- a) les taux de trajet pour les bâtiments sous voiles et les bâtiments remorqués par un vapeur disparaissent;
 - b) le taux de base du trajet passe à \$2.60 par pied de tirant d'eau et à 1.3¢ le tonneau de jauge nette; le droit minimal et la majoration à l'est de la rivière Pitt augmentent aussi;
 - c) on ajoute les postes suivants: passage du pont du chemin de fer, «navire mort», annulation et bateau-pilote;
 - d) à la majoration générale du droit de mouvement, on apporte une distinction entre mouvements de jour et mouvements de nuit;
 - e) on abolit la majoration de 30%.
- F) Une modification majeure intervint le 22 décembre 1966: la jauge brute remplace la jauge nette comme l'un des éléments constitutifs du droit de trajet, l'autre restant le tirant d'eau.

Le tableau de la page 373 énumère les différents droits du tarif et indique ce que chacun d'eux a produit en 1960/1961, 1961, 1966 et 1967. On y fait figurer 1966 en vue de montrer la répercussion de la modification apportée au taux de base le 22 décembre 1966, mais dont les effets ne se firent sentir que quelque temps plus tard, en 1967. L'importance de chaque droit est présentée sous forme de rapport procentuel des recettes totales provenant de l'application du tarif. Un état financier complet des années 1961 et 1967 figure à l'*appendice E*.

(3) DROITS DE PILOTAGE

A) *Droits de pilotage sur les trajets*

Les droits de pilotage sur les trajets représentent 95% des recettes de pilotage de la circonscription (non compris les droits de bateau-pilote et de radiotéléphone) (Cf. tableau p. 373).

Dans la structure tarifaire de la circonscription de New Westminster, trois genres de taux peuvent entrer dans le calcul des droits pour le pilotage au cours d'un trajet: un taux de base comportant un minimum, des droits additionnels pour certaines parties du trajet et un taux spécial si le navire navigue sans disposer de ses appareils moteurs (navire mort). Il s'y ajoute parfois des frais de déplacement (du pilote).

a) *Taux de base*

Le taux de base se compose de deux éléments: le tirant d'eau et la jauge. La distance n'intervient pas et n'a pas à intervenir (Cf. *Titre I*, p. 177).

	1960/1961*		1961		1966		1967	
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
(A) VOYAGES.....	135,253.02	95.0	131,991.71	95.5	113,609.13	95.8	135,274.67	95.7
<i>Taux de base</i>	127,657.92	89.6	125,872.86	91.1	110,648.63	93.3	131,958.37	93.4
Jauge {Nette.....	66,251.12	46.5	65,091.36	47.1	59,545.63	50.2	3,452.64	2.5
{Brute.....	61,406.80	43.1	60,781.50	44.0	51,013.00	43.1	76,782.63	54.3
Tirant d'eau.....	1,560.00	1.1	1,950.00	1.4	942.50	0.8	51,723.10	36.6
<i>Droit minimal</i>	6,035.10	4.3	4,168.85	3.0	2,018.00	1.7	617.50	0.4
<i>Majorations</i>	5,687.00	4.0	3,720.75	2.7	1,149.50	1.0	1,815.00	1.3
Droit de pont.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Rivière Pitt.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Navires morts.....	348.10	0.3	448.10	0.3	868.50	0.7	883.80	0.6
Frais de voyage.....	6,183.10	4.3	5,190.90	3.8	2,624.00	2.2	3,272.00	2.3
(B) AUTRES SERVICES.....	6,183.10	4.3	5,190.90	3.8	2,624.00	2.2	3,272.00	2.3
Mouvements.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Mouvements aller ou retour à l'est de la rivière Pitt.....	992.20	0.7	968.00	0.7	2,401.85	2.0	2,801.50	2.0
(C) INDEMNITÉS.....	937.75	0.7	895.40	0.6	2,184.05	1.8	2,728.90	1.9
Retenue.....	54.45	0.0	72.60	0.1	217.80	0.2	72.60	0.1
Annulation.....	—	—	—	—	—	—	—	—
(D) MAJORATION.....	n/a†	n/a†	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
DROITS TOTAUX REVENANT AUX PILOTES.....	142,428.32	100	138,150.61	100	118,634.98†	100	141,348.17	100
<i>Services accessoires</i>	11,610.00	—	11,320.00	—	10,068.00†	—	10,962.00	—
Bateau-pilote.....	11,610.00	—	11,320.00	—	9,550.00	—	9,240.00	—
Radio-téléphone.....	—	—	—	—	518.00	—	1,722.00	—
TOTAL GÉNÉRAL.....	154,038.32	—	149,470.61	—	128,702.98†	—	152,310.17	—

* Les chiffres ne se rapportent pas à l'année civile.

† Avec des recettes diverses de \$85, ce total correspond à celui du tableau de la page 369, malgré une différence de \$207.50 dans le produit des services accessoires, qui est d'ailleurs compensé par un écart semblable dans les recettes provenant d'autres droits de pilotage. Le tableau de la page 369 est tiré des états financiers officiels de la circonscription (pièces 152 et 149), mais la répartition est différente. Le tableau provient des calculs du secrétaire-trésorier de l'autorité de pilotage (pièce 161). On a négligé ici les écarts relativement faibles.

†n/a—non applicable.

A partir d'une certaine valeur, le tirant d'eau ajoute aux difficultés de navigation sur le fleuve Fraser: il semblerait donc logique de le faire entrer comme élément constitutif des droits, mais dans la mesure où il influe sur l'accroissement des difficultés dues au tirant d'eau maximal ou presque maximal. Cependant, on ne procède pas ainsi. Comme en C.-B., le droit sur le tirant d'eau n'a pour but que de répartir le coût du pilotage entre les usagers. Dans les circonscriptions de New Westminster et de C.-B., le tirant d'eau est un vestige de l'époque antérieure à 1906, où il constituait alors le seul élément de calcul des droits de pilotage. Dans son actuelle application, le droit de tirant d'eau n'a plus sa raison d'être et on devrait le supprimer (Cf. *Titre I*, pp. 180 et suiv.).

Dans les zones où un grand tirant d'eau cause manifestement des difficultés de navigation, on pourrait envisager d'imposer une majoration proportionnelle aux difficultés. Mais il conviendrait de s'assurer d'abord que cette situation n'est qu'occasionnelle (dans ce cas, une majoration est justifiée) ou qu'elle est normale (il ne saurait alors être question de majoration). En d'autres termes, il n'y aurait pas lieu d'imposer une majoration si l'on constatait que la plupart des navires, à l'entrée ou à la sortie, ont un tirant d'eau proche du maximum permis.

On n'oubliera pas que la profondeur limitée du chenal interdit aux grands navires l'accès de la circonscription et que la plupart de ceux qui viennent tirent donc parti au maximum de la hauteur d'eau utile soit lors du voyage d'entrée, soit lors du voyage de sortie. Selon les informations dont dispose la Commission, c'est bien la situation actuelle et il est probable qu'elle s'accroîtra dans l'avenir. La Commission estime donc que le facteur tirant d'eau ne devrait pas intervenir.

La jauge constituant la base la plus équitable de la répartition du coût du pilotage entre les usagers, elle devrait constituer l'élément principal de calcul des droits de pilotage. Aux séances de la Commission, les pilotes soutinrent que la jauge nette, alors en usage, n'était plus appropriée, car beaucoup de navires modernes, p. ex., les navires à shelter-deck ouvert ont «une jauge nette factice». A leur avis, il fallait y substituer non seulement la jauge brute, mais encore la jauge brute maximale (Mémoire des pilotes, art. 40). La Commission est arrivée à la même conclusion dans son étude de la question (Cf. *Titre I*, chap. 6, pp. 183 et suiv.).

Les pilotes reconnurent que le remplacement de la jauge nette par la jauge brute exigerait une réduction du taux; sinon il entraînerait un accroissement annuel de recettes de \$4,000 par pilote. Ils déclarèrent qu'ils ne recherchaient pas une augmentation aussi élevée.

Depuis les audiences de la Commission, la situation s'est en partie redressée. La jauge brute a remplacé la jauge nette le 22 décembre 1966 (C.P. 1966-2409) en même temps qu'on abaissait à un cent le taux par tonneau de jauge brute.

Avant de fixer le taux à un cent par tonneau de jauge brute, l'autorité de pilotage s'est livrée à de nombreux calculs en vue de trouver le taux convenable qui ne se traduirait pour les pilotes ni par une diminution ni par une augmentation exagérée de revenu. La pièce 1525j est un tableau établi par le secrétaire de l'autorité de pilotage, montrant le revenu total qu'aurait produit le taux proposé au cours des années précédentes et le revenu qu'on en attendait pour 1967.

En dépit de cette diminution, c'est largement à la modification qu'il faut attribuer la hausse de 28.2% des gains (\$3,147.74) des pilotes en 1967 par rapport à 1966, car au cours de ces deux années, le nombre des affectations fut exactement et celui des navires approximativement le même. Cette constatation est encore confirmée par le fait que, avant la modification, la jauge produisait des recettes à peine supérieures à celles du tirant d'eau. Or en 1967, à la suite du changement, la situation change aussi: les recettes provenant du facteur jauge dépassent notablement celles du tirant d'eau. (Cf. tableau, p. 373).

b) *Droit minimal*

Depuis 1930, année de l'insertion dans le tarif d'un droit minimal de \$25, celui-ci n'a subi qu'une seule modification, lorsqu'on le porta, en 1960, au taux actuel de \$32.50. Le gros des recettes de cette source provient aujourd'hui de deux petits navires qui se dispensent des services des pilotes: le m/v *Indian* et le m/v *F. E. Lovejoy* (Cf. p. 339).

La Commission est d'avis qu'un droit minimal s'impose quand le taux se base sur une petite unité, de manière que les pilotes ne perdent pas leur temps sur des bâtiments qui n'ont réellement pas besoin de leurs services. Si on les emploie, il est juste d'exiger une rémunération raisonnable.

On ne devrait cependant pas appliquer le droit minimal à un bâtiment assujéti au pilotage obligatoire sous quelque forme que ce soit, car cela équivaut à un traitement injuste des petits navires.

c) *Droits supplémentaires*

La plupart des trajets de pilotage se terminent en aval du pont du chemin de fer Westminster, mais quelques bâtiments continuent au delà, généralement jusqu'à Fraser Mills et Gypsum Plant. Pour ces bâtiments, le tarif prévoit un droit particulier qui s'ajoute au droit de base du trajet. Pour fins de tarification, la région navigable à l'est du pont se divise en deux zones dont le point de démarcation est l'embouchure de la rivière Pitt. Le passage du pont du chemin de fer s'effectue pour un droit uniforme de \$30.25, et une majoration si l'on pilote le bâtiment plus à l'est de l'embouchure de la rivière Pitt.

Le tableau de la page 373 montre que la perception du droit de passage du pont a été relativement rare depuis 1960. Les long-courriers ne montent plus à l'est de la rivière Pitt et, au moins au cours des dix dernières années, on n'a pas eu l'occasion de percevoir le droit d'un navire entrant ou quittant la circonscription à l'est de la rivière Pitt.

A priori, le taux s'appliquant au passage du pont semble trop faible et sans rapport avec la valeur du service de pilotage rendu. La raison de la modicité de ce droit serait son origine récente. Jusqu'en 1960, le passage du pont faisait partie du trajet de pilotage normal et ne donnait lieu à aucune rémunération supplémentaire. Lors de la refonte du tarif, en 1930, et de l'introduction de presque tous les nouveaux postes, on ne songea pas à établir un droit de passage du pont, vraisemblablement parce que ce dernier ne constituait pas un obstacle difficile pour le type et la dimension des navires de l'époque et aussi parce que les long-courriers se rendaient à Fraser Mills plus fréquemment. En 1960, la situation changea: les navires étaient plus gros et les passages du pont moins fréquents, mais ils exigeaient de la part du pilote une grande habileté et une profonde connaissance des lieux, ce qui justifiait un droit spécial. Cela expliquerait aussi la modicité du droit, si difficile à comprendre hors du contexte. Il n'est suffisant ni pour inciter les pilotes à entreprendre cette tâche difficile ni à améliorer leur qualification en vue de faire passer le pont aux gros navires modernes, sauf dans les conditions les plus favorables. Étant donné l'étroite relation entre le tarif et leur rémunération, ce manque de motivation peut expliquer l'attitude négative et passive des pilotes à l'égard d'une tâche supplémentaire alors que le trafic maritime vers New Westminster ne donnait que peu de signes de décroissance.

En ce qui concerne le droit exigé à l'est de la rivière Pitt, le taux, en vigueur depuis 1960, est de 65¢ par pied de tirant d'eau plus 0.65¢ par tonneau de jauge nette. En 1960, lorsque la jauge brute remplaça la jauge nette pour le calcul des droits, on maintint délibérément, dans ce cas, la jauge nette, comme le prouve la modification particulière apportée à cet effet à l'article 1(c) de l'*Annexe* au règlement. Nous ne voyons aucune raison valable pour cette exception. La Commission est d'avis d'utiliser, pour ce droit, la jauge brute avec un taux unitaire approprié. Elle considère aussi qu'il y aurait lieu d'abandonner le facteur tirant d'eau pour la même raison qu'elle donne dans sa recommandation concernant les taux de base.

Rien dans le tarif n'autorise à percevoir, à quelque moment que ce soit, les frais de transport du pilote. L'imposition de ces frais est donc illégale. Nous avons expliqué que le transport du pilote de son domicile à l'un des quais de la circonscription ou à la station d'amarrage du bateau-pilote, à Steveston, ne constitue pas, en règle générale, une dépense à la charge du navire. La seule justification est une demande tardive qui rend impossible l'utilisation par le pilote des moyens normaux de transport terrestre et l'oblige à recourir à un taxi, le prix de la course étant facturé au navire et remboursé au pilote dès qu'il est perçu. La Commission est d'avis que ces frais ne peuvent être légalement imposés au navire que si le capitaine ou l'agent a donné son consentement à la dépense. Il s'agit en somme d'une peine imposée au navire pour avoir tardé à demander le service car, comme on le verra plus loin, le pilote reçoit les mêmes frais de transport pour toutes les affectations et, dans tous les cas, comme s'il avait voyagé en taxi. Les

montants perçus à ce titre sont peu élevés (Cf. tableau, p. 373). La Commission estime que cette pratique devrait cesser. (Sur la légalité de l'E.T.A., cf. *Titre I*, pp. 233 et suiv., pp. 257 et suiv., et recommandation générale 22, pp. 591-592.)

Comme dans la plupart des circonscriptions de pilotage, le taux de pilotage d'un navire mort est d'une fois et demie le taux normal (Cf. *Commentaire*, p. 163). Cette situation se présente rarement dans la circonscription de New Westminster; pas une seule fois d'ailleurs depuis au moins dix ans.

B) *Autres services*

Les seuls autres services effectués par les pilotes de New Westminster sont les mouvements.

A l'époque des audiences de la Commission, le tarif distinguait entre les mouvements de jour et les mouvements de nuit et prévoyait un droit fixe pour chacun, indépendamment des dimensions du navire. Un droit de pont d'un montant égal au droit de mouvement de jour s'ajoutait quand l'opération donnait lieu au passage du pont.

Depuis lors, on a adopté, en 1964, un droit variable d'après un barème fondé sur la jauge, mais on a maintenu un droit fixe pour les passages du pont. Les observations faites plus haut à ce sujet s'appliquent ici.

C) *Indemnités*

En 1930, un droit de retenue apparut pour la première fois dans le tarif de la circonscription, c'est-à-dire une indemnité journalière de \$5 imposée lorsque le pilote demeurait à bord à la demande du capitaine, à condition que ce ne fût pas à cause d'un accident dont le pilote était ultérieurement tenu responsable, ou du mauvais temps. La première modification eut lieu en 1960: on supprima alors la condition voulant que le pilote soit demeuré à bord à la demande expresse du capitaine et l'on augmenta notablement ce droit en le portant à \$6.05 l'heure avec un maximum de \$36.30 par jour. Telle était la situation en 1963. Les pilotes se plaignaient que le droit de retenue ne s'appliquât pas au temps passé sur le bateau-pilote, dans l'attente d'un navire en retard ni au temps passé à bord d'un navire par suite du mauvais temps. La plus longue période d'attente à bord du bateau-pilote qu'on ait enregistrée a été de 48 heures, et il est arrivé une fois qu'à cause du mauvais temps un navire ait mis cinq jours de Sand Heads à New Westminster. Il s'agit là de cas très exceptionnels, car la durée moyenne d'une affectation, y compris la durée du transport, le temps d'attente à Steveston à bord du bateau-pilote et à bord du navire à piloter, est six heures, soit trois heures de pilotage et trois heures de transport et d'attente (Cf. p. 366).

Depuis les audiences de la Commission en 1963, les dispositions du tarif concernant la retenue à bord ont subi deux modifications. En 1965, elles

changèrent sur deux points, à la demande des pilotes: le droit de retenue devint exigible pour une période d'attente dépassant une heure:

- a) lorsque le pilote se trouvait retenu à bord, quelle qu'en fût la raison, y compris le mauvais temps et les accidents imputables au pilote;
- b) lorsque le pilote était retenu à Steveston ou à bord du bateau-pilote du fait d'un retard sur l'heure d'arrivée prévue d'un navire.

En 1966, intervint une nouvelle augmentation et on adopta le barème et le mode d'application que la circonscription de C.-B. venait d'adopter (Cf. p. 171).

La Commission considère que les dispositions concernant la retenue manquent de réalisme et sont abusives. Un droit de retenue n'est pas justifié quant au temps que le navire passe au mouillage ou à quai par suite de mauvais temps ou de toute autre cause indépendante du navire. En outre, le temps d'attente à la station d'embarquement constitue un risque normal du service (Cf. *Commentaire*, p. 172).

La taxe d'annulation ne date que de 1960 et son montant—\$18.15—reste inchangé. Les pilotes se plaignirent qu'une annulation causée par le mauvais temps n'est ni imposée ni prise en considération dans le calcul du volume de travail. Par temps de brume, le pilote se rendra souvent à bord quand la marée est favorable, mais le navire ne pourra pas appareiller. Il doit alors retourner chez lui et avertir le capitaine quand les conditions semblent devenir favorables. En ce qui concerne Sand Heads, lorsqu'il apprend que le navire attendu n'arrivera pas, le pilote doit retourner chez lui et ne reçoit aucune rémunération pour son temps et ses efforts parce que, disent les pilotes, l'expression du règlement «se présenter à un navire» est interprétée par l'autorité comme signifiant monter à bord de ce navire.

En 1965, on modifia encore la disposition essentielle en ajoutant le mot «imprévu» à «mauvais temps».

La Commission considère qu'on devrait appliquer ici la même règle que pour la retenue. Jamais on ne devrait imposer cette pénalité quand la cause de l'annulation n'est pas imputable au capitaine ou à l'agent. De plus, elle ne devrait jouer que lorsqu'on a déjà donné suite à l'ordre, c.-à-d. que le pilote s'est effectivement déplacé et devient disponible pour le service au lieu et au moment voulus. (Cf. p. 177 pour d'autres remarques à ce sujet.)

D) Majoration

On n'impose aucune majoration depuis 1960, année de l'abolition de la majoration de 30% établie en 1952.

E) Services accessoires

Ce sont les services de bateau-pilote (Cf. pp. 361 et 362) et la fourniture du matériel radiophonique (Cf. p. 385) (Cf. *Commentaire*, p. 177).

(4) PLAINTES CONCERNANT LE TARIF ET LA RÉMUNÉRATION
DES PILOTES, ET GRÈVE DES PILOTES DE 1959

a) *Plaintes des armateurs*

Les armateurs se plaignent que les ports du fleuve Fraser subissent un préjudice du fait que le coût du pilotage est excessif, étant de 60 à 70% supérieur à celui de Vancouver, et qu'il en coûte deux fois plus cher pour un trajet de Vancouver à New Westminster que pour un trajet de Vancouver à Nanaïmo. Selon eux, cette situation aura pour effet d'entraver l'essor du commerce dans le port de New Westminster car, disent-ils, le coût total des opérations dans une région influe sur l'intérêt à commercer dans cette région.

COMMENTAIRE

Les plaintes des armateurs sont en grande partie justifiées, mais la faute n'est pas imputable au tarif de New Westminster, mais à celui de la circonscription de pilotage de la C.-B. qui, en imposant au navire qui change de pilote à la station d'embarquement de Sand Heads un droit de pilotage sur la base d'une entrée ou d'une sortie de port (ce qui n'est pas le cas, cf. p. 149), porte préjudice à New Westminster. Cette situation serait redressée par la mise en œuvre de la recommandation 5 faite pour la C.-B.

Un trajet de pilotage entre la station d'embarquement de Brotchie Ledge et Vancouver coûte sensiblement le même prix qu'un trajet de pilotage entre Sand Heads et New Westminster. Pour le *Pacific Northwest*—jauge brute 9,442, nette 5,529, tirant d'eau 20 pieds—(pièce 188), le coût du pilotage entre Brotchie Ledge et Vancouver, y compris le droit de bateau-pilote, était de \$142.81 en 1963 (\$176.27 en 1967) alors qu'il était de \$133.88 en 1963 (\$146.42 en 1967) entre Sand Heads et New Westminster. Cependant, le droit de pilotage imposé par la circonscription de la C.-B. pour le trajet Vancouver—Sand Heads eût été de \$150.82 en 1963, auquel il eût fallu ajouter le droit de pilotage de la circonscription de New Westminster pour le trajet Sand Heads—New Westminster, soit \$133.88, portant à \$284.70 le total des frais de pilotage de Vancouver à New Westminster (pour le calcul des droits d'autres trajets, cf. *Appendice F*). Cet écart considérable dans les droits tient à ce que la circonscription de pilotage de New Westminster est séparée des eaux libres par d'autres eaux de pilotage. Ainsi, tout navire venant du large doit d'abord passer dans les eaux de la circonscription de la C.-B. ou, s'il emprunte le détroit de Rosario, passer dans les eaux américaines de pilotage, et dans chaque cas les droits de pilotage de ces circonscriptions s'ajoutent à ceux de New Westminster. Un autre exemple est le voyage par le même *Pacific Northwest*, de Brotchie Ledge à New Westminster *via* le détroit de Haro. Au tarif de 1963, les droits de pilotage de la C.-B. s'élevaient à \$125.59 et ceux de New Westminster, à \$133.88, soit un total de \$259.47, presque le double des frais de pilotage de

Brotchie Ledge à Vancouver. C'est là un problème commun aux circonscriptions qui n'ont accès aux eaux libres que par les eaux d'autres circonscriptions. En pareil cas, les navires recourent aux services de pilotes de différentes circonscriptions, qu'il leur faut rémunérer séparément. En vertu de la législation actuelle, il faudrait aménager le tarif de manière à faire supporter la totalité des frais d'exploitation de la circonscription par les navires qui utilisent les services de ses pilotes. Si l'on donne suite à la recommandation générale 21 de la Commission (Cf. *Titre I*, p. 575), l'autorité centrale pourra remédier à la situation si, à son avis, la totalité des frais de pilotage à payer pour atteindre le port de New Westminster sont excessifs et nuisent au port et à l'intérêt public. Les mesures correctives pourraient prendre alors la forme d'une subvention de la Caisse de péréquation proposée.

b) Plaintes des pilotes

Les pilotes se plaignent de n'être pas assez payés. De 1939 à 1962, leur rémunération, disent-ils, n'a pas augmenté de 100%, puisqu'elle est passée de \$525 par mois à \$1,000 par mois. Comme les pilotes de la circonscription de la C.-B., ils comparent leur rémunération avec celle d'un groupe de navigateurs salariés, les capitaines de remorqueurs, classe 1, dont le salaire, au cours de la même période, est passé de \$295 à \$591 par mois, plus un supplément de \$45 pour un nombre fixe d'heures supplémentaires, soit une augmentation réelle de 200%*, à laquelle s'ajoutent diverses prestations: table et logement et, parfois, fourniture d'uniformes et d'habillement. De plus, les frais d'exploitation des compagnies de remorqueurs augmentaient aussi, par suite de l'obligation d'employer deux équipages et de payer la moitié des primes d'assurance-maladie, accident et vie. Les pilotes firent remarquer que pour obtenir les mêmes avantages ils doivent payer les primes eux-mêmes, c.-à-d. sur les recettes de la circonscription (Mémoire des pilotes, art. 41 à 45 inclus). Ils ajoutèrent qu'ils sont à la merci de la conjoncture économique, des conflits du travail et du trafic maritime requérant leurs services.

Les pilotes déclarèrent:

- (i) qu'ils consentiraient à devenir employés de la Couronne et à recevoir un salaire annuel, à condition que le salaire soit approprié et s'accompagne de conditions convenables de travail;
- (ii) qu'en vue de maintenir leur statut de navigateurs professionnels spécialisés, les pilotes devraient recevoir des gains comparables au moins à ceux du capitaine le mieux payé qui utilise leurs services (Mémoire des pilotes, art. 46). Ils croient savoir que certains capitaines de navires non canadiens reçoivent \$1,500 par mois.

Les pilotes reconnurent que les armateurs supportent de lourds frais de services divers: dockers, bateliers, remorqueurs et bien d'autres. Ils déclarèrent, par contre, que «les droits de pilotage sont des frais négligeables au

* Le calcul indique 115.6%.

regard de la valeur des services rendus». Ils ajoutèrent que les droits qu'on leur verse sont loin d'atteindre les salaires accordés à la main-d'œuvre semi-professionnelle et non qualifiée (Mémoire des pilotes, art. 39).

Comme autre solution pour remédier à l'insuffisance de leur rémunération, ils proposèrent:

- (i) une augmentation appropriée du tarif;
- (ii) que le ministre des Transports devienne l'autorité de pilotage de manière que toutes les recettes aillent aux pilotes et que les dépenses de la circonscription soient payées sur les fonds publics, comme c'est le cas pour les circonscriptions où le ministre des Transports est l'autorité de pilotage.

COMMENTAIRE

A vrai dire la plainte des pilotes a pour origine le statut d'entrepreneurs indépendants dont ils bénéficiaient avant 1930. Les inconvénients du statut ambigu d'employés *de facto* qui est aujourd'hui le leur ne peuvent disparaître que s'ils acquièrent sans restriction le statut d'employés de la Couronne.

Quant à leur suggestion de maintenir leur statut de navigateurs professionnels spécialisés en gagnant au moins autant que le capitaine le mieux payé qui utilise leurs services, elle se fonde sur de fausses prémisses, car les deux professions ne sont en rien comparables. Il est exact que le pilote est un marin expérimenté, un expert de la navigation locale dans sa circonscription et qu'il doit pouvoir manœuvrer les plus grands navires qui y entrent, mais là cesse la comparaison. La navigation n'est qu'une des nombreuses responsabilités du capitaine d'un navire (Cf. *Titre I*, pp. 159 à 163, critères recommandés pour fixer le salaire des pilotes ou revenu à atteindre).

Depuis de nombreuses années, les pilotes réclament que le ministre des Transports devienne l'Autorité de pilotage de la circonscription de New Westminster, leur principale raison étant les avantages financiers qu'ils en retireraient. Jusqu'en 1949, la ligne de conduite du gouvernement consistait à n'apporter aucune subvention directe ou indirecte aux circonscriptions dont l'autorité de pilotage n'était pas le Ministre. Le différend qui aboutit à la grève de 1959 apporta un certain assouplissement de cette attitude, mais les pilotes réitérèrent leur demande dans l'espoir de recevoir le même traitement et la même aide financière dont bénéficient entre autres leurs collègues de la C.-B.

c) Grève de 1959

Le 4 mai et le 28 mai 1956 (pièce 1169), les pilotes écrivirent à leur autorité de pilotage pour lui faire savoir que les frais d'entretien et d'exploitation du bateau-pilote ne devraient plus être assumés par la circonscription, «d'autant plus que dans tous les autres ports de la côte ouest du Canada l'entretien relève du ministère des Transports». Sachant par ailleurs que la loi

ne permettait pas d'aider financièrement une circonscription administrée par une commission locale, ils demandèrent d'investir le ministre des Transports des fonctions d'autorité de pilotage. Après avoir étudié la demande, s'être informée de la rémunération et du volume de travail dans les autres circonscriptions, l'Autorité de pilotage de New Westminster tira la conclusion que, dans l'intérêt du port de New Westminster et des pilotes eux-mêmes, la circonscription devait rester sous la direction d'une autorité locale. Au cours d'une réunion mixte tenue le 10 octobre 1956, elle informa les pilotes de sa décision.

Bientôt cependant le débat reprit à l'annonce par le ministère des Transports de sa décision d'assujettir le bateau-pilote aux Règlements de l'inspection des navires à vapeur, mesure entraînant une augmentation sensible des frais d'entretien et d'exploitation du bateau-pilote et une diminution correspondante des gains nets des pilotes. Le 14 décembre 1956, le président du comité des pilotes écrivit directement au ministère des Transports pour lui demander formellement de prendre charge de la circonscription, malgré l'attitude adoptée par l'autorité de pilotage. Il admettait franchement que la raison de sa demande était d'ordre financier, c.-à-d. le coût déjà élevé de l'exploitation du bateau-pilote, qui risquait de s'accroître encore par suite de la décision du ministère d'assujettir le bateau-pilote aux Règlements de l'inspection des navires à vapeur.

Pour leur part, les membres de l'autorité de pilotage, en vue d'alléger les difficultés financières des pilotes, supprimèrent à partir du 1^{er} janvier 1957 l'indemnité mensuelle (atteignant \$1,300 en 1956-1957) qu'ils touchaient sur les recettes de pilotage avec le consentement des pilotes, en dédommagement des dépenses que leur occasionnaient leurs fonctions.

Le 18 septembre 1957, les pilotes adressèrent à l'autorité de pilotage une nouvelle demande touchant les taux de pilotage, les conditions de travail, le congé mensuel et le transport. L'autorité de pilotage étudia la demande et recueillit des données sur les heures de travail de chaque pilote au cours d'un certain nombre de mois, sur le temps passé en transport et sur ses affectations. Le 15 mai 1958, dans un mémoire adressé au ministère des Transports, elle faisait connaître la difficulté financière qu'elle éprouverait en 1958 et en 1959, en comparaison avec 1957, et donnait à l'appui des chiffres sur les recettes et les dépenses, ainsi que sur la rémunération et les congés des pilotes. Comme remède à la situation, le mémoire proposait d'abord la prise en charge du service de bateau-pilote par le ministère des Transports et, deuxièmement, une augmentation importante du tarif (pièce 1427y).

L'augmentation des frais d'exploitation du bateau-pilote avait obligé la circonscription à dépenser en 1957 plus de 50% des recettes brutes et il était à craindre que la position des pilotes ne devienne déplorable dans l'éventualité d'une diminution du trafic. De fait, une diminution se produisit à l'été de 1958 par suite de la grève des dockers, et une autre en 1959 par suite de la grève des bûcherons.

Dans cette situation fâcheuse, les pilotes de New Westminster reçurent l'appui des pilotes de la C.-B. et de la *Canadian Merchant Service Guild*.

Le gouvernement décida d'abord de modifier sa politique financière à l'égard des circonscriptions où le Ministre n'était pas l'autorité de pilotage et, le 19 novembre 1958, le directeur des Règlements de la marine informait les pilotes que le ministère des Transports se préparait à assumer la charge du service de bateau-pilote le 1^{er} avril 1959, mais qu'aucune décision n'avait été prise quant à la question de confier au Ministre l'autorité de pilotage (pièce 1427z[1]). Mais, dans une lettre ultérieure, en date du 25 février 1959, le directeur déclarait que son ministère envisageait de demander au gouverneur en conseil de nommer le ministre des Transports comme autorité de pilotage à compter du 1^{er} avril 1959, et il continuait en énumérant les formalités à remplir pour procéder au changement (pièce 1427z[2]).

Cependant, le 1^{er} avril et dans les mois qui suivirent rien ne se fit ni dans l'un ni dans l'autre cas. Il semble que le ministère des Transports ait reconsidéré son projet et décidé de ne pas faire nommer le Ministre autorité de pilotage, mais que le ministère assumerait la charge du service de bateau-pilote aussitôt que possible et étendrait cette mesure aux autres circonscriptions à commission. Comme cela créait un précédent, le ministère appréhendait des difficultés à obtenir l'approbation nécessaire.

Mais la grève des bûcherons de la C.-B. du 7 juillet 1959 précipita les événements. L'autorité de pilotage écrivit au ministère des Transports, insistant pour qu'il assume sans retard la charge du bateau-pilote. Cet appel, appuyé par les autorités municipales, reçut une attention spéciale et fut rapidement approuvé. Le 27 août 1959, le décret en conseil C.P. 1959-19/1093 (pièce 52) autorisait le ministère des Transports à prendre en charge, à compter du 1^{er} avril 1959, le bateau-pilote et la station de pilotage.

Par la suite, on procéda aux formalités nécessaires pour effectuer le transfert du service de bateau-pilote et le directeur des Règlements de la marine rencontra l'autorité de pilotage pour en arrêter les conditions. Une lettre datée du 23 octobre 1959 (pièce 1169) informa l'autorité de pilotage que le ministère deviendrait propriétaire du bateau-pilote et de la propriété de Steveston «aux conditions discutées en détail avec M. Alan Cumyn, directeur des Règlements de la marine, au cours de sa récente visite». La lettre ajoutait: «notre contentieux exige une déclaration signée des pilotes et par laquelle chacun d'eux renonce à toute prétention qu'il a ou peut avoir à l'égard de cet actif.» La lettre concluait en disant qu'il était décidé pour le moment que le Ministre ne deviendrait pas l'autorité de pilotage. Cependant, il ne fallait pas y voir un refus ni considérer la prise en charge du bateau-pilote comme une mesure préliminaire au remplacement de la Commission locale par le Ministre comme autorité de pilotage.

Au début de novembre, on n'avait fait aucun progrès. Le 12 novembre 1959, le secrétaire écrivit dans le procès-verbal de la réunion de l'autorité que, faute de trafic et à cause des dépenses d'exploitation considérables du

service de bateau-pilote, les pilotes n'avaient reçu que \$130 pour le mois d'octobre, que leur traitement moyen pour les trois derniers mois ne s'établissait qu'à \$340 et qu'ils s'irritaient de plus en plus des lenteurs du ministère des Transports. L'autorité fit connaître à Ottawa, par télégramme, la situation, en insistant pour qu'on agisse immédiatement.

Cependant, la question du bateau-pilote n'était qu'un des points litigieux parmi tant d'autres se rapportant à des questions de finance et de rémunération. Mentionnons, entre autres, un débat sur les taux de pilotage entre les pilotes, l'autorité de pilotage et la *Vancouver Chamber of Shipping*. Au paragraphe 46 de leur mémoire, les pilotes se réfèrent à l'acte draconien auquel ils durent avoir recours pour obtenir une augmentation des droits. Leur situation financière était désespérée: depuis 1956, ils négociaient avec le ministère des Transports pour la cession du bateau-pilote, et les grèves des dockers et des bûcherons avaient eu aussi de dures répercussions sur leur revenu. Enfin, en dépit d'assurances réitérées du ministère des Transports, rien n'avait été fait.

Démoralisés, les pilotes décidèrent le 23 novembre 1959 de se mettre en grève sous le couvert d'une assemblée générale. Celle-ci, qui dura 48 heures, eut lieu dans les locaux de la *Canadian Merchant Service Guild*, à Vancouver, et les sept pilotes y assistèrent. Le secrétaire de l'autorité de pilotage en fut averti, mais lorsqu'ils reçurent des affectations par téléphone ou par télégramme, les pilotes opposèrent un refus. Deux ou trois navires étaient en instance d'appareillage et un autre devait arriver ce soir-là, mais les pilotes convoqués firent savoir que l'assemblée n'avait pas pris fin.

Le 24 novembre, au cours d'une rencontre en vue de résoudre les problèmes, le président de l'autorité de pilotage fit savoir aux pilotes qu'il avait reçu du directeur des Règlements de la marine un appel téléphonique, confirmé plus tard par télégramme, l'avisant que le ministère des Transports était disposé à assumer, dès ce jour, la charge du bateau-pilote à condition d'imposer immédiatement à tous les navires un droit d'embarquement et de débarquement de \$10. Le gouvernement assumerait aussi la responsabilité, à la même date, du prêt bancaire accordé à l'autorité de pilotage. On discuta aussi les taux et on s'entendit pour accorder aux pilotes la parité avec Vancouver qu'ils demandaient pour les mouvements et autres postes peu importants. On fixa une autre rencontre pour le lendemain.

A la réunion du 25 novembre, les pilotes se dirent prêts à reprendre le travail si l'autorité de pilotage leur donnait l'assurance qu'elle recommanderait ces accords et s'efforcerait de les faire mettre en œuvre. L'autorité de pilotage adressa aussitôt au directeur des Règlements de la marine un télégramme exposant les revendications des pilotes et recommandant qu'on leur donne suite sans délai, à savoir:

- (i) que la structure des taux de base de pilotage reste inchangée;
- (ii) que le ministère des Transports prenne à sa charge l'exploitation du service de bateau-pilote ainsi que l'actif et le passif;

- (iii) que les droits de mouvements, de passage du pont, de retenue et d'annulation soient mis à parité avec ceux du port de Vancouver.

En outre, s'appuyant sur les promesses que leur avaient faites les fonctionnaires du ministère des Transports, les pilotes réclamaient le remboursement des frais d'exploitation du bateau-pilote depuis le 1^{er} avril 1959. Cela ne fut pas accordé, mais le reste fut accepté et le ministère des Transports assumait la responsabilité du service de bateau-pilote à compter du 25 novembre 1959.

7. ADMINISTRATION FINANCIÈRE

(1) CAISSE DE PILOTAGE DE NEW WESTMINSTER

Jusqu'en 1959, la circonscription de pilotage de New Westminster devait couvrir ses frais, conformément à la règle établie. Cette année-là, le gouvernement fédéral dérogea pour la première fois à sa ligne de conduite et prit à sa charge les frais d'exploitation du service de bateau-pilote (Cf. p. 345). Il y dérogea une seconde fois en 1966 lorsque le ministère des Transports entreprit de fournir aux pilotes des appareils portatifs de radiophonie.

Toutes les autres dépenses sont cependant payées sur les recettes de pilotage et la rémunération de chaque pilote représente une part égale des recettes nettes (désignées généralement sous le terme de fonds commun) qui sont distribuées mensuellement.

L'autorité de pilotage garde et gère une seule caisse, la Caisse de pilotage qui désigne le compte en banque où elle dépose toutes les sommes qu'elle reçoit. Contrairement à ce qui se passe dans la circonscription de la C.-B., le bilan financier de New Westminster tient compte de toutes les recettes et dépenses de la Caisse de pilotage, quelles que soient leur nature et leur fin.

Il n'existe pas de caisse de réserve parce que le partage entre les pilotes des recettes nettes se fonde sur l'argent effectivement rentré et non, comme dans la circonscription de la C.-B., sur les sommes gagnées, perçues ou non (Cf. pp. 198 et suiv.). Les pilotes étant peu nombreux, une caisse de réserve ne revêt pas la même importance que dans la circonscription de la C.-B. Des difficultés se produisent néanmoins et provoquent d'inutiles contestations lorsqu'un pilote prend sa retraite, qu'un nouveau pilote est nommé ou qu'un pilote prend un congé sans salaire, compromettant ainsi son droit à participer au fonds commun. Pour remédier à cette situation, la circonscription de New Westminster devrait suivre la même méthode que la C.-B.

La caisse de retraite des pilotes fut supprimée en 1958, quand elle fut confiée à une compagnie d'assurances contre garantie de prestations de pension (Cf. p. 393).

Le secrétaire assume la responsabilité de la gestion financière de la circonscription, c.-à-d. la garde de la caisse de pilotage, la facturation et la perception des droits, la tenue des livres, le paiement des dépenses et la distribution des recettes, ainsi que la rédaction des procès-verbaux des réunions des membres de la commission.

Comme dans toutes les autres circonscriptions, les droits sont calculés et facturés sur la base des renseignements portés sur les fiches de pilotage, identifiant le navire en cause et les services rendus. Le pilote établit et signe la formule que le capitaine contresigne. L'autorité de pilotage utilise une formule spéciale fournissant des renseignements complets sur tous les services fournis, d'après lesquels le secrétaire calcule les droits et tient les statistiques.

Le secrétaire témoigna n'avoir aucune difficulté à percevoir les droits qui sont normalement payés dans les trente jours. Jamais l'autorité n'a dû entamer des poursuites pour les toucher et sa seule créance irrécupérée le fut en mars 1959, par suite de la faillite de l'*Alaska Freight Lines*, de Seattle. Il est arrivé cependant que les pilotes aient eu à protester auprès de l'autorité de pilotage contre des retards de paiement dont certains atteignaient 90 jours. P. ex., le 5 novembre 1963, les pilotes signifièrent officiellement leur protestation au sujet des comptes en souffrance en date du 31 octobre 1963: trois étaient dus au mois d'août et sept au mois de septembre. L'autorité donna alors des instructions au secrétaire pour qu'il prenne les mesures nécessaires afin de percevoir tout compte échu depuis 60 jours.

Tous les ans, un bureau indépendant d'experts-comptables procède à la vérification des livres du secrétaire et adresse un état certifié au ministère des Transports. En outre, on adresse à ce dernier le rapport annuel sur la formule prescrite, ainsi que l'exige l'article 332 de la Loi sur la marine marchande (pièces 149 et 152). Les vérificateurs, tous les deux ou trois mois au cours de l'année, procèdent à des vérifications par sondages, en vue de s'assurer que les droits de pilotage sont calculés avec exactitude.

En 1961, pour des besoins comptables, les vérificateurs substituèrent l'année civile à l'année financière comme exercice.

L'*appendice E* est un tableau comparatif des années 1961 et 1967 reclassées dans l'ordre de l'analyse qui suit.

Comme dans la circonscription de la C.-B., l'état financier ne contient pas de rubriques «Comptes à recevoir» et «Comptes à payer», car il n'est destiné qu'à montrer les recettes et les déboursés. On traite séparément les comptes payables pour les services auxiliaires, c.-à-d. le bateau-pilote et les radiotéléphones portatifs fournis par le ministère des Transports. A cet égard, le ministère est considéré comme tiers à qui l'autorité de pilotage est directement redevable de ces sommes. Elle lui paie donc mensuellement les droits pour ces services rendus, qu'ils aient été ou non perçus. Cette manière de procéder a suscité parfois les protestations des pilotes, mais elle est

strictement conforme à la situation juridique puisque ce sont les pilotes qui doivent au gouvernement les droits des services auxiliaires, et non les navires (Cf. *Titre I*, p. 121).

Il était d'usage autrefois de maintenir un solde créditeur ou réserve pour faire face à des dépenses imprévues, encore que celle-ci fût immédiatement distribuée en cas de retraite d'un pilote ou de la nomination d'un nouveau pilote. Cette réserve qui, en avril 1955, s'élevait à \$2,300 fut supprimée le 31 mars 1957 à la demande des pilotes. Les droits de pilotage en souffrance ne figurent pas dans les états financiers; néanmoins l'autorité de pilotage paie les factures sur réception, sauf quand elle décide de payer de gros montants par versements échelonnés. Le dernier cas de ce genre eut lieu en 1958, pour réparer le bateau-pilote (Cf. p. 344). Cependant, ni la loi ni le règlement ne le permettent (Cf. *Titre I*, p. 117).

A) *Actif et postes de recettes*

Certains actifs sont encore en possession de l'autorité de pilotage; ceux qui sont nécessaires pour son fonctionnement. Depuis la prise en charge du service de bateau-pilote par le ministère des Transports, il ne s'agit que de matériel de bureau qui n'apparaît pas sur l'état financier, mais dont la valeur totale est mentionnée chaque année par les experts-comptables dans le préambule de leur rapport certifié. En 1957-1958, p. ex., lorsque l'autorité de pilotage possédait encore le bateau-pilote et la propriété de Steveston, cette valeur figurait pour \$45,621.61 (avec un prêt bancaire de \$24,013.39 comme passif au titre d'immobilisations). L'état financier de 1967 indique que l'actif de l'autorité consiste uniquement en «meubles, équipement de bureau et matériel d'un prix coûtant de \$1,843.49» (pièce 152).

La caisse de pilotage comporte les recettes suivantes:

- a) *Droits de pilotage*, c'est-à-dire tout ce qu'énumère et définit le tarif, et que nous avons étudié plus haut (Cf. pp. 372 à 378). Il s'agit des droits des services rendus par les pilotes, des indemnités et du coût des services auxiliaires fournis par le ministère des Transports, soit le service de bateau-pilote et le matériel portatif de radiophonie. Ces droits constituent la presque totalité des recettes de la circonscription. En 1961 et en 1967, années analysées à l'*appendice E*, il n'existait pas d'autres sources de revenu.
- b) *Recettes diverses*, c'est-à-dire les indemnités perçues en cas de quarantaine ou de transport hors de la limite de la circonscription, les droits d'examen et de brevet, et les amendes. Des indemnités sont aussi prévues par la Loi sur les accidents du travail et la police d'assurance-accidents des pilotes. Pourtant depuis nombre d'années rien ne figure sous ces rubriques, sauf les droits de brevet. Étant donné l'emplacement de la station d'embarquement, il y a

peu de risque qu'un pilote soit emmené hors de la limite de la circonscription. Comme nous l'avons vu précédemment et autant qu'on puisse s'en assurer, jamais une mesure disciplinaire n'a été prise contre un pilote de New Westminster. Les pilotes sont si peu nombreux que les vacances sont rares et, partant, les recettes provenant des droits d'examen et de brevet sont minimales. En outre, il semblerait que la disposition du règlement (art. 14[2]), qui prévoit un droit d'examen de cinq dollars payable par chaque candidat, reste lettre morte. On a vu plus haut (Cf. p. 349) que le dernier examen fut tenu en 1962, et que sur les 37 postulants, 12 remplissaient les conditions exigées. Or, ni en 1962 ni en 1963 l'état financier ne mentionne de recettes de cette source. Par contre, ceux de 1963 et de 1964 font état chacun, sous la rubrique «Divers» d'une recette de \$10, manifestement le droit du brevet temporaire du pilote Patterson (Règlement, art. 15[1]) délivré le 1^{er} janvier 1963, et celui de son brevet permanent (Règlement, art. 15[3]) délivré l'année suivante. Le droit d'examen est illégal et, dans un régime de pilotage dirigé, le brevet devrait être gratuit (Cf. *Titre I*, p. 291). Les dernières sommes reçues au titre des accidents du travail et de l'assurance-groupe des pilotes remontent à 1954 (pièce 14270).

B) Passif et postes de dépenses

L'autorité de pilotage n'a que peu d'occasions, s'il en est, de percevoir de l'argent revenant à un tiers, sauf les droits de pilotage se rapportant aux services auxiliaires fournis par le ministère des Transports. Aussi peut-on diviser les dépenses en deux catégories:

- a) Dépenses d'exploitation de la circonscription et du service;
- b) Sommes versées aux pilotes ou pour leur compte.

a) Dépenses d'exploitation de la circonscription et du service

(i) Services auxiliaires

Les dépenses de la circonscription qui se rapportent aux services auxiliaires se limitent aux droits de pilotage perçus pour les services de bateau-pilote et de radiotéléphone. En 1967, ces services ont coûté à l'autorité de pilotage \$1,093.75. (Pour détails sur le coût brut et net du service de bateau-pilote et sur le déficit annuel comblé par le gouvernement, cf. tableau, p. 362).

Ces dépenses de services auxiliaires, prélevées sur les droits de pilotage, se sont élevées en 1961 et en 1967, respectivement à 7.5% et 7.2% des recettes brutes totales de la circonscription.

(ii) *Dépenses générales de la circonscription*

Ce sont les dépenses de personnel, de bureau et de transport des pilotes. Elles représentaient en 1961, 16.2% et, en 1967, 19.8% du total. Si le Ministre devenait l'autorité de pilotage de la circonscription, le gouvernement assumerait les frais de bureau et de salaires du personnel; en 1961 et en 1967, ces frais se sont élevés respectivement à 10.5% et à 12.9% du total.

Les dépenses de personnel de bureau comprennent le salaire des membres de ce personnel et les bénéfices d'appoint qui leur sont accordés, c'est-à-dire leur salaire plus les cotisations versées en vertu des lois d'assurance-chômage et des accidents du travail, les primes d'assurance-maladie et du régime des pensions. La protection contre la maladie prend la forme d'une assurance souscrite à la *C.U. & C. Health Services Society*. Le secrétaire et son adjoint paient la moitié de la prime et l'autorité de pilotage paie l'autre moitié. Le secrétaire bénéficie d'une police à la *Mutual Life Assurance Company of Canada* comportant une assurance sur la vie de \$10,000, plus une pension de \$100 par mois à l'âge de 65 ans, payable à la retraite. Le secrétaire et l'autorité de pilotage paient chacun la moitié de la prime, soit \$25.80 par mois. En cas de retraite anticipée, le secrétaire obtiendra le remboursement de ses contributions.

Les dépenses normales de bureau comprennent le loyer, l'éclairage, le blanchissage, le service de concierge, le téléphone, le télégraphe, l'affranchissement, les impressions, la papeterie et les fournitures de bureau, mais il s'y ajoute d'autres dépenses d'exploitation telles que la publicité, les services de contentieux et de vérification, les frais bancaires, ainsi qu'un certain nombre de petites sommes groupées sous la rubrique «Dépenses diverses». On y trouve entre autres certaines dépenses collectives des pilotes et qui rentreraient normalement dans une autre catégorie. L'une d'elles est l'article «bonis et cadeaux» (Cf. p. 392). Faute de détails, elles ne peuvent figurer séparément.

Les dépenses de voyage des pilotes constituent (en dehors de la rémunération des pilotes) l'article de dépense le plus important de la circonscription: 5.7% en 1961 et 6.9% en 1967. Le pilotage étant dirigé et les pilotes, des employés *de facto*, ces dépenses sont comprises dans celles de la circonscription afin que la rémunération des pilotes soit d'un montant net, comme un salaire.

Conformément à l'article 10(2)(c) du règlement, le pilote est remboursé des dépenses qu'il a effectivement engagées dans l'accomplissement de ses fonctions, mais il doit, pour se conformer à cette disposition, présenter une note de frais détaillée. Cependant, on n'observe pas le règlement à la lettre. Pendant longtemps ce fut un régime d'allocation de frais. Antérieurement au 9 novembre 1957, le pilote recevait une allocation de frais de \$25 par mois. A cette date, lors de la réunion de l'autorité de pilotage celle-ci, à la demande des pilotes, supprima cette allocation et à la place, autorisa les pilotes à utiliser des taxis dans certains cas énumérés dans

le procès-verbal, le prix en étant directement facturé à l'autorité. Plus tard on y substitua une allocation de frais par trajet ou par mouvement, que l'autorité, lors de sa réunion du 25 juin 1962 (pièce 1427s) porta à \$9 par trajet et \$6 par mouvement, sans que le pilote soit tenu de fournir la justification de ces dépenses.

Lors d'une séance de la Commission en 1963, le secrétaire de l'autorité de pilotage déclara qu'à son avis ces allocations représentaient une juste moyenne puisque les pilotes travaillaient surtout le soir et qu'ils devaient utiliser un taxi. Un pilote reçoit donc toujours la même somme, même s'il n'est pas appelé d'urgence à cause d'un navire n'ayant pas satisfait à l'exigence de l'E.T.A., bien que dans ce cas on débite ce navire de frais spéciaux (Cf. pp. 376 et 377).

En septembre 1966, on porta les allocations à \$10.50 par trajet et \$7 par mouvement. En décembre 1966, on ramena la première à \$10, à la suite de la suppression du péage sur le pont de l'île Lulu (pièce 1525i)

La moyenne des frais de voyage payés par pilote à l'effectif fut de \$1,381.63 en 1961 et de \$1,477.06 en 1967.

COMMENTAIRE

Bien qu'illégal, puisque contraire au règlement, ce mode d'allocations garde une valeur certaine et devrait être conservé par voie d'une modification au règlement. Il faudrait toutefois prendre soin d'en fixer le montant d'une manière réaliste; sinon, ce n'est qu'un moyen de dissimuler des gains réels. Il semblerait que le meilleur procédé serait une combinaison d'allocations minimales payées sans pièce justificative et du remboursement de sommes supérieures sur production des reçus.

b) Sommes versées aux pilotes ou pour leur compte

On trouve ici quatre catégories de dépenses: les bénéfiques d'appoint, les dépenses payées sur le fonds commun pour les pilotes en tant que groupe, les cotisations de retraite et la rémunération des pilotes. Ces dépenses en 1961 et en 1967 ont atteint respectivement 76.2% et 73% des recettes brutes totales de la circonscription.

(i) Coût des bénéfiques d'appoint

Il s'agit des primes versées pour l'assurance-maladie et l'assurance-voyage souscrites collectivement par les pilotes, des cotisations versées en vertu de la Loi des accidents du travail et, depuis 1967, en vertu du Régime de pensions du Canada. Le montant atteignit \$1,449.40 en 1961 et \$2,839.90 en 1967.

En ce qui concerne les accidents du travail, les pilotes sont considérés comme les employés de l'autorité de pilotage et celle-ci verse la totalité des cotisations conformément aux lois de la C.-B. Dans une lettre en date du 26 février 1959, la Commission des accidents du travail de la C.-B. (pièce 176)

précisa à l'Autorité de pilotage de New Westminster dans quelle mesure la loi protège le pilote:

«Lorsque le pilote quitte son domicile pour se rendre à Steveston, quel que soit le mode de transport utilisé, sa protection ne commence qu'à partir du moment où il atteint le quai de Steveston, prêt à monter à bord de la vedette. Il reste assuré jusqu'à l'amarrage du navire à New Westminster, mais sa protection cesse dès qu'il a quitté le navire ou le bureau de l'autorité de pilotage.»

Par suite de cette décision, les pilotes n'étaient donc pas protégés entre leur domicile et le bureau et Steveston, d'une part, et entre leur domicile et le bureau des pilotes ou les divers postes d'amarrage, d'autre part. Ils songèrent d'abord à imiter les pilotes de la C.-B. et à renoncer au bénéfice de la Loi des accidents du travail, mais finirent par décider qu'il valait mieux la conserver, car elle était sûre et peu coûteuse et, en outre, ils en obtenaient une meilleure protection. Cependant, pour se protéger pendant les parcours non couverts, ils décidèrent de souscrire une assurance-groupe contre les accidents qui leur accordait une prestation de \$150 par semaine plus une indemnité au décès, pour une prime annuelle collective de \$560.

En outre, les pilotes sont souscripteurs d'une assurance-maladie à la *C.U. & C. Health Services Society*, dont la prime est payée sur les recettes de la circonscription.

(ii) *Dépenses payées pour les pilotes en tant que groupe*

Il s'agit surtout des dépenses de congrès, des frais de nourriture des pilotes à bord du bateau-pilote, des bonis et cadeaux.

La rubrique «Congrès» apparut pour la première fois en 1961. Le montant de \$100 par an en 1961 et en 1962 fut porté à \$500 en 1963. Dans sa lettre du 14 janvier 1965 (pièce 14270), le secrétaire donne l'explication de cette rubrique:

«La rubrique des dépenses de congrès représente les débours pour l'envoi d'un délégué au Congrès national des pilotes. En général, le délégué des pilotes de la circonscription de la Colombie-Britannique représente aussi les pilotes de New Westminster et ceux-ci versent \$100 à titre de contribution à ses dépenses. En 1963, les pilotes de New Westminster envoyèrent leur propre délégué, d'où la dépense accrue cette année-là. On considère que l'échange d'idées et d'informations est un avantage mutuel pour les pilotes et la circonscription et donne donc lieu à une dépense de la circonscription.»

En 1964 et en 1965, le montant fut de \$100 et, en 1966, de \$210.65. En 1967, il ne figure pas comme rubrique particulière, mais est inclus dans la rubrique «Divers»—\$150.

En 1963, apparaît une nouvelle rubrique: bateau-pilote—nourriture des pilotes, \$185.56. Comme nous le disons à la page 362, jusque-là les pilotes payaient cette nourriture de leur poche à raison de \$5 à \$7 par mois par pilote. Dans la lettre mentionnée plus haut (pièce 14270), le secrétaire explique également la nouvelle rubrique:

«En ce qui concerne la rubrique intitulée «Nourriture à bord du bateau-pilote», jusqu'en 1960 le bateau était exploité par la circonscription et la nourriture

des bateliers et des pilotes figurait, comme approvisionnements, au compte d'exploitation du bateau-pilote. A la prise en charge du service par le ministère des Transports, les bateliers reçurent une indemnité de nourriture et la rubrique fut supprimée. Les pilotes versèrent alors une contribution personnelle à un fonds destiné à l'achat des vivres nécessaires; cependant tous, les bateliers comme les pilotes de la C.-B., utilisaient les vivres, alors que peu d'entre eux contribuaient au fonds. C'est pourquoi en 1963 on décida de fournir de nouveau la nourriture aux pilotes, au titre des dépenses de la circonscription. On en fixa le montant à \$25 par mois, en vigueur encore aujourd'hui.»

A la rubrique des dépenses diverses figurent les «bonis et cadeaux» qui entrent dans la même catégorie. Selon le procès-verbal des réunions, les pilotes votent la somme et le secrétaire la paie sur la caisse de pilotage, et par conséquent indirectement, pour le compte des pilotes. En fait, les pilotes la paient de leurs propres deniers. Cependant, le montant n'en est jamais révélé et il est impossible de le séparer des autres dépenses diverses. C'est l'explication que donne le secrétaire dans sa lettre du 14 janvier 1965 (pièce 1427o):

«Au sujet des bonis et des cadeaux, c'est la coutume depuis nombre d'années de donner comme présents à Noël des boissons, des cigares, du chocolat, des certificats de cadeau, etc., à diverses personnes ayant rendu service ou ayant apporté une excellente collaboration au cours de l'année. Il s'agit en général de préposés à l'amarrage, éclusiers, opérateurs radio, bateliers, etc. Il arrive aussi qu'on offre un petit cadeau en argent au secrétaire et à son adjoint. Ces cadeaux sont payés sur la caisse de pilotage et sont inclus dans les dépenses diverses.»

(iii) *Cotisations de retraite*

Autrefois, outre les cotisations obligatoires, on versait à la caisse de retraite des pilotes les amendes, les droits d'examen, les droits de brevet, les droits perçus des navires qui ne prenaient pas de pilote et d'autres recettes ne provenant pas des droits de pilotage, comme le loyer perçu de la location de la propriété de Steveston. Cette dernière source de revenu a disparu depuis la cession de la propriété au ministère des Transports.

A partir du 1^{er} octobre 1958, la caisse des pilotes fut transformée (Cf. p. 393) et l'on cessa cette manière de procéder, car on jugea que la modicité des montants en cause ne justifiait pas toutes les opérations comptables qu'exigerait leur répartition au prorata entre les pilotes. Avec l'approbation du ministère des Transports, on supprima la disposition du règlement (art. 52, règlement de 1930). Les faibles revenus provenant de ces sources n'étant pas affectés à un emploi déterminé sont inclus maintenant dans les recettes nettes et partagés entre les pilotes (pièce 1427g et n).

La seule source de recettes pour alimenter le fonds de pension est donc constituée par les cotisations obligatoires qui sont fixées à 7% des recettes brutes de la circonscription, après déduction des droits des services auxiliaires.

(iv) *Rémunération des pilotes*

Après la déduction des dépenses susmentionnées, il reste le revenu net qui appartient aux pilotes à l'effectif durant le mois. Il est partagé entre eux, au prorata du temps pendant lequel ils ont été disponibles. Un pilote stagiaire reçoit 75 % de la part d'un pilote permanent.

Cette part, calculée ainsi, est considérée comme un salaire aux fins de l'impôt sur le revenu (Cf. pp. 367 à 369). L'autorité, comme un employeur, retient l'impôt sur le revenu et la cotisation au Régime de pensions du Canada.

8. CAISSE DE RETRAITE

La caisse de retraite de la circonscription de New Westminster fut créée par le règlement général de 1930. Jusqu'en 1958, elle payait une prestation fixe par année de service en retour d'une cotisation variable sous forme d'un pourcentage des recettes de la circonscription de pilotage. Celle-ci déposait annuellement à la banque 7% des recettes brutes pour le fonds de pension et, quand le dépôt atteignait un certain montant, l'autorité de pilotage l'investissait en obligations du gouvernement.

En 1958, ce régime de retraite mécontenta les quatre pilotes à l'effectif, car en retour de cotisations relativement importantes ils ne bénéficiaient que de prestations insignifiantes et, d'autre part, il était impossible pour un petit groupe de recevoir des prestations plus élevées tout en maintenant une gestion actuarielle saine. Ils négocièrent donc avec plusieurs compagnies d'assurances pour un régime plus avantageux et optèrent pour une offre de la *North American Life Assurance Company* d'un régime de retraite à paiement constitutif préfix sous forme d'une caisse collective de retraite employeur-employés.

Le 1^{er} octobre 1958, l'autorité de pilotage, avec l'approbation du ministère des Transports et du ministère des Finances, et à la demande des pilotes (quatre en activité et deux en retraite), donna à contrat le régime de retraite et céda le fonds de pension accumulé à la compagnie d'assurances. L'état des «recettes et dépenses» de la circonscription de l'année financière se terminant le 31 mars 1959 indique un versement à la *North American Life Assurance Company* de \$99,205.58, ce qui liquidait le fonds de pension.

Le ministère des Transports déclara que le régime de retraite de cette circonscription n'exigeait pas son approbation et qu'il n'avait agi que dans le but d'être utile. L'autorité de pilotage n'avait pas choisi la gérance du fonds de pension par le gouvernement fédéral, conformément à l'option autorisée par l'article 366, Loi sur la marine marchande de 1934. Cependant, au nom de l'Autorité de pilotage de New Westminster, le ministère des Transports consulta les actuaires du Département des assurances et transmit leur avis à l'autorité et aux pilotes. Le ministère rappela aussi aux pilotes l'incompatibilité apparente du régime projeté au regard de leur statut légal (Cf. p. 355).

Le régime collectif de retraite actuellement en vigueur est basé sur une contribution individuelle et annuelle de \$900 et toute somme versée en plus accroît la pension individuelle. Un pilote qui commence à contribuer à 35 ans et qui prend sa retraite à 65 ans reçoit une pension de base de \$340 par mois au lieu des \$150 prévus dans l'ancien régime (pièce 175).

Cette police comporte plusieurs options pour le pilote. Si, p. ex., il quitte son emploi avant l'âge de la retraite, il peut opter entre *a*) abandonner sa participation au régime contre paiement comptant d'une somme égale à la totalité des contributions faites pour son compte, ou *b*) recevoir une rente à paiement différé à l'âge normal de la retraite. S'il meurt avant d'atteindre l'âge de la retraite, ses bénéficiaires reçoivent la totalité des contributions faites pour son compte. Par contre, une fois qu'il a adhéré au régime, il ne peut l'abandonner à moins qu'il ne quitte « le service de son employeur » (pièce 151).

La police comporte une clause rétroactive à l'effet d'augmenter la pension des deux pilotes retraités. La compagnie d'assurances a utilisé leur part dans l'ancienne caisse pour l'achat d'une part pour chacun d'eux dans le nouveau régime de retraite (pièce 175).

On rédigea un nouveau texte du règlement de la circonscription en vue de l'adapter à la nouvelle situation (C.P. 1960/1035, du 28 juillet 1960). On supprima les articles concernant les prestations de pension, et ceux qui affectaient à la caisse de retraite les sommes provenant des amendes, des droits d'examen et de brevet, ainsi que les droits perçus des navires n'employant pas de pilote (Cf. p. 270); mais on conserva les dispositions relatives à la retenue à la source obligatoire de la cotisation de retraite et à la détermination du montant annuel à mettre de côté aux fins de la pension. L'autorité de pilotage continue à prélever annuellement 7% des recettes brutes de la circonscription comme dette prioritaire sur la caisse de pilotage et en verse le montant à la *North American Life Assurance Company*. Jusqu'à ce jour, cette déduction de 7% a suffi amplement pour satisfaire à l'exigence contractuelle de \$900 par pilote en activité (Cf. *Titre I*, p. 499).

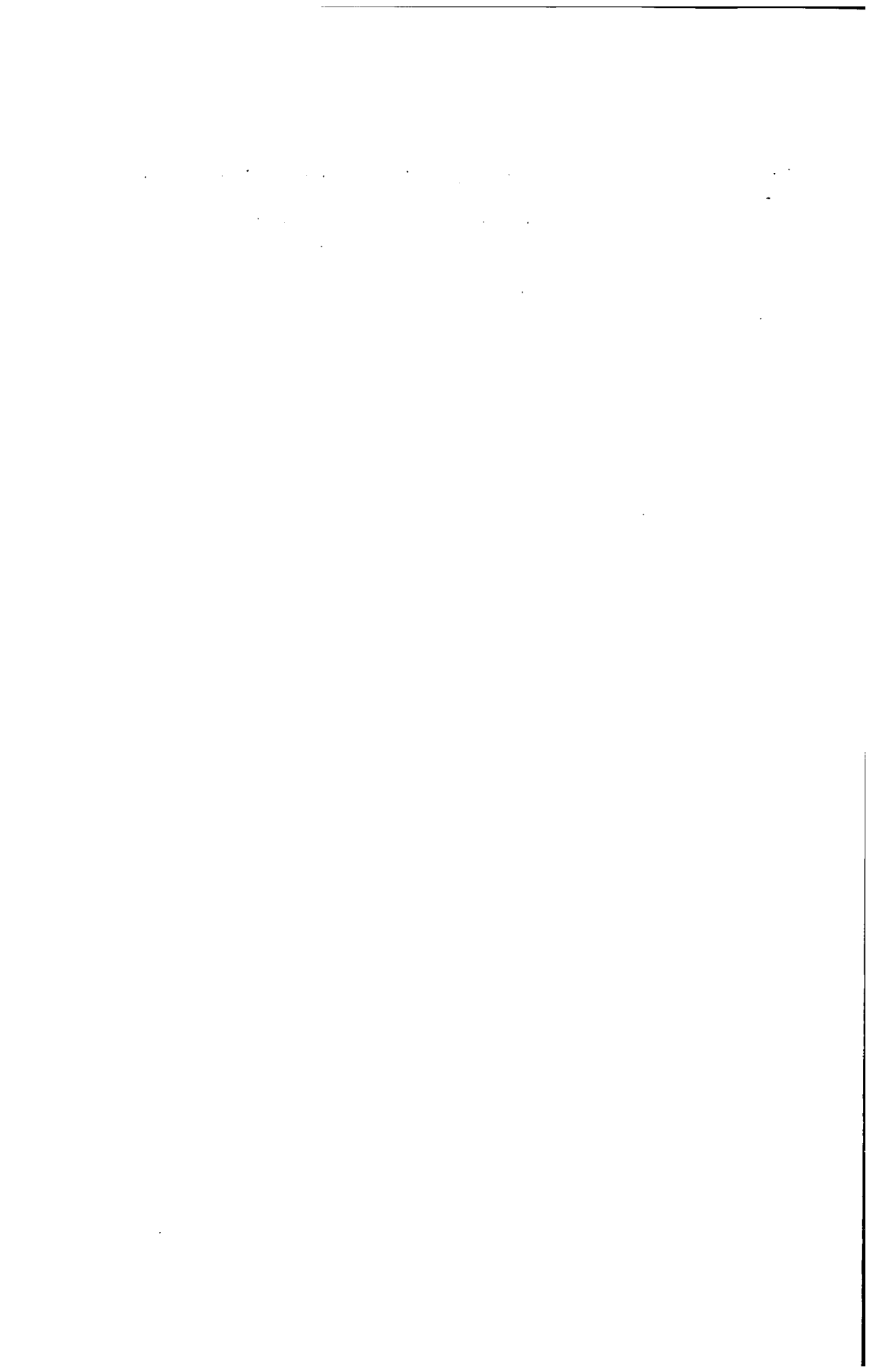
ADDENDUM

(Cf. pp. 299 et 358)

Le premier sinistre maritime survenu au pont du chemin de fer, depuis 1934, avec un pilote à bord du navire, a eu lieu le 2 juillet 1968. Le navire impliqué est un navire classique à passerelle centrale, le s/s *Harry Lundeborg*, de 524'10" de longueur, qui effectue régulièrement huit à dix escales par an à New Westminster avec un chargement en vrac de gypse qu'il décharge au poste d'amarrage *Domtar*, à un mille environ en amont du pont. Après le débarquement de sa cargaison, le navire appareilla du poste d'amarrage *Domtar* à 20 h 30 pour descendre avec le courant. Alors qu'il

franchissait le couloir sud, son avant, d'abord, puis son arrière heurtèrent la travée tournante ouverte, lui occasionnant des dommages considérables qui obligèrent à fermer le pont à la circulation ferroviaire. Le navire subit aussi des avaries importantes qui ne l'empêchèrent pas, néanmoins, de continuer sa route.

Des informations dont on dispose, il semblerait que la responsabilité de l'accident ne puisse être imputée ni au pilote ni au capitaine, mais qu'il est dû au risque de navigation que constitue la crue saisonnière. La règle adoptée par les pilotes est de ne pas faire descendre un navire lorsque le niveau de l'eau à l'échelle de marée de Mission City atteint ou dépasse 20 pieds. En l'occurrence, l'échelle indiquait 19.03 pieds, ce qui constitue un niveau de la rivière bien supérieur à la normale. Le courant atteignait, au pont, une vitesse de cinq à six nœuds. Le navire descendait à demi-vitesse (estimée à six ou sept nœuds sur l'eau), mais à environ un demi-mille du pont, les machines furent mises en avant toute en vue d'obtenir l'action optimale du gouvernail (pièce 1525k).



Chapitre D

RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES RELATIVES À LA CIRCONSCRIPTION DE NEW WESTMINSTER

RECOMMANDATION 1

Que la circonscription de New Westminster demeure une circonscription de pilotage distincte, avec comme territoire commun le port de Vancouver, le port proposé de Roberts Bank et leurs eaux adjacentes, dans le seul but de permettre aux pilotes de New Westminster de commencer ou de terminer leurs trajets sur le fleuve Fraser

D'après les critères énoncés dans la recommandation générale 8 de la Commission (Cf. *Titre I*, pp. 523 et suiv.), les eaux navigables du fleuve Fraser devraient demeurer une circonscription de pilotage distincte. Par suite des caractéristiques physiques de ses chenaux, de l'influence des marées et des conditions changeantes des eaux, les pilotes de New Westminster doivent posséder des connaissances et une expérience locales supérieures et les maintenir constamment. Étant donné le petit nombre de bâtiments employant des pilotes, on ne peut satisfaire à ces exigences qu'avec un petit groupe de pilotes constamment et exclusivement affecté à la navigation dans ces eaux.

Ce point de vue, généralement admis depuis longtemps, était aussi celui de deux Commissions royales précédentes: la Commission Robb en 1918 (Cf. p. 272) et la Commission Morrison en 1928 (Cf. p. 272).

Un service de pilotage distinct devrait normalement avoir sa propre autorité de pilotage. Une autorité de pilotage connaissant à fond les besoins de son service et qui est disponible pour exercer une surveillance constante et agir promptement en cas d'urgence constitue un facteur essentiel à l'efficacité du service (Recommandation générale 8).

L'ampleur de ces responsabilités absorbantes dans la circonscription de New Westminster interdit à toute autre autorité de pilotage de les assumer. La seule autre autorité disponible et suffisamment proche pour assumer la tâche est l'actuelle Autorité de pilotage de la circonscription de C.-B. (ou l'autorité de pilotage de la circonscription proposée du golfe de Georgie), mais ses propres responsabilités sont trop grandes pour qu'elle puisse consacrer au service de pilotage de New Westminster le temps et l'attention constante qu'exigent l'administration et la direction de ce service.

Tous les intéressés conviennent que l'autorité de pilotage locale mérite des louanges pour son administration. On constate que les membres de cet organisme ont assuré le service du pilotage d'une manière très efficace et très pratique. Toutes les questions relevant de la compétence de l'autorité de pilotage ont été réglées rapidement et correctement, contraste flagrant avec l'administration de la circonscription de C.-B. et d'autres circonscriptions où la fonction de l'autorité de pilotage est assumée par le ministre des Transports. L'administration centralisée à Ottawa a donné lieu à d'amères récriminations tant de la part des pilotes que des armateurs.

La seule objection au régime actuel en vigueur à New Westminster est de nature économique. Le montant excessif de l'ensemble des frais de pilotage qu'un bâtiment doit payer pour atteindre New Westminster (Cf. pp. 379 et 380) porte préjudice aux armateurs, au port et aux pilotes. La suggestion d'une fusion avec la circonscription de C.-B., faite par les armateurs, et la recommandation des pilotes que le Ministre devienne leur autorité de pilotage ne sont que des tentatives visant à corriger ce handicap économique.

S'il est nécessaire, dans l'intérêt public, de prévoir un service de pilotage efficace et sûr, comme l'estime la Commission (Cf. recommandation suivante), on ne devrait pas permettre que la question de financement fasse obstacle. C'est une raison suffisante pour s'abstenir de modifier une organisation qui s'est révélée indispensable et très efficace.

Il existe cependant d'autres moyens de régler la situation économique sans bouleverser les fondements de l'organisation actuelle.

La meilleure solution du problème pour les pilotes serait de devenir employés de l'autorité (Cf. p. 381). Ils recevraient ainsi un salaire fixe adéquat, dans des conditions de travail déterminées, ainsi qu'une rémunération additionnelle pour leur travail supplémentaire en période de pointe, et des bénéfices d'appoint. Sinon, les difficultés financières des pilotes s'aggraveront à mesure que la situation de la circonscription se détériorera.

Cette solution ne réduirait pas cependant le coût du pilotage aux armateurs. On pourrait y apporter un remède partiel en réduisant le plus possible le montant global des frais de pilotage par la suppression du traitement injuste de la circonscription de New Westminster, dû au tarif actuel de la C.-B. (Cf. p. 379). En outre, conformément à la recommandation de la *Pacific Coast Terminals Limited* (Cf. p. 281), on devrait permettre aux pilotes de New Westminster de commencer ou de terminer leurs trajets de pilotage dans les ports adjacents à la limite maritime de leur circonscription, c.-à-d. le port de Vancouver et le port proposé de Roberts Bank. La zone de Sand Heads devrait être aussi une station d'embarquement commune (C.-B., Recommandation 2, p. 213).

La preuve indique qu'environ 30% du pilotage de New Westminster s'effectue sur des bâtiments en provenance ou à destination de Vancouver. Les pilotes de New Westminster n'auraient pas de difficulté à acquérir les

connaissances locales et la maîtrise professionnelle voulues pour piloter de Sand Heads au port de Vancouver et pour y amarrer ou en appareiller. La longueur de ces trajets exigerait des tarifs de pilotage plus élevés tout en restant sensiblement moindres que la somme des droits des circonscriptions de New Westminster et de la C.-B. (Cf. p. 379). De plus, cette solution offrirait l'avantage marqué d'une économie du temps des pilotes puisque les trajets s'effectueraient avec un pilote au lieu de deux comme c'est actuellement le cas. Sans augmenter exagérément le volume de travail des pilotes de New Westminster, on libérerait ainsi la circonscription de la C.-B., ou la circonscription proposée du golfe de Georgie, d'un nombre considérable d'affectations de courte durée. On donnerait aussi en partie satisfaction aux plaintes des pilotes en ce qui concerne la retenue prolongée à bord du bateau-pilote (Cf. p. 362).

Les autres aspects du problème économique devront être réglés par une aide financière provenant d'une source extérieure qui pourrait être la caisse de péréquation de l'autorité centrale si l'on donne suite à la recommandation générale 21 de la Commission.

RECOMMANDATION 2

Que le pilotage dans les eaux de la circonscription de New Westminster soit classé, pour le moment, comme service public

Du point de vue de la sécurité de la navigation, la nécessité d'un service de pilotage approprié et efficace sur le fleuve Fraser ne fait aucun doute. Sauf en cas de faible tirant d'eau d'un bâtiment, la navigation sur le fleuve exige de sérieuses connaissances et une grande expérience locales et, à cause de l'étroitesse du chenal, un sinistre maritime majeur risquerait de bloquer l'accès de New Westminster pendant une très longue période. En outre, il est évident que, sans un service de pilotage adéquat, New Westminster serait absolument inaccessible aux long-courriers modernes.

Cependant, il faut évaluer l'importance du pilotage sur le fleuve d'abord du point de vue de l'économie nationale et, ensuite, du point de vue de la région environnante. Il faut déterminer si New Westminster ne devient pas graduellement désuet comme port de mer et, dans l'affirmative, si cela est contraire à l'intérêt public.

A première vue, il semblerait que New Westminster reste un port de mer par suite d'un héritage du passé qui s'est perpétué au cours des ans, bien que les circonstances et les conditions qui justifiaient sa création se soient considérablement modifiées. Au temps de la colonie, le fleuve Fraser constituait la principale voie d'accès vers l'intérieur de la Colombie-Britannique méridionale. New Westminster se trouvait à l'intérieur des terres aussi loin que pouvaient aller la plupart des long-courriers et aucun autre port n'était d'accès aussi direct à la vallée du Fraser. La situation est maintenant totalement différente, car le port de Vancouver, port en eau profonde

et d'accès facile, a été créé depuis longtemps et, avec l'avènement des moyens de transport modernes, Vancouver est maintenant aussi proche de l'intérieur de la province et du reste du Canada que New Westminster. Les transports routiers modernes affectent sérieusement aussi les importations et les exportations par eau en ce qui concerne New Westminster et ses environs immédiats. A cause des limitations du trafic océanique dues aux caractéristiques naturelles du fleuve Fraser, l'industrie locale trouve souvent plus économique d'expédier les produits à Vancouver par camions ou par péniches que de faire venir un navire pour une cargaison partielle.

La question suivante est celle-ci: dans quelle mesure devrait-on dépenser des fonds publics pour conserver à New Westminster son caractère de port de mer? Devrait-on y effectuer seulement des travaux d'entretien pour lui permettre de prospérer comme port côtier, en le laissant perdre peu à peu son caractère de port de mer, ou entreprendre de grands travaux pour le maintenir accessible aux long-courriers de plus en plus grands? Une telle politique exigerait d'importants investissements pour draguer le chenal à une profondeur suffisante et l'élargir dans les courbes afin de permettre le passage de bâtiments plus longs, pour supprimer le pont du chemin de fer et le reconstruire sur un autre emplacement, si l'on veut aussi rendre plus accessible le secteur nord du port. Cela entraînerait une augmentation importante des frais d'entretien du chenal amélioré.

Les mesures à prendre constituent une question de politique gouvernementale qui dépasse le mandat de la Commission. Dans son appréciation de l'importance que le service de pilotage sur le fleuve Fraser revêt pour le public, la Commission doit fonder ses conclusions sur les faits actuels. Les statistiques établissent clairement que New Westminster est devenu un port de mer d'importance secondaire (Cf. pp. 336 à 338) et que, d'autre part, le gouvernement semble satisfait de la situation actuelle puisque, jusqu'ici, il n'a pas jugé utile d'y porter remède. Cette situation de fait justifierait la conclusion que la politique actuelle du gouvernement consiste à considérer New Westminster principalement comme un port servant au cabotage et à la navigation locale, et qu'il estime que les dépenses considérables de deniers publics qui seraient nécessaires pour lui permettre de concurrencer Vancouver comme port de mer ne se justifient pas par l'intérêt public. En outre, un sinistre maritime majeur susceptible d'interdire le port aux long-courriers, même pendant une longue période, n'affecterait pas sérieusement l'économie de la région grâce à la possibilité d'utiliser d'autres moyens de transport adéquats. Dans ces conditions, le pilotage sur le fleuve Fraser ne peut être classé comme service public essentiel (Cf. critères de classement, recommandation générale 17, *Titre I*, pp. 557 et 559).

D'autre part, la Commission considère que le service demeure d'intérêt public et devrait être classé, pour le moment, comme service public jusqu'à ce que l'évolution ultérieure exige la réévaluation de son importance pour le public.

Chapitre E

APPENDICES

APPENDICE A

Carte—Circonscription de New Westminster.

APPENDICE B

- (1) Graphique—1958 à 1967. Accroissement (ou décroissance) procentuel des gains et du volume de travail des pilotes.
- (2) Tableau—1958 à 1967. Chiffres et pourcentages ayant servi à l'établissement du graphique précédent indiquant le nombre de navires pilotés, les affectations, la jauge nette pilotée, les recettes brutes de la circonscription, la répartition aux pilotes, l'effectif des pilotes, le «salaire net» moyen, ainsi que les sources de renseignements.

APPENDICE C

Tableau—1956 à 1967. Sinistres, accidents et incidents maritimes impliquant des pilotes.

APPENDICE D

- (1) Graphique—1961/1962 et 1966/1967. Nombre total annuel d'affectations; nombres totaux mensuels d'affectations et de mouvements, indiquant les pointes et les creux en comparaison de la moyenne mensuelle de l'année.
- (2) Tableau—1961/1962 et 1966/1967. Chiffres ayant servi à l'établissement du graphique précédent indiquant le nombre total d'affectations par mois et par an; la moyenne annuelle d'affectations; le nombre total de mouvements par mois et par an; la moyenne annuelle de mouvements, ainsi que les sources de renseignements.

APPENDICE E

- (1) Tableau—Analyse comparative du compte rendu financier annuel de l'Autorité de pilotage de la circonscription de New Westminster pour 1961 et 1967.
- (2) Tableau—Détails des dépenses (figurant à l'*appendice E* [1])—(a) Dépenses d'exploitation de la circonscription et du service.
- (3) Tableau—Suite des détails des dépenses—(b) Sommes payées aux pilotes ou pour leur compte.

APPENDICE F

- (1) Tableau—Comparaison des droits pour le *s/s Pacific Northwest*, conformément au tarif en vigueur en 1963.
- (2) Tableau—Calcul des droits pour le *s/s Pacific Northwest*.

Appendice A

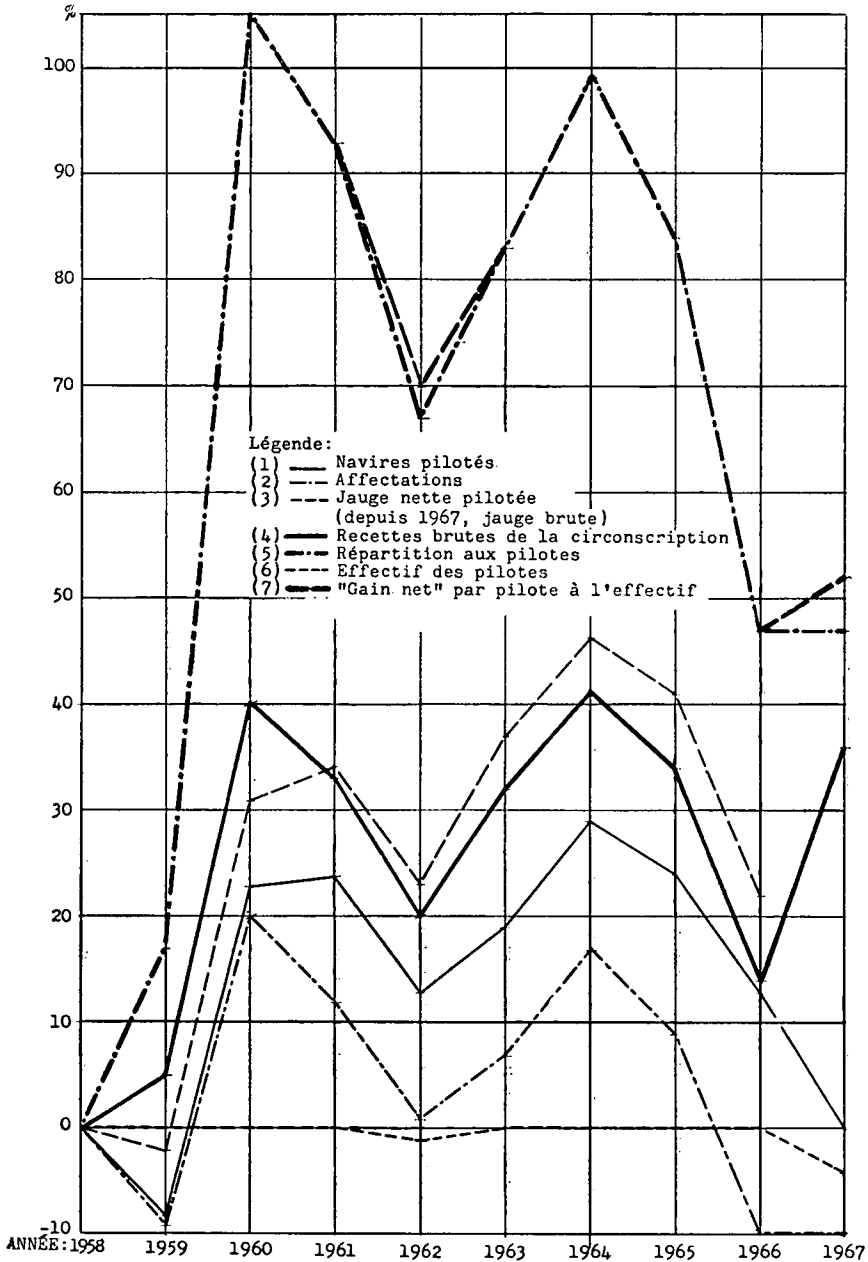
L'appendice A du *Titre I* du rapport représente dans les grandes lignes toutes les circonscriptions et zones de pilotage existant au Canada.

Au moment de l'établissement du plan général du rapport, la Commission espérait présenter la carte détaillée de chaque circonscription, mais il devint évident que cela dépasserait les limites raisonnables de chaque titre.

Étant donné que les informations que la carte aurait données sont, par ailleurs, disponibles, nous renvoyons le lecteur désireux d'obtenir des informations plus détaillées au catalogue publié par le Service hydrographique du Canada.

Appendice B (1)

ACCROISSEMENT OU DIMINUTION PROCENTUEL DES GAINS ET DU VOLUME DE TRAVAIL DES PILOTES



L'accroissement procentuel étant sensiblement le même pour la «répartition aux pilotes» et «le salaire net par pilote à l'effectif» (sauf pour 1962 et 1967) on a utilisé la courbe de la répartition (Cf. «Légende» [5] et [7]).

Appendice B (2)

GAINS ET VOLUME DE TRAVAIL DES PILOTES

Année	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
	Navires pilotés	Affectations	Jauge nette pilotée	Recettes brutes de la circonscription	Répartition aux pilotes	Effectif des pilotes	Salaire net moyen
	#	#	#	\$	\$	#	\$
1958	482	1,156	1,872,698.0	103,891.81	53,342.02	7	7,620.29
1959	444	1,048	1,844,532.0	108,658.91	62,275.48	7	8,896.50
1960	594	1,384	2,449,481	145,019.55	109,518.15	7	15,645.45
1961	598	1,299	2,513,175	138,260.61	102,830.97	7	14,690.14
1962	546	1,165	2,309,991	124,565.48	89,261.03	6.91	12,917.66
1963	574	1,235	2,570,930.5	137,108.79	97,410.44	7	13,915.78
1964	621	1,353	2,728,736.5	146,933.95	105,941.54	7	15,134.51
1965	598	1,254	2,634,144	138,767.54	98,054.78	7	14,007.83
1966	496	1,037	2,290,216.5	118,512.48	78,141.34	7	11,163.05
1967	482	1,037	non disponible	141,416.42	78,141.34	6.75	11,576.50

ACCROISSEMENT OU DÉCROISSEMENT PROCENTUEL

1958	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
1959	-7.9	-9.3	-1.5	4.6	16.7	.0	16.8
1960	23.2	19.7	30.8	39.6	105.3	.0	105.3
1961	24.1	12.4	34.2	33.1	92.8	.0	92.8
1962	13.3	.8	23.4	19.9	67.3	-1.3	69.5
1963	19.1	6.8	37.3	32.0	82.6	.0	82.6
1964	28.8	17.0	45.7	41.4	98.6	.0	98.6
1965	24.1	8.5	40.7	33.6	83.8	.0	83.8
1966	2.9	-10.3	22.3	14.1	46.5	.0	46.5
1967	.0	-10.3	non disponible	36.1	46.5	-3.6	51.9

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS:

- (1) Pièce 161 (1958-1959) et pièce 149 (1960-1967); cf. pp. 336 à 338.
- (2) Pièce 161 (1958-1959) et pièce 149 (1960-1967); cf. *Appendice D*.
- (3) Pièce 161 (1958-1959) et pièce 149 (1960-1967); cf. pp. 336 à 338. On ne dispose pas du chiffre de 1967, à cause de la substitution, cette année-là, de la jauge brute à la jauge nette.
- (4) Pièce 152. En 1966, on a porté par erreur sur le compte rendu annuel (pièce 149) et sur le rapport financier vérifié la somme de \$118,512.48; la somme exacte est de \$118,513.48.
- (5) Pièce 152; sont exclues les sommes payées à la caisse de retraite.
- (6) Pièce 169 *Appendice F* (1958-1959) et pièce 149 (1960-1967); le terme *Effectif* signifie le nombre moyen annuel de pilotes, pour lequel on tient compte de toute augmentation (c.-à-d. des pilotes stagiaires) et de toute diminution (mises à la retraite, etc.) survenues au cours de l'année.
- (7) On divise les chiffres de la colonne (5) par ceux de la colonne (6); la différence entre le «salaire net» indiqué ci-dessus et le salaire moyen par pilote du tableau de la page 367 est due aux gains moindres des pilotes stagiaires au cours de l'année.

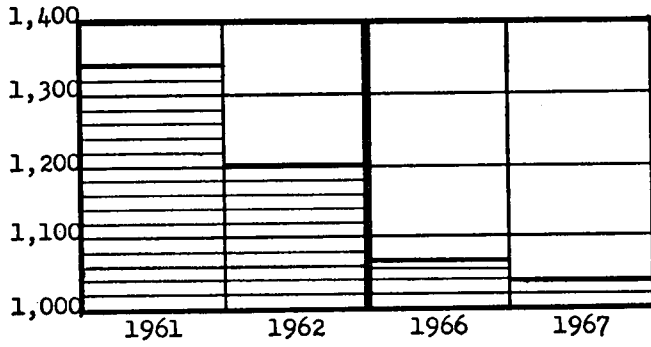
SINISTRES, ACCIDENTS ET INCIDENTS MARITIMES IMPLIQUANT DES PILOTES*

	1956	1958	1959	1961	1963	1964	1965	1966
TOTAL DES SINISTRES, ACCIDENTS ET INCIDENTS IMPLIQUANT DES PILOTES.....	1	1	1	3	5	10	5	5
A. Événements survenus en cours de navigation	0	0	1	3	2	6	1	2
I. Sinistres majeurs (avec ou sans perte de vie)	0	0	0	0	0	0	0	0
a) Perte ou abandon du navire.....	0	0	0	0	0	0	0	0
b) Échouements majeurs.....	0	0	0	0	0	0	0	0
c) Avaries majeures au navire (autres que ci-dessus).....	0	0	1	2	0	1	1	1
II. Sinistres mineurs.....	0	0	1	1	0	1	1	1
a) Échouements mineurs.....	0	0	0	1	0	1	1	1
b) Avaries mineures au navire.....	0	0	0	0	0	0	0	0
III. Accidents (autres que les sinistres maritimes).....	0	0	0	0	0	1	0	0
IV. Incidents.....	0	0	0	1	2	4	0	1
a) Talonnement dans un chenal.....	0	0	0	0	2	2	0	1
b) Incidents divers.....	0	0	0	1	0	2	0	0
B. Événements survenus au cours de l'accostage, de l'appareillage ou au mouillage du port.....	1	1	0	0	3	4	4	3
I. Sinistres majeurs (avec ou sans perte de vie)	1	1	0	0	0	0	0	0
II. Sinistres mineurs.....	1	1	0	0	3	4	3	3
a) Échouements mineurs.....	1	1	0	0	0	0	1	0
b) Avaries mineures au navire.....	0	0	0	0	3	4	2	3
(i) Heurt d'un quel.....	0	0	0	0	1	3	1	3
(ii) Collision avec d'autres navires au cours de l'accostage ou de l'appareillage.....	0	0	0	0	0	0	0	0
(iii) Collision avec des navires au mouillage.....	0	0	0	0	1	1	1	0
(iv) Incidents divers.....	0	0	0	0	0	0	0	0
III. Accidents (autres que ci-dessus).....	0	0	0	0	0	0	0	0
IV. Incidents.....	0	0	0	0	0	0	0	0
a) Quai touché.....	0	0	0	0	0	0	1	0
b) Autres navires touchés au cours de l'accostage ou de l'appareillage.....	0	0	0	0	0	0	0	0

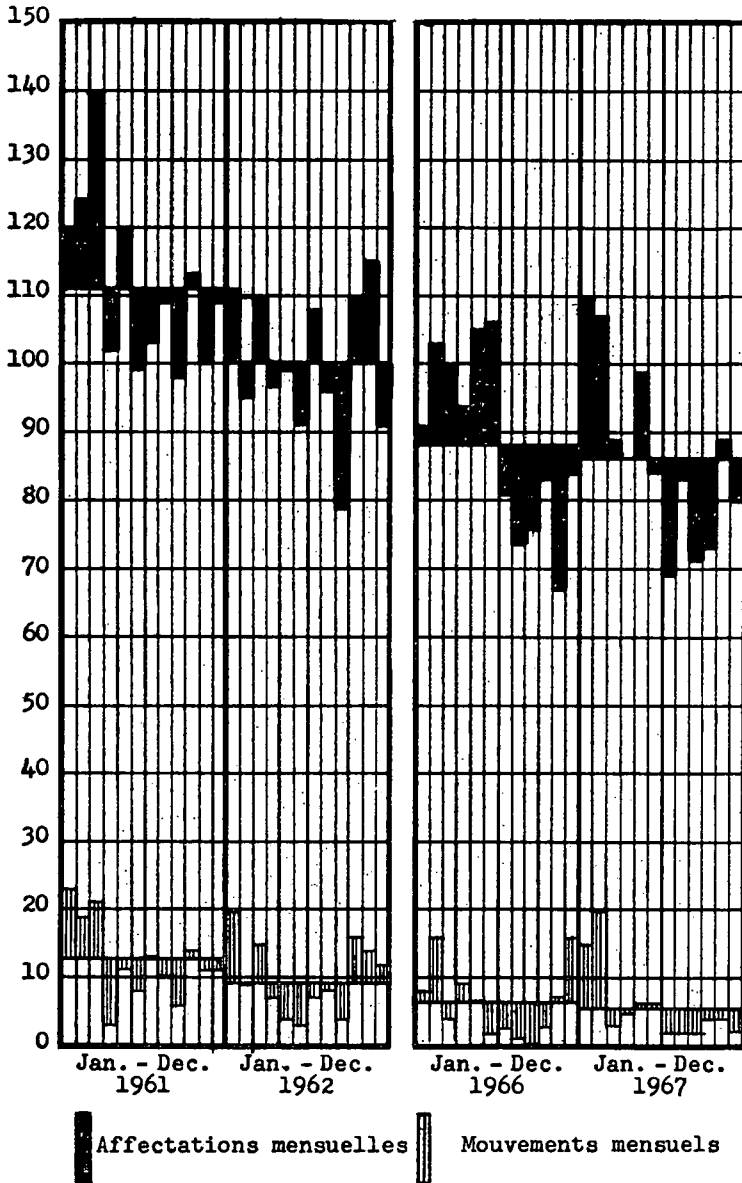
*SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièces 149, 213, 866, 1172, 1427s et 1451. Comme aucun sinistre n'a été rapporté au cours des années 1957, 1960, 1962 et 1967, celles-ci ne figurent pas sur le tableau ci-dessus.

Appendice D (1)

NOMBRE TOTAL ANNUEL D'AFFECTATIONS



NOMBRE TOTAL MENSUEL D'AFFECTATIONS ET DE
 MOUVEMENTS INDIQUANT LES PÉRIODES DE POINTE
 ET DE CREUX -COMPARÉES À LA MOYENNE
 DE L'ANNÉE



Appendice D (2)

NOMBRE TOTAL MENSUEL D'AFFECTATIONS ET DE MOUVEMENTS

Mois	1961*	1962*	1966**	1967**
Totaux mensuels d'affectations:				
Janvier.....	120	111	91	110
Février.....	124	95	103	107
Mars.....	140	110	100	89
Avril.....	102	97	94	86
Mai.....	120	99	105	99
Juin.....	99	91	106	84
Juillet.....	103	108	81	69
Août.....	109	96	74	83
Septembre.....	98	79	76	71
Octobre.....	113	110	83	73
Novembre.....	100	115	67	89
Décembre.....	109	91	84	80
Nombre total annuel d'affectations†.....	1,337	1,202	1,064	1,040
Moyenne annuelle d'affectations.....	111.41	100.16	88.67	86.67
Totaux mensuels de mouvements:				
Janvier.....	23	20	8	15
Février.....	19	9	16	20
Mars.....	21	15	4	3
Avril.....	3	7	9	5
Mai.....	11	4	6	6
Juin.....	8	3	2	6
Juillet.....	13	7	3	2
Août.....	10	8	1	2
Septembre.....	6	4	0	2
Octobre.....	14	16	3	4
Novembre.....	11	14	7	4
Décembre.....	11	12	16	2
Nombre total annuel de mouvements†.....	150	119	75	71
Moyenne annuelle de mouvements.....	12.50	9.92	6.25	5.92

*SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 169 (*Annexe «D»* du mémoire 9, présenté par les pilotes de la circonscription de New Westminster).

**SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1525c.

†Le nombre total d'affectations représente le chiffre global de trajets et de mouvements. Les chiffres qui figurent dans ce tableau ne sont pas tout à fait en accord avec ceux qu'indique le rapport annuel de la circonscription (pièce 149), mais sont légèrement plus élevés.

Appendice E (1)

**ANALYSE COMPARATIVE DU COMPTE RENDU FINANCIER
ANNUEL DE L'AUTORITÉ DE PILOTAGE DE LA
CIRCONSCRIPTION DE NEW WESTMINSTER***

A. RECETTES	1961			1967		
	\$	\$	%	\$	\$	%
a) DROITS DE PILOTAGE						
Services de pilotage.....	138,260.61		92.5	141,416.42		92.9
Services auxiliaires.....	11,210.00		7.5	10,893.75		7.1
		149,470.61	100.0		152,310.17	100.0
b) DIVERS						
Dépassement de limite et quarantaine.....	—		—	—		—
Droits d'examen.....	—		—	—		—
Droits de brevet.....	—		—	—		—
Amendes.....	—		—	—		—
Accidents du travail.....	—		—	—		—
Assurance-groupe.....	—		—	—		—
Autres.....	—		—	—		—
		149,470.61	100.0		152,310.17	100.0
B. DÉPENSES**						
a) EXPLOITATION DE LA CIRCONSCRIPTION ET DU SERVICE						
Services auxiliaires.....		11,210.00	7.5		10,893.75	7.2
Dépenses générales de la circonscription:						
Personnel.....	12,320.44		8.2	15,108.13		9.9
Bureau.....	3,418.32		2.3	4,448.56		2.9
Frais de voyage des pilotes.....	8,500.50		5.7	10,568.70		6.9
		24,239.26	16.2		30,125.39	19.7
b) SOMMES PAYÉES AUX PILOTES OU POUR LEUR COMPTE		35,449.26	23.7		41,019.14	26.9
Coût des bénéfices d'ap- point.....	1,450.22		1.0	2,839.90		1.9
Sommes payées pour les pilotes en tant que groupe.....	100.00		.1	450.00		.3
Contributions à la re- traite.....	9,671.41		6.4	9,896.31		6.5
Rémunération des pilotes†.....	102,799.72		68.8	98,104.82		64.4
		114,021.35	76.2		111,291.03	73.1
		149,470.61	100.0		152,310.17	100.0

*SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 152; cf. pp. 367 et 404.

**Pour plus de détails sur les dépenses, cf. *Appendices E (2) et E (3)*.

†Part réelle d'un pilote: 1961—\$14,690.13; 1967—\$14,310.78.

Appendice E (2)*

DÉTAILS DES DÉPENSES (figurant à l'appendice E [1])

B. DÉPENSES	1961			1967		
	\$	\$	%	\$	\$	%
a) DÉPENSES D'EXPLOITATION DE LA CIRCONSCRIPTION ET DU SERVICE						
(i) Services auxiliaires						
Bateau-pilote.....	11,210.00		7.5	9,169.41†		6.0
Radiotéléphone.....	—		—	1,724.34†		1.2
		11,210.00	7.5		10,893.75†	7.2
(ii) Dépenses générales de la circonscription						
Dépenses de personnel:						
Salaires.....	11,325.00		7.6	13,900.00		9.1
Assurance-chômage.....	48.96		.0	48.96		.0
Accidents du travail.....	194.50		.1	255.00		.2
Assurance-maladie.....	87.00		.0	101.70		.1
Régime de retraite.....	664.98		.5	802.47		.5
	12,320.44		8.2	15,108.13		9.9
Frais de bureau:						
Loyer.....	900.00		.6	1,008.00		.7
Blanchissage.....	46.95		.0	42.15		.0
Concierge.....	60.00		.0	162.00		.1
Téléphone/Télégraphe.....	1,025.83		.7	1,362.24		.9
Timbres.....	55.00		.0	39.50		.0
Papeterie.....	248.66		.2	498.92		.3
Éclairage.....	18.12		.0	17.76		.0
Publicité.....	30.98		.0	157.72		.1
Frais légaux et frais de vérification.....	380.00		.3	315.00		.2
Frais de banque.....	21.50		.0	6.80		.0
Divers**.....	631.28		.4	838.47		.6
	3,418.32		2.2	4,448.56		2.9
Frais de transport des pilotes....	8,500.50		5.7	10,568.70		6.9
	24,239.26		16.1	30,125.39		19.7
	35,449.26		23.6	41,019.14		26.9

*SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 152; cf. pp. 367 et 404.

**Ce poste comprend aussi des dépenses des pilotes en tant que groupe, entre autres «bonis et cadeaux» et «nourriture sur le bateau-pilote»; on ne peut les énumérer puisqu'elles ne figurent pas distinctement.

†Par suite d'une différence des procédés comptables, il existe une légère différence de \$95.75 entre le montant qui figure sur les rapports financiers vérifiés de l'autorité de pilotage (\$10,893.75 [pièce 152]) et celui qui a été payé au gouvernement fédéral (\$10,989.50). Il a donc été nécessaire de ventiler les chiffres se rapportant respectivement au service de *bateau-pilote* et de *radiotéléphone*.

Appendice E (3)*
DÉTAILS DES DÉPENSES
(figurant à l'appendice E [1]) (suite)

B. DÉPENSES (suite)	1961			1967		
	\$	\$	%	\$	\$	%
b) SOMMES PAYÉES POUR LE COMPTE DES PILOTES						
<i>(i) Coût des bénéfices d'appoint</i>						
Assurance-maladie.....	449.40		.3	501.50		.3
Assurance-voyage.....	560.00		.4	560.00		.4
Accidents du travail.....	440.82		.3	1,224.00		.8
Régime de pensions du Canada.....	néant		—	554.40		.4
	<u>1,450.22</u>		<u>1.0</u>	<u>2,839.90</u>		<u>1.9</u>
<i>(ii) Sommes payées pour les pilotes en tant que groupe</i>						
Dépenses de congrès.....	100.00		.1	150.00		.1
Nourriture sur le bateau-pilote**.....	néant		—	300.00		.2
Bonis et cadeaux**.....	—		—	—		—
	<u>100.00</u>		<u>.1</u>	<u>450.00</u>		<u>.3</u>
<i>(iii) Contribution au régime de retraite.....</i>	9,671.41		6.4	9,896.31		6.5
<i>(iv) Rémunération des pilotes†.....</i>	102,799.72		68.8	98,104.82		64.4
	<u>114,021.35</u>		<u>76.2</u>	<u>111,291.03</u>		<u>73.1</u>
	<u>149,470.61</u>		<u>100.0</u>	<u>152,310.17</u>		<u>100.0</u>

*SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 152; cf. pp. 367 et 404.

**Certaines dépenses des pilotes en tant que groupe sont incluses dans le poste «Divers» des dépenses d'exploitation de la circonscription, entre autres les «bonis et cadeaux» et la «nourriture à bord du bateau-pilote»; ne figurant pas distinctement, il est impossible d'en donner le montant.

†Part réelle d'un pilote: 1961—\$14,690.13; 1967—\$14,310.78.

Appendice F (1)

COMPARAISON DES DROITS CONFORMÉMENT
AU TARIF EN VIGUEUR EN 1963* POUR LE
S/S PACIFIC NORTHWEST**

(Jauge brute, 9,442—Jauge nette, 5,229)

(Tirant d'eau: à l'entrée, 20 pieds; à la sortie, 24 pieds)

DE LA MER À NEW WESTMINSTER ET RETOUR	DE VANCOUVER À NEW WESTMINSTER ET RETOUR
ENTRÉE: De la mer à Sand Heads 125.59 ⁽³⁾ De Sand Heads à New Westminster..... 133.88 ⁽¹⁾ _____ 259.47	ENTRÉE: De Vancouver à Sand Heads..... 150.82 ⁽⁵⁾ De Sand Heads à New Westminster... 133.88 ⁽¹⁾ _____ 284.70
SORTIE: De New Westminster à Sand Heads..... 144.28 ⁽²⁾ De Sand Heads à la mer..... 129.59 ⁽⁴⁾ _____ 273.87	SORTIE: De New Westminster à Sand Heads..... 144.28 ⁽²⁾ De Sand Heads à Vancouver..... 158.82 ⁽⁶⁾ _____ 303.10
TRAJET ALLER ET RETOUR.....\$533.34	TRAJET ALLER ET RETOUR..... \$587.80

(1)-(6) Pour le calcul des droits, cf. *Appendice F (2)*.

DE LA MER À VANCOUVER ET RETOUR	DE VANCOUVER À NANAÏMO ET RETOUR
ENTRÉE: De la mer à Vancouver..... 142.81 ⁽⁷⁾	ENTRÉE: De Vancouver à Nanaïmo..... 163.94 ⁽⁹⁾
SORTIE: De Vancouver à la mer..... 146.81 ⁽⁸⁾	SORTIE: De Nanaïmo à Vancouver..... 171.94 ⁽¹⁰⁾
TRAJET ALLER ET RETOUR.....\$289.62	TRAJET ALLER ET RETOUR..... \$335.88

(7)-(10) Pour le calcul des droits, cf. *Appendice F (2)*.

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS:

*Pièce 1430.

**Pièce 188.

Appendice F (2)

CALCUL DES DROITS POUR LE S/S *PACIFIC NORTHWEST*

(Jauge brute, 9,442—Jauge nette, 5,229)

(Tirant d'eau: à l'entrée, 20 pieds; à la sortie, 24 pieds)

Droits de New Westminster	Tirant d'eau*	Jauge**	Bateau-pilote†	Total
(1) De Sand Heads à New Westminster.....	52.00	71.88	10.00	133.88
(2) De New Westminster à Sand Heads.....	62.40	71.88	10.00	144.28

	Entrée	Sortie
*Tirant d'eau, \$2.60 par pied.....	52.00	62.40
**Jauge, 1.3¢ par tonneau de jauge nette.....	71.88	71.88
†Bateau-pilote de Sand Heads.....	10.00	10.00

Droits de Colombie-Britannique	Port*	Distance**	Bateau-pilote†	Total
(3) De la mer à Sand Heads.....	67.21	48.38	10.00	125.59
(4) De Sand Heads à la mer.....	71.21	48.38	10.00	129.59
(5) De Vancouver à Sand Heads.....	134.42	16.40	Néant	150.82
(6) De Sand Heads à Vancouver.....	142.42	16.40	Néant	158.82
(7) De la mer à Vancouver.....	67.21	65.60	10.00	142.81
(8) De Vancouver à la mer.....	71.21	65.60	10.00	146.81
(9) De Vancouver à Nanaïmo.....	134.42	29.52	Néant	163.94
(10) De Nanaïmo à Vancouver.....	142.42	29.52	Néant	171.94

	Entrée	Sortie
*Droits de port:		
Tirant d'eau, \$1.00 par pied.....	20.00	24.00
Jauge, ½¢ par tonneau de jauge brute.....	47.21	47.21
	67.21	71.21
	× 2	× 2
	134.42	142.42

**Droits de distance, 82¢ par mille:		
De Sand Heads à la mer.....59 milles	48.38	48.38
De Vancouver à Sand Heads.....20 milles	16.40	16.40
De la mer à Vancouver.....80 milles	65.60	65.60
De Vancouver à Nanaïmo.....36 milles	29.52	29.52
†Bateau de Brotchie Ledge, \$10 par trajet.....	10.00	10.00

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièces 188 et 1430.