

## Chapitre E

# APPENDICES

### APPENDICE A

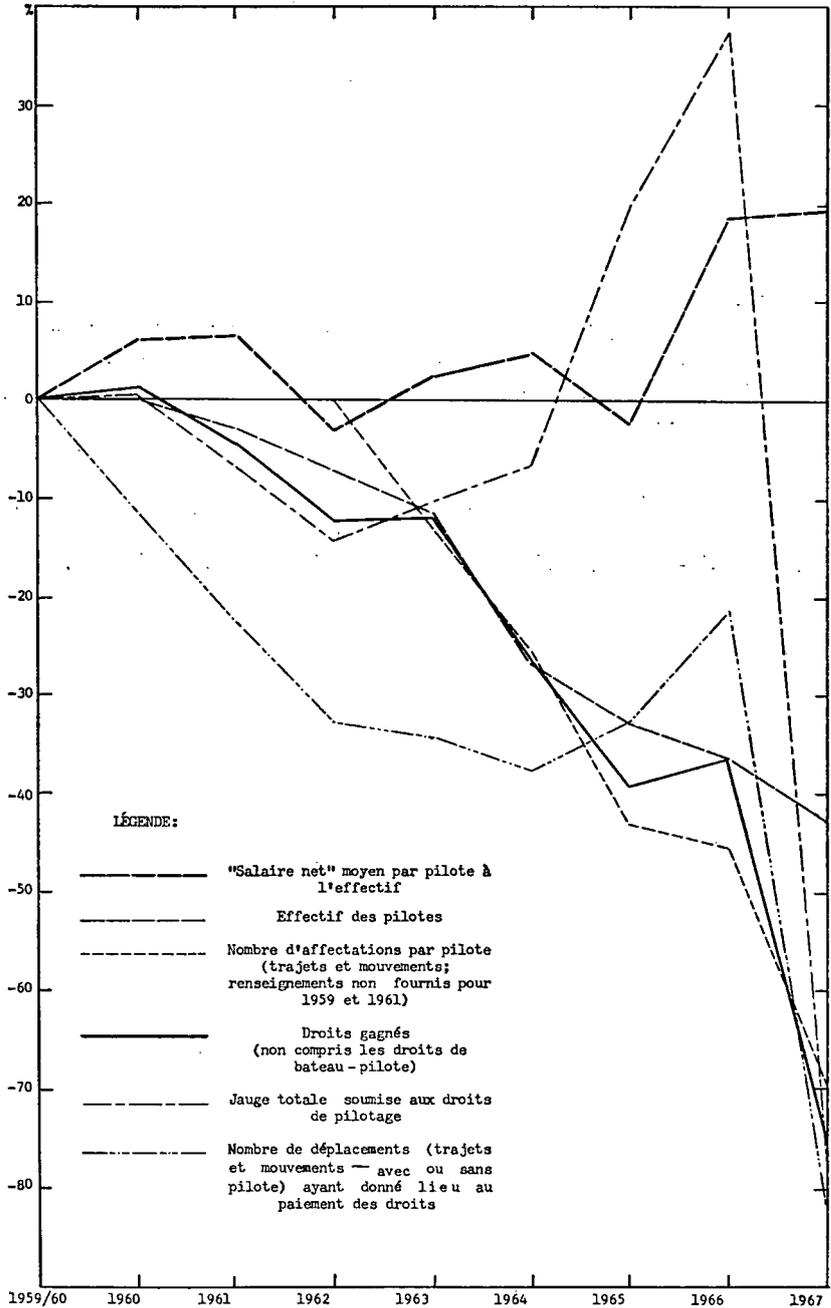
- (1) Graphique—Accroissement (ou décroissance) procentuel des gains et du volume de travail des pilotes de la circonscription de pilotage de Sydney (N.-É.).
- (2) Tableau—Gains et volume de travail des pilotes de la circonscription de pilotage de Sydney (N.-É.).

### APPENDICE B

- (1) Tableau—Sinistres, accidents et incidents maritimes impliquant des pilotes de la circonscription de pilotage de Sydney (N.-É.).
- (2) Résumé—Sinistres, accidents et incidents maritimes mentionnés ci-dessus.

Appendice A (1)

ACCROISSEMENT. (OU DÉCROISSANCE) PROCENTUEL DES  
GAINS ET DU VOLUME DE TRAVAIL DES PILOTES



## Appendice A (2)

## GAINS ET VOLUME DE TRAVAIL DES PILOTES

Année	Nombre de bâtiments acquittant les droits de pilotage*	Jauge des bâtiments acquittant les droits de pilotage	Montant des droits gagnés (non compris les droits de bateau-pilote)	Nombre de tâches réellement effectuées par les pilotes†	Effectif moyen des pilotes‡	«Salaire net» moyen par pilote à l'effectif
1959/60....	3,156	6,669,086	\$ 137,354.70	—	14.0	\$ 8,056.95
1960.....	2,799	6,711,492	139,050.99	—	14.0	8,556.95
1961.....	2,448	6,213,612	131,361.55	—	13.6	8,576.53
1962.....	2,121	5,711,694	120,345.44	1,279	13.0	7,800.00
1963.....	2,078	5,989,482	122,099.14	1,114	12.4	8,229.93
1964.....	1,965	6,214,466	100,944.80	946	10.2	8,418.88
1965.....	2,122	7,982,780	83,148.85	728	9.4	7,873.86
1966.....	2,485	9,182,655	86,809.50	698	8.9	9,535.65
1967.....	537	1,391,489	33,677.62	386	8.0	9,600.00

*Accroissement (ou décroissance) procentuel*

1959/60....	0.0	0.0	0.0	—	0.0	0.0
1960.....	-11.3	0.6	1.2	—	0.0	6.2
1961.....	-22.4	-6.8	-4.4	—	-2.9	6.5
1962.....	-32.8	-14.4	-12.4	0.0	-7.1	-3.2
1963.....	-34.2	-10.2	-11.1	-12.9	-11.4	2.2
1964.....	-37.7	-6.8	-26.5	-26.0	-27.1	4.5
1965.....	-32.8	19.7	-39.5	-43.1	-32.9	-2.3
1966.....	-21.3	37.7	-36.8	-45.4	-36.4	18.4
1967.....	-83.0	-79.1	-75.5	-69.8	-42.9	19.2

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièces 386 à 389 (trajets et mouvements).

\*Montant total des factures relatives à toutes les affectations reçues par les pilotes et celles établies en vertu du régime de paiement obligatoire des droits.

†Trajets et mouvements (Cf. pièce 1535 j).

‡Effectif des pilotes désigne le nombre de pilotes sur une base annuelle, en tenant compte de toute augmentation (pilotes stagiaires) ou diminution (mises à la retraite) se produisant au cours de l'année.

Appendice B (1)

SINISTRES, ACCIDENTS ET INCIDENTS MARITIMES IMPLIQUANT DES PILOTES DE LA CIRCONSCRIPTION DE PILOTAGE DE SYDNEY (N.-É.)

	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
<b>A. ÉVÉNEMENTS SURVENUS EN COURS DE NAVIGATION:</b>										
I. Sinistres majeurs (avec ou sans perte de vie).....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
II. Sinistres mineurs (sans perte de vie).....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
III. Accidents (sans avaries au navire).....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
IV. Incidents (sans avaries).....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>B. ÉVÉNEMENTS SURVENUS AU COURS DE L'ACCOSTAGE, DE L'APPAREIL- LAGE OU AU MOUILLAGE:</b>										
I. Sinistres majeurs (avec ou sans perte de vie).....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
II. Sinistres mineurs:										
a) Échouements mineurs.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
b) Avaries mineures au navire:										
(i) Heurt d'un quai.....	1	4	1	1	3	1	1	1	0	0
(ii) Collision avec un bâtiment au cours de l'accostage ou de l'appareillage.....	0	2	0	0	1	1	0	0	0	0
(iii) Collision avec un bâtiment au mouillage.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(iv) Autres.....	0	1	0	1	0	2	1	1	0	0
	0	6	1	1	4	4	1	1	0	0
III. Accidents (sans avaries au navire):										
a) Dommages au quai.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
b) Dommages aux bouées.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
c) Autres: dommage au câble.....	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
IV. Incidents (sans avaries):										
a) Heurt d'un quai.....	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
b) Collision avec un navire au cours de l'accostage ou de l'appareillage.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
c) Collision avec un navire au mouillage.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
d) Heurt de bouées.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
e) Autres.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	1	6	1	2	4	3	1	1	0	0
Total des sinistres, accidents et incidents maritimes.....	1	6	1	2	4	3	1	1	0	0

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièces 390, 866, 1451 et 1467.

## Appendice B (2)

SINISTRES, ACCIDENTS ET INCIDENTS MARITIMES IMPLIQUANT  
DES PILOTES DE LA CIRCONSCRIPTION DE  
PILOTAGE DE SYDNEY (N.-É.)

1958 à 1967\*

A. ÉVÉNEMENTS SURVENUS EN COURS DE NAVIGATION: Néant

B. ÉVÉNEMENTS SURVENUS AU COURS DE L'ACCOSTAGE, DE L'APPAREIL-  
LAGE OU AU MOUILLAGE:

I. Sinistres majeurs (avec ou sans perte de vie): Néant

II. Sinistres mineurs:

a) Échouements mineurs: Néant

b) Avaries mineures au navire:

(i) Heurt d'un quai:

1. 1<sup>er</sup> janvier 1958—*Granada*; cause: obscurité.
2. 3 septembre 1959—*Tramontana*; cause: mauvais mouvement de machine.
3. 5 octobre 1959—*Mapledore*; cause: erreur du pilote.
4. 31 octobre 1959—*Charlton Mira*; cause inconnue.
5. 17 décembre 1959—*Georgios A.*; cause: mauvais mouvement de machine.
6. 30 septembre 1960—*Ardglen*; cause: erreur du pilote.
7. 12 novembre 1961—*Rio Umia*; cause: erreur de l'équipage.
8. 7 juin 1962—*Wabana*; cause: vent.
9. 7 août 1962—*Dicoronia*; cause: vent.
10. 15 décembre 1962—*Gulfport*; cause: vent.
11. 27 septembre 1963—*Makaweli*; cause: au cours de l'accostage le navire prit de la bande et donna lourdement contre le quai du gouvernement.
12. 20 juin 1964—*Charlton Mira*; cause: éviter une collision avec un petit navire.
13. 27 avril 1965—*Chernovici*; cause: manœuvre.

(ii) Collision avec un bâtiment au cours de l'accostage ou de l'appareillage:

1. 11 juin 1959—*Aviz* aborde *Joas Ferreira*; cause: erreur de l'équipage.
2. 14 juin 1959—*Argus* aborde *Joas Ferreira*; cause: mauvais ordre à la machine.
3. 15 décembre 1962—Collision d'un remorqueur et du *Camelia*; cause inconnue.
4. 30 décembre 1963—*Yorkwood* heurte *Arthur Cross*, ancré au mouillage, en approchant le quai; cause: mauvais temps (aucune mesure disciplinaire; le pilote est maintenant à la retraite).

III. Accidents:

a) Dommages au quai: Néant

b) Dommages aux bouées: Néant

c) Autres:

- (i) 3 janvier 1963—*Imperial Sarnia* engage son ancre dans le câble; cause: vent; mouillage d'urgence.

IV. Incidents:

a) Heurt d'un quai:

- (i) 1<sup>er</sup> juin 1961—*Joas Ferreira* soupçonné d'avoir heurté la jetée; cause inconnue.

\*Pour le détail des statistiques annuelles, cf. Appendice B (1).



**Subdivision II**

**CIRCONSCRIPTION DE PILOTAGE DES  
LACS BRAS D'OR**

## Chapitre A

# LÉGISLATION

### 1. LOI ET RÈGLEMENTS

#### PRÉAMBULE

Outre les dispositions de la Loi sur la marine marchande, d'application générale au service de pilotage et à son organisation, la législation particulière à cette circonscription est contenue actuellement dans deux règlements: le décret créant la circonscription et le règlement général de la circonscription.

#### (1) CRÉATION DE LA CIRCONSCRIPTION ET QUESTIONS CONNEXES

La circonscription de pilotage des Lacs Bras d'Or fut créée le 9 septembre 1943 par décret du gouverneur général en conseil (C.P. 7087). Ce décret créait la circonscription par fusion des anciennes circonscriptions de pilotage de Bras d'Or et du comté de Richmond qui, de ce fait, étaient supprimées (pièce 1536a).

Les limites de la nouvelle circonscription sont définies comme suit:

«Les limites de la circonscription de pilotage des Lacs Bras d'Or s'étendent depuis la pointe Tupper dans le détroit de Canso, à l'est de la pointe Red. Elles englobent toutes les eaux navigables se trouvant dans le comté de Richmond et avoisinant ce comté, y compris le canal St. Peters, et comprendront également les eaux du lac Bras d'Or, du Grand Bras d'Or et de la baie Est et Ouest, toutes les eaux et tous les ports et havres avoisinants, aussi loin vers le nord qu'une ligne imaginaire tirée du cap Dauphin à la pointe Aconi et jusqu'au pont-route qui enjambe le Petit Bras d'Or à Petit-Bras-d'Or.»

Le décret en conseil prévoit également le paiement obligatoire des droits et nomme le ministre des Transports à titre d'autorité de pilotage.

La seule disposition manquant de clarté dans ce décret en conseil est la partie qui définit les limites sud de la circonscription, en ceci, que l'on y indique sa limite vers le large d'une manière extrêmement vague et complètement incompatible avec l'imposition du paiement obligatoire des droits de pilotage. Il est très important de savoir si la partie des eaux du détroit de Canso «avoisinant le comté de Richmond» c.-à-d. jusqu'à la pointe Tupper, est entièrement comprise dans la circonscription de pilotage et, par conséquent, si tous les navires transitant seulement dans le détroit sont assujettis

au paiement obligatoire des droits lorsqu'ils ne bénéficient pas d'une exemption. En ce qui concerne le détroit de Canso, même en interprétant l'expression «avoisinant» comme signifiant jusqu'à la ligne médiane, on ne résout pas le problème, car on aboutirait à une situation ridicule si les navires étaient obligés de naviguer sur le côté ouest du détroit pour éviter de payer les droits de pilotage.

Pour les raisons déjà indiquées (Cf. *Titre II*, pp. 259 et suiv.), la mention d'une circonscription électorale comme le comté de Richmond ne devrait jamais figurer dans la définition des limites d'une circonscription de pilotage.

## (2) RÈGLEMENTS ÉTABLIS PAR L'AUTORITÉ DE PILOTAGE

Ces règlements sont contenus dans le règlement général ratifié par décret en conseil C.P. 1960-1450 du 20 octobre 1960, modifié par C.P. 1963-1571 du 24 octobre 1963 et par C.P. 1965-686 du 13 avril 1965 (pièce 377).

Les caractéristiques majeures du règlement général sont les suivantes:

- a) Il prévoit l'entière direction des services de pilotage par l'autorité de pilotage agissant par l'intermédiaire de son représentant local, le surintendant.
- b) Les pilotes ont le statut d'employés *de facto* de l'autorité; ils ne sont autorisés à faire du pilotage qu'avec l'approbation de l'autorité. Leurs recettes sont mises en commun et leur rémunération est constituée par une part du fonds commun calculée en fonction de la disponibilité pour le service.
- c) Le droit de bateau-pilote, de \$20, est versé au fonds commun, comme les autres droits de pilotage (le service de bateau-pilote n'est pas assuré par le ministère des Transports). Les seules déductions permises sur le fonds commun sont «les dépenses courantes de la circonscription» et «les notes de frais présentées par les pilotes pour les dépenses qu'ils ont engagées dans l'exercice de leurs fonctions».
- d) Les exemptions statutaires relatives accordées aux caboteurs immatriculés dans l'un des dominions de Sa Majesté et aux bâtiments des eaux intérieures sont retirées dans la proportion d'un tiers des taux de pilotage et seulement pour les bâtiments d'une jauge nette ne dépassant pas 1,000 tx. Il en résulte une situation surprenante du fait que, selon le règlement, les grands bâtiments continuent de bénéficier d'une exemption complète tandis que les petits sont obligés de payer. Ce règlement est *ultra vires* en ce qui concerne les navires ayant droit à une exemption statutaire absolue, tels

que ceux immatriculés dans un dominion et d'une jauge nette ne dépassant pas 250 tx (art. 346[f] de la Loi sur la marine marchande).

- e) Le premier brevet délivré est provisoire. Sa durée est laissée à la décision administrative de l'autorité qui peut le retirer si elle estime que le titulaire n'est pas qualifié (Cf. *Titre I*, pp. 301-302). On délivre ensuite un brevet permanent. Aucune disposition du règlement n'autorise l'autorité de pilotage à limiter les brevets provisoires ou permanents quant à la capacité d'un pilote ou sa compétence territoriale.
- f) Il n'y a pas d'apprentissage. Les pilotes sont recrutés parmi les marins de la région, mais on n'exige pas de certificat de capacité ni d'expérience en matière de navigation pour l'obtention d'un brevet permanent. Cependant, on exige indirectement une expérience en navigation du fait qu'il faut, pour obtenir un brevet provisoire, avoir servi comme capitaine ou officier de pont à bord de bâtiments naviguant régulièrement dans la circonscription pendant deux des cinq années précédant immédiatement la date de l'examen. L'exigence a sans doute été rédigée de cette façon inhabituelle en vue de protéger les droits acquis des pilotes déjà titulaires d'un brevet lorsque la disposition du règlement fut adoptée. D'autre part, d'après la rédaction des articles 10 et 12, on pourrait croire que l'autorité a le pouvoir de délivrer trois types de brevet:
  - (i) un brevet, valide pendant une période indéterminée, attribuable à un candidat quelconque, ne satisfaisant même pas à la ou aux conditions préalables exigées pour l'obtention d'un brevet provisoire (art. 12[1]); remarquons à ce sujet que les titres et les sous-titres ne font pas partie de la législation et que l'emploi d'expressions différentes indique qu'on veut leur donner des sens différents;
  - (ii) un brevet provisoire ou de stage (second type de brevet mentionné à l'article 12[1]);
  - (iii) un brevet permanent (art. 12[3]).

Il est évident que la rédaction est mauvaise et qu'il faudrait la corriger. Aucun certificat de capacité n'est requis, même pas pour un brevet provisoire (Cf. *Titre I*, recommandation générale 13, p. 543). L'exigence concernant l'expérience réelle reste vague du fait que cette expérience doit être acquise «sur des bâtiments», ce qui, d'après la définition du règlement, comprendrait tout chaland qui n'est pas une péniche, et tous les bateaux de pêche.

- g) On prévoit des taux pour les trajets de pilotage, les mouvements, les annulations et le service de bateau-pilote, mais aucun ne concerne la retenue. Le taux est forfaitaire dans tous les cas. On substitue au facteur distance un taux différent pour chaque type de trajet prévu dans la circonscription.
- h) Il n'existe aucune disposition ni pour les congés ni pour une caisse des pilotes.

## 2. HISTORIQUE DE LA LÉGISLATION

La circonscription actuelle résulte de la fusion, en 1943, de deux circonscriptions distinctes qui furent placées sous l'autorité du ministre des Transports agissant en qualité d'autorité de pilotage, par suite de circonstances résultant du temps de guerre. Leur seule caractéristique commune était leur contiguïté.

- a) L'ancienne circonscription de Bras d'Or était limitée aux eaux intérieures comprenant toutes les eaux navigables du bras de mer de la côte nord-est de l'île du Cap-Breton, appelé Grand Bras d'Or et ses prolongements, le chenal St. Andrew, le chenal St. Patrick et le lac Bras d'Or;
- b) L'ancienne circonscription de pilotage du comté de Richmond était au contraire une circonscription côtière englobant toutes les eaux navigables sur une distance de 60 milles sur la côte sud-ouest de l'île du Cap-Breton à partir de la pointe Tupper dans le détroit de Canso à l'est du cap Fourchu, y compris le canal St. Peters, l'accès artificiel de la baie St. Peters au lac Bras d'Or.

L'étendue des eaux de pilotage auxquelles s'applique la législation dans la section de Bras d'Or a varié considérablement au cours du temps:

- a) En 1855, *Bras d'Or* fut ajouté aux ports et zones où s'appliquait la loi sur le pilotage en Nouvelle-Écosse (Cf. pp. 178 et 179). La limite du côté de la mer était l'entrée du bras de mer, à peu de distance à l'intérieur de la limite actuelle, c.-à-d. une ligne allant d'Inner Table Island au cap Dauphin (1855, 18 Victoria, chap. 123 [N.-É.]).
- b) Après la promulgation de la Loi fédérale de 1873 sur le pilotage, le gouverneur en conseil, conformément à la politique du moment, étendit les limites des eaux de pilotage de manière à y inclure un grand secteur de la côte de l'île du Cap-Breton, du cap Smoky au nord à la pointe Aconi au sud, secteur englobant, entre autres, la baie St. Anns et toutes les eaux intérieures auxquelles le bras de mer du Grand Bras d'Or donne accès, à l'exception du Petit Bras

d'Or. La circonscription portait le nom de «circonscription de pilotage du lac Bras d'Or et des Grand et Petit Bras d'Or». L'autorité de pilotage était une commission de cinq membres; trois d'entre eux étaient de «Grand Bras d'Or» et les deux autres de St. Anns. (Décret en conseil du 7 mai 1874 [pièce 1536b].)

- c) En 1883 (décret en conseil du 4 mai 1883), on supprima la circonscription côtière de 1874 pour la remplacer par une circonscription beaucoup plus petite appelée «circonscription de pilotage de Bras d'Or» n'englobant que les eaux intérieures dans les limites du comté de Victoria. La baie St. Anns, la plus grande partie du lac Bras d'Or et une partie des chenaux St. Andrew et St. Patrick ne faisaient plus partie de la circonscription (pièce 1532).
- d) En 1931 (C.P. 1640 de juillet 1931), parce qu'il n'y avait pas de pilotes pour le chenal St. Andrew ou pour le Petit Bras d'Or, les limites de la circonscription de Bras d'Or, à l'intérieur des terres, furent étendues de manière à englober toutes les eaux intérieures auxquelles le bras de mer de Grand Bras d'Or donnait accès, y compris le lac Bras d'Or et la limite vers le large constituée par une ligne joignant la pointe Dauphin à la pointe Aconi, qui fut encore prolongée jusqu'à la pointe Alder afin d'englober le petit chenal du Petit Bras d'Or.
- e) Le 6 juillet 1938, les limites furent de nouveau modifiées de manière à exclure le bras de mer Petit Bras d'Or.

Les eaux de pilotage de la partie sud de la circonscription actuelle ont également subi, au besoin, certaines modifications:

- a) Avant la Confédération, le seul pilotage de cette région s'effectuait dans le petit port d'Arichat, situé au sud de l'île Madame, l'un des dix ports auxquels s'appliquait la législation sur le pilotage en Nouvelle-Écosse adoptée en 1851 (Cf. p. 179). Les eaux de pilotage se limitaient aux eaux du port proprement dit.
- b) Par décret en conseil daté du 3 avril 1875 (modifié le 11 juin 1879), le gouverneur en conseil créa également une circonscription côtière, sous le nom de «circonscription de pilotage du comté de Richmond», s'étendant sur quelque 60 milles, de la pointe Tupper dans le détroit de Canso au cap Fourchu sur l'océan Atlantique et englobant toutes les eaux navigables du comté de Richmond, y compris la partie du lac Bras d'Or située dans ce comté. Le 11 mai 1889, la délimitation de la circonscription fut modifiée «de manière à englober la baie St. Peters, le passage Lennox, le canal St. Peters et la partie sud du lac Bras d'Or» (pièce 1532).
- c) Le décret en conseil C.P. 548 du 23 février 1894, supprima la circonscription de pilotage de 1879 et créa la circonscription de pilotage du comté de Richmond. Ses limites restaient les mêmes.

- d) Peu avant la fusion des deux circonscriptions; les limites furent modifiées le 12 avril 1943 (C.P. 2935), de manière à englober plus d'eaux intérieures, la totalité du lac Bras d'Or et une partie du Grand Bras d'Or jusqu'à Baddeck.

Le 9 septembre 1943, par décret en conseil C.P. 7087 (pièce 1536a), les deux circonscriptions de Bras d'Or et du comté de Richmond furent réunies pour former la circonscription actuelle et leurs commissions de pilotage respectives furent remplacées par le ministre des Transports qui devenait l'autorité de pilotage. C'était une mesure du temps de guerre. Pendant la guerre, les navires transportaient du charbon en empruntant ces eaux intérieures pour se protéger des sous-marins ennemis. Dans ces conditions, deux circonscriptions de pilotage ne fonctionnaient pas bien et on les remplaça par une seule. Le Ministre contrôlait les activités du pilotage et administrait la circonscription et le service par l'intermédiaire du surintendant des pilotes de la circonscription de pilotage de Sydney qui était contiguë. Les limites de la nouvelle circonscription étaient les limites actuelles (Cf. p. 324), les mêmes que les limites maritimes des deux anciennes circonscriptions sauf que la limite sud s'arrête à la pointe Red (au lieu du cap Fourchu), ce qui ramène à quelque 35 milles la longueur de sa côte sud. La législation régissant la circonscription n'a pas été modifiée depuis. Bien que la situation d'urgence n'existe plus et que le trafic par les eaux intérieures ait diminué considérablement, le trafic côtier à destination de Port Hawkesbury, qui se trouve juste à l'extérieur des limites de la circonscription, a augmenté en volume et en importance. C'est pourquoi on envisageait une réorganisation du pilotage, mais aucune mesure n'a encore été prise.

Les fonctionnaires du pilotage, au ministère des Transports, ont envisagé deux solutions:

- a) Déterminer dans quelle mesure des services de pilotage sont nécessaires dans le détroit de Canso et s'il y a lieu d'établir une circonscription distincte dans cette zone.
- b) Supprimer la circonscription des Lacs Bras d'Or en tant que telle, ou l'étendre pour qu'elle englobe le détroit de Canso, si nécessaire.

Les premiers règlements pour la circonscription du nord furent établis en 1878 (C.P. du 12 avril 1878) et, au besoin, remplacés successivement par d'autres. Cependant, les seuls règlements pour la circonscription du sud furent établis en 1894. Ils prévoyaient un service de pilotage basé sur la libre entreprise. Le nombre des pilotes à Bras d'Or fut limité à 12, et réduit à 10 en 1922 mais, à Richmond, le soin de le fixer fut laissé à la décision administrative de l'autorité de pilotage.

*Circonscription de pilotage des Lacs Bras d'Or*

Lorsque les circonscriptions furent réunies, le Ministre, en sa qualité d'autorité de pilotage, établit de nouveaux règlements (décret en conseil C.P. 7520 du 30 septembre 1943), tout à fait semblables au règlement actuel qui les remplaça en 1960.

De 1951 à 1964, la circonscription a reçu des subventions directes de la Couronne sous forme d'aide financière destinée à couvrir une partie des frais d'exploitation, d'entretien et de réparation des bateaux-pilotes. La subvention, de \$200 par an au début (C.P. 164/1166 du 9 mars 1951), fut portée à \$500 en 1954 (C.P. 1954/590 du 22 avril 1954) et à \$750 en 1960 (C.P. 1960-36/257 du 3 mars 1960). Elle fut supprimée en 1964 (C.P. 1964-24/336 du 5 mars 1964 [pièce 1497a]) après l'augmentation des taux, à compter du 24 octobre 1963, obtenue en incluant dans le tarif un droit de bateau-pilote de \$20. C'était l'une des recommandations présentées par les pilotes à la Commission.

## Chapitre B

# MÉMOIRES

Un seul mémoire (Mém. 20 [pièce 406] fut présenté en commun par les trois pilotes de la circonscription. Il expose, en substance, les limites de la circonscription, les dangers de la navigation, et le fonctionnement du service de pilotage, y compris le service des bateaux-pilotes loués, et il soumet les quatre propositions suivantes (les références ajoutées indiquent les pages du rapport où les questions sont traitées) :

- a) L'étendue et les dangers de la circonscription exigent les services de trois pilotes brevetés (Cf. p. 364).
- b) La nature et l'étendue de la circonscription exigent le service de trois bateaux-pilotes (Cf. pp. 304, 305 et 364).
- c) Un droit de bateau-pilote devrait être ajouté au tarif (Cf. p. 343).
- d) La structure tarifaire devrait être modifiée en vue de faire varier les droits «en fonction du temps et du service fournis par les pilotes».

## Chapitre C

# PREUVE

### 1. DESCRIPTION GÉNÉRALE

#### (1) LIMITES DE LA CIRCONSCRIPTION

La limite maritime nord-ouest de la circonscription correspond pratiquement à sa définition légale (Cf. p. 324), compte tenu que l'on confond fréquemment zone d'embarquement et zone de pilotage. Les pilotes considèrent que cette limite va de Table Head au cap Dauphin, nettement en deçà de la limite légale, mais on leur demande rarement d'embarquer à bord d'un bâtiment plus au large et jusqu'à la limite légale, au large de la pointe Aconi.

La limite maritime sud-ouest ne correspond plus aux besoins actuels du pilotage. Bien qu'à l'origine les services de pilotage dans cette région ne fussent requis que pour Port Arichat et le passage du canal St. Peters, il y eut ensuite des demandes pour Port Hawkesbury, juste à l'extérieur et à l'ouest de la limite de la circonscription dans le détroit de Canso, où les pilotes de la circonscription travaillent en concurrence avec un pilote local non breveté. La raison pour laquelle on avait établi la limite ouest à la pointe Tupper était que le passage du détroit de Canso s'effectuait toujours sans pilote avant la construction de la chaussée de Canso et la pointe Tupper constituait alors une zone d'embarquement pratique pour les navires à destination ou en provenance du port d'Arichat et de St. Peters ou passant par le canal St. Peters. Depuis la construction de la chaussée de Canso en 1957, les capitaines, qui n'avaient pas l'habitude du canal et de ses écluses, demandèrent les services d'un pilote. En conséquence, les pilotes de la circonscription assurent ce pilotage, souvent jusqu'à quelque 4 milles au nord-est de la chaussée de Canso, au large du feu nord de Canso et vice versa. L'autorité de pilotage est au courant et les pilotes sont autorisés à le faire par le surveillant des pilotes de Sydney. Lorsqu'ils pilotent au delà des limites de la circonscription ils ne sont plus considérés comme pilotes brevetés ni assujettis au règlement de la circonscription. Ils fixent eux-mêmes le prix de leurs services et ce revenu ne rentre pas dans la caisse de pilotage de la circonscription, mais leur appartient personnellement.

Les pilotes n'ont pas demandé l'extension de la limite de la circonscription au nord de la chaussée et ils n'ont pas parlé, dans leur mémoire, de leurs activités hors de la circonscription. Il semble qu'ils soient satisfaits de l'arrangement actuel.

A Ottawa, on a songé à étendre la circonscription à partir de la pointe Tupper pour y inclure la chaussée et, au moment des audiences de la Commission à Sydney, le surintendant avait proposé à Ottawa trois solutions possibles, résumées comme suit:

- a) Étendre la circonscription de Bras d'Or au nord-ouest pour y inclure les écluses de la chaussée et leurs approches, et au sud-est jusqu'à Mulgrave. Comme quelques-uns seulement des nombreux navires qui empruntent le canal de la chaussée de Canso prennent un pilote, on a estimé que les demandes de pilotage pourraient être facilement satisfaites par les trois pilotes de la circonscription.
- b) Créer une nouvelle circonscription pour la zone du détroit de Canso, y compris Mulgrave et la partie sud-ouest de l'actuelle circonscription de Bras d'Or. Cette proposition recevrait l'approbation locale mais on souligna que, pour le moment, l'importance du pilotage ne la justifiait pas et qu'elle ne pourrait couvrir ses frais qu'en fixant un tarif élevé ou en imposant le paiement obligatoire. Bien que 2,000 bâtiments environ passent annuellement le canal de la chaussée, la plupart d'entre eux sont petits et n'ont pas besoin de pilote. Alors que les navires ayant franchi le canal en 1962 représentaient plus d'un million de tonnes de jauge nette, les pilotes de Bras d'Or n'en ont piloté que 27. En 1963, ils pilotèrent 20 navires et le pilote local, 14.
- c) Continuer la pratique actuelle en permettant aux pilotes de Bras d'Or de fournir des services en dehors des limites de la circonscription en concurrence avec les pilotes locaux. Le surintendant préconisait cette solution parce qu'elle avait donné de bons résultats, mais il prévoyait cependant qu'une augmentation du trafic obligerait à réexaminer la situation.

Jusqu'à ce jour, on a choisi la solution (c). Le ministère des Transports a hésité à établir le paiement obligatoire des droits de pilotage dans le détroit de Canso parce qu'on ne l'a jamais exigé dans le passé.

Depuis quelques années, la zone de pointe Tupper/Port Hawkesbury n'est plus seulement une zone d'embarquement, mais la zone la plus active du sud de la circonscription, avec un effet considérable sur la distribution et la nature du service de pilotage. La plupart des navires pilotés dans cette zone sont des navires à destination ou en provenance de localités qui se sont industrialisées depuis la guerre. (Cf. Analyse du *volume de travail*, pp. 348 et suiv.) Les besoins en pilotage seront radicalement modifiés par la création, dans la région de la pointe Tupper, d'un port en eau profonde capable de recevoir des superpétroliers d'un port en lourd atteignant 312,000 tonnes et les grands cargos. Ces réalisations exigeront une réévaluation des exigences et de l'organisation du pilotage.

(2) CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES

Au nord, on accède à la circonscription de pilotage des Lacs Bras d'Or par deux chenaux: Petit Bras d'Or (passage tortueux et peu profond qui mène au chenal St. Andrew, utilisé par les caboteurs et les petits bâtiments et limité encore par un pont-route, laissant une hauteur libre de 22 pi.) et Grand Bras d'Or, à 4 milles au nord-ouest, par où entrent les bâtiments plus importants. L'accès, en forme d'entonnoir, traverse la limite nord de la circonscription, définie comme une ligne de 5 milles entre la pointe Aconi et le cap Dauphin. Sur une distance de 3 milles  $\frac{1}{2}$ , la zone d'accès se rétrécit pour atteindre une largeur de 2 câbles entre la pointe Carey et la pointe Noire. Le pilote embarque, d'un bateau-pilote loué, à un mille environ au sud de la limite de la circonscription entre Table Head et Berry Head, dans le voisinage de la bouée du chenal, au large de Carey Beach.

Jusqu'à la pointe Noire, le chenal a 2 milles de long et 600 pi. de large avec une profondeur minimale de 27 pi., le courant de marée y atteint une vitesse de 4 à 6 nœuds et le chenal se prolonge au delà sur une distance de 5 milles, jusqu'au pont de Seal Island. La portée du pont est de 500 pi. (largeur du passage, 119 pi.), avec de forts courants de marée. Cependant, on prévoit généralement le passage dans le chenal et sous le pont à l'étable. Les instructions nautiques (*St. Lawrence Pilot, 2<sup>e</sup> édition, 1963* [pièce 16]) avertissent qu'il est très dangereux de tenter le passage sans connaître les lieux, sauf dans des conditions favorables de temps, de vent et de marée. Le très faible trafic qui passe par le Grand Bras d'Or est habituellement à destination de Baddeck, à 20 milles de la zone d'embarquement, de Little Narrows par le chenal St. Patrick (30 milles), et très rarement de Whycomagh (38 milles).

Baddeck et Whycomagh exportent du bois à pâte et Little Narrows, du gypse. Ils offrent tous des postes d'amarrage accessibles aux bâtiments y faisant escale, accostant et appareillant par leurs propres moyens. Il n'y a aucun remorqueur. Sauf par très mauvais temps, leurs accès ne présentent pas de grandes difficultés de navigation. En de rares occasions, un bâtiment peut entrer dans le lac par l'entrée sud, *via* le canal St. Peters, pour charger du gypse à Little Narrows et sortir par l'entrée nord.

La distance de la bouée du chenal, à l'entrée nord, à la sortie du canal St. Peters, à l'entrée sud, est approximativement de 50 milles. Sur le trajet, on passe un pont tournant du Canadien National qui enjambe le détroit Barra à Grand Narrows, d'une portée de 80 pi. A cet endroit le courant de marée atteint 3 nœuds à mi-flot ou à mi-jusant, mais le passage est sans danger à l'étable. Le chenal, du bras de mer St. Peters au canal St. Peters, une distance d'environ 5 milles, est étroit et sinueux mais ne présente aucune difficulté par beau temps.

La construction du premier canal St. Peters et de l'écluse, commencée en 1854 et terminée en 1869, donnait accès par le sud au lac Bras d'Or et permettait de recevoir des bâtiments calant 13 pieds. En 1881, on l'approfondit à 18 pieds. En 1917, l'écluse de 200 pi. de long et 48 de large fut allongée à 300 pi. afin d'en permettre l'accès aux bâtiments d'un tirant d'eau de 17 pi. et elle n'a pas été modifiée depuis. La longueur du canal est de 2,640 pi.

A la pointe Tupper, dans le détroit de Canso, les bâtiments s'amarrent sur sept ducs d'Albe placés au large de la pointe et dont trois sont situés à l'ouest de la limite de la circonscription. Le chargement du gypse s'y effectue par convoyeurs.

Le canal Canso, trois milles à l'ouest des limites de la circonscription, fut construit pour permettre le passage des navires dans le détroit de Canso après la construction de la chaussée qui relie l'île du Cap-Breton au continent. Il fut terminé en décembre 1956. Le canal est traversé par un pont-route et de chemin de fer, à travée tournante. La longueur du canal est de 0.78 mille de l'extrémité sud du poste d'amarrage sud à l'extrémité nord du poste d'amarrage nord, où se trouve l'écluse à sas avec ses deux paires de portes du type à secteur. L'écluse mesure 820 pi. de long sur 80 de large et peut accueillir des bâtiments d'un tirant d'eau de 28 pi.

La saison de navigation dans les eaux intérieures dure approximativement de la mi-mai à la fin décembre, et varie selon la rigueur de l'hiver, mais dans la partie méridionale de la circonscription, la zone du détroit de Canso, elle dure toute l'année.

### (3) AIDES DE NAVIGATION

Une bouée lumineuse noire portant l'inscription «Carey Beach», à feu blanc à éclats et réflecteur de radar, marque l'entrée du chenal du Grand Bras d'Or, lui-même bien balisé par des bouées lumineuses et à cloche et des feux d'alignement, sur la pointe Noire, indiquent ensuite la route à suivre. Des feux à terre et des bouées lumineuses, à cloche et à fuseau sont placées aux points dangereux sur toutes les routes des eaux intérieures; des feux d'alignement et des amers bien visibles indiquent la route vers Baddeck, Little Narrows et Whycomagh. Les chenaux d'entrée et de sortie du canal St. Peters sont aussi bien balisés. L'agent de la marine de la circonscription assura que l'on réparait immédiatement toute aide de navigation dont on signalait le mauvais fonctionnement.

Les aides de navigation de la partie sud de la circonscription sont déclarées satisfaisantes, ainsi que celles qui marquent l'entrée et la sortie du canal de la chaussée de Canso. Il n'y eut aucune plainte ou proposition d'améliorations relatives aux aides de navigation de la circonscription.

(4) TRAFIC MARITIME

Dans le passé et jusqu'à récemment, le trafic maritime comprenait des bateaux de pêche, des caboteurs et des cargos long-courriers. Les petits bâtiments, notamment les bateaux de pêche, les transbordeurs, les yachts et les caboteurs naviguent dans les eaux intérieures de la circonscription, mais la jauge brute des grands bâtiments est limitée par les dimensions du canal St. Peters à 10,000 tx environ, ainsi que par les caractéristiques physiques des ports où ils font escale. Le trafic est plus dense dans le sud de la circonscription, où les bateaux de pêche, les caboteurs et les long-courriers de taille moyenne viennent en assez grand nombre au large de l'île Madame, dans le bras de mer Petit-de-Grat et dans le port d'Arichat. Il y a également de plus grands bâtiments à destination ou en provenance du détroit de Canso; certains passent par le canal de la chaussée de Canso tandis que d'autres sont à destination ou en provenance de la pointe Tupper, de Port Hawkesbury ou d'autres ports de la région. Au cours des années à venir, la répartition du trafic changera au fur et à mesure des progrès du développement industriel de la pointe Tupper et de la construction de son port en eau profonde. Le pilotage deviendra alors un facteur de sécurité de la navigation.

Les pilotes ont déclaré dans leur mémoire:

«Les principales industries dans la circonscription de pilotage des Lacs Bras d'Or alimentent le transport du gypse de Little Narrows et de la pointe Tupper, celui du bois à pâte de Baddeck, de la pointe Tupper et d'autres secteurs des lacs, celui du poisson préparé d'Arichat ouest et, en outre, la *British American Oil Company* possède à la pointe Tupper des réservoirs alimentés par ses pétroliers.»

Les statistiques suivantes relatives aux transports par eau, établies par le Bureau fédéral de la statistique (pièce 1483) indiquent le nombre total de bâtiments d'une jauge nette de 250 tx et plus arrivés dans les ports ou lieux mentionnés, la jauge nette totale et le tonnage de marchandises (étranger et cabotage) manipulées au cours des années indiquées.

LACS BRAS D'OR

BADDECK

Année	Nombre de navires	Jauge nette	Marchandises manipulées (tonnes)	
			Étranger	Cabotage
1965.....	21	50,640	61,161	30,320
1966.....	19	43,123	40,698	32,482
1967.....	13	17,717	22,260	3,314

La jauge nette moyenne par bâtiment en 1967 était de 1,363 tx.

## LITTLE NARROWS

1965.....	46	162,804	184,309	225,995
1966.....	37	123,042	119,830	195,655
1967.....	36	141,266	136,772	202,195

La jauge nette moyenne par bâtiment en 1967 était de 3,924 tx.

## BÂTIMENTS EN TRANSIT DANS LE CANAL ST. PETERS

Année	Vers l'amont de la baie St. Peters	Vers l'aval de la baie St. Peters	Total
1958.....	198	199	397
1959.....	198	184	382
1960.....	275	280	555
1961.....	273	274	547
1962.....	238	217	455
1963.....	185	168	353
1964.....	188	198	386
1965.....	163	166	329
1966.....	153	150	303
1967.....	135	115	250

Remarque: En 1966, la jauge nette totale des bâtiments vers l'amont fut de 5,755 tx, soit une moyenne de 38 tx par bâtiment. La même année, la jauge nette totale des bâtiments vers l'aval fut de 3,352 tx, soit une moyenne de 22.4 tx par bâtiment, ce qui montre que la majeure partie des bâtiments qui passent le canal sont petits.

## PORT HAWKESBURY (Y COMPRIS POINTE TUPPER)

Année	Nombre de navires	Jauge nette	Marchandises manipulées (tonnes)	
			Étranger	Cabotage
1965.....	111	422,066	708,508	45,165
1966.....	119	397,932	754,457	47,268
1967.....	85	350,789	575,595	62,722

La jauge nette moyenne par bâtiment en 1967 était de 4,127 tx.

ARICHAT

On n'a signalé aucune escale dans ce port de bâtiments de 250 tx de jauge nette ou plus.

TRANSIT DES NAVIRES DANS LE CANAL DE LA  
CHAUSSÉE DE CANSO

Année	Vers l'amont (NW)	Vers l'aval (SE)	Total
1958.....	616	626	1,242
1959.....	625	621	1,246
1960.....	609	619	1,228
1961.....	589	591	1,180
1962.....	574	565	1,139
1963.....	518	562	1,080
1964.....	672	695	1,367
1965.....	629	829	1,458
1966.....	639	703	1,342
1967.....	557	614	1,171

Remarque: En 1966, la jauge nette globale des bâtiments en transit vers l'amont fut de 485,143 tx, soit une moyenne de 759.2 tx par bâtiment. La même année, la jauge nette totale des bâtiments en transit vers l'aval fut de 588,582 tx, soit une moyenne de 837.2 tx par bâtiment, ce qui montre que la plupart des bâtiments en transit dans le canal étaient des caboteurs et des long-courriers de taille moyenne.

2. NATURE DU SERVICE DE PILOTAGE

Pour évaluer la nature et l'importance du service de pilotage, il faut distinguer entre la circonscription proprement dite, c.-à-d. les eaux intérieures et les deux chenaux d'accès d'une part, et la région de la côte sud et le détroit de Canso d'autre part.

La navigation dans les eaux intérieures reste limitée par certaines caractéristiques physiques, p. ex. l'étroitesse des chenaux à certains endroits, la profondeur d'eau utile, les dimensions restreintes du canal St. Peters qui limitent le tirant d'eau des bâtiments à 17 pi., et le pont tournant de Grand Narrows, d'une portée de 80 pi. Aucun navire piloté n'emprunte le chenal d'accès du Petit Bras d'Or. Bien que les marées et les courants ne suscitent aucune grave difficulté, la connaissance des lieux reste indispensable pour une navigation rapide et sûre dans ces eaux restreintes, en particulier depuis que les dimensions de la plupart des bâtiments employant des pilotes ont atteint la limite maximale admissible.

D'autre part, la majeure partie des bâtiments pratiquant ces eaux sont des caboteurs desservant régulièrement les quelques industries locales de cette région. Les dimensions du canal St. Peters empêchent les grands bâtiments modernes d'emprunter la voie navigable intérieure comme simple voie de transit, ainsi que cela se fit pendant la guerre. Le trafic dans le lac Bras d'Or est négligeable. En 1967, il n'y eut que 4 factures de pilotage pour le passage du canal ou du pont, ce qui semblerait indiquer que cette

année-là deux navires seulement employèrent un pilote pour transiter dans cette zone. En 1964, 1965 et 1966, il y eut respectivement 6, 5 et 3 factures pour des passages semblables. Presque tous les bâtiments qui emploient des pilotes pour naviguer dans les eaux intérieures entrent et sortent par le chenal du Grand Bras d'Or et n'entrent pas dans le lac Bras d'Or.

Sur la côte sud de la circonscription, le pilotage est peu important et se limite à quelques petits bâtiments faisant escale à St. Peters et, occasionnellement, un bâtiment qui emprunte le canal St. Peters.

La construction de la chaussée de Canso et la récente expansion industrielle de la région de Port Hawkesbury et à la pointe Tupper ont provoqué une demande de services de pilotage pour laquelle l'organisation de la circonscription de pilotage et de ses services n'avait jamais été prévue, c.-à-d. le pilotage de bâtiments à travers et au delà de l'écluse de la chaussée de Canso, et le pilotage portuaire à Port Hawkesbury et à la pointe Tupper, pour lesquels une connaissance approfondie des lieux n'est pas nécessaire. Les conditions de navigation ne présentent aucune difficulté particulière hors de la compétence d'un capitaine de navire. La principale qualification est de bien manœuvrer un navire pour l'approche des postes d'amarrage, l'accostage et l'appareillage.

Dans un proche avenir, des *Docking Masters* qualifiés et bien entraînés seront certainement nécessaires pour manœuvrer les superpétroliers et autres grands bâtiments qui utiliseront le port en eau profonde de la pointe Tupper, actuellement en construction, à moins que les capitaines de ces bâtiments ne veuillent le faire eux-mêmes. Ce genre de travail professionnel dépasse la portée du service de pilotage pour lequel la circonscription a été organisée et la compétence actuelle de ses pilotes.

En dépit du texte de la disposition du règlement portant sur le retrait des exemptions relatives accordées par l'article 346 (e) de la loi (Cf. p. 325), la pratique suivie consiste à rendre obligatoire le paiement des droits comme si les exemptions relatives de cet article avaient été retirées en totalité pour les bâtiments de plus de 1,000 tonneaux, et en partie pour ceux d'une jauge moindre (pièce 1308). Cependant, un nombre surprenant de bâtiments non exemptés se dispensent de pilote comme le montre le tableau suivant.

Année	Trajets		Mouvements	
1961.....	35	\$1,400.00	6	\$80.04
1962.....	39	1,560.00	—	—
1963.....	58	2,006.72	4	52.00
1964.....	48	1,866.68	—	—
1965.....	31	1,318.34	1	13.00
1966.....	72	3,035.00	—	—
1967.....	47	2,150.06	—	—

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1308.

Au moment des audiences de la Commission, en 1963, les pilotes escomptaient un accroissement du pilotage dans le détroit de Canso, mais pas dans les eaux intérieures où le commerce dépend directement de l'industrie locale. P. ex. ils firent remarquer qu'à partir de 1960 il y eut, pendant quelques années, une diminution du pilotage dans cette zone de la circonscription, due en partie à la cessation de l'emploi de pilotes par la *Mersey Paper Company* pour ses navires transporteurs de bois à pâte.

Les grands navires passant par le canal Canso pour la première fois peuvent utiliser un pilote pour gagner du temps. Cependant, la plupart des bâtiments qui empruntent régulièrement le canal, et dont certains dépassent 12,000 tonnes, n'emploient pas de pilote.

### 3. ORGANISATION

Le ministre des Transports est l'autorité de pilotage de la circonscription depuis la fusion des deux anciennes circonscriptions de Bras d'Or et du comté de Richmond, en dépit du fait que la situation d'urgence ayant justifié un contrôle direct du pilotage par le Ministre ait cessé à la fin de la guerre. On envisagea cependant de rétablir une commission locale, mais les pilotes préférèrent conserver leur organisation actuelle, car ils craignaient entre autres de perdre la sécurité d'emploi avec une commission locale dont les membres eussent dû leur nomination à la politique. Une autre raison évidente était l'aide financière indirecte du ministère des Transports qui assure gratuitement les services administratifs par l'intermédiaire de son représentant local à Sydney.

Le surveillant de la circonscription de Sydney exerce la fonction de surintendant de la circonscription mais, à tous les autres points de vue, les deux circonscriptions sont administrées séparément. En fait, on a établi une circonscription de type fédératif, c.-à-d. des circonscriptions réunies en vue de leur administration, mais dont les services demeurent distincts.

### 4. PILOTES

A l'époque des audiences de la Commission, en 1963, il n'y avait que trois pilotes et deux seulement étaient en pleine activité. Pour raison de santé le troisième, le pilote W. C. Forgeron, n'acceptait, sauf en cas d'urgence, que des affectations proches de son domicile à Arichat. Il prit sa retraite le 31 août 1964. Les deux autres pilotes, Daniel J. Campbell et Laurier Walter Kaiser, étaient âgés respectivement de 52 et 56 ans le 1<sup>er</sup> mai 1968.

La principale condition pour devenir pilote est une bonne connaissance de toute la circonscription; on ne demande pas de certificat de capacité de la marine. Il n'existe pas d'apprentissage mais, pour s'assurer qu'un candidat

possède les connaissances et l'expérience locales, le règlement exige maintenant qu'il ait régulièrement servi dans la circonscription comme capitaine ou officier de pont pendant deux des cinq années précédant immédiatement la date de l'examen. On ne précise pas le type de bâtiment à bord duquel il faut effectuer ce service (Cf. p. 326). Le pilote Forgeron était titulaire d'un certificat de capitaine au cabotage et le pilote Kaiser, d'un certificat de capitaine de remorqueur. Quant au pilote Campbell, breveté le dernier (13 février 1958), il ne possède aucun certificat de capacité de la marine. Il lui a fallu trois ans d'expérience intermittente pour se familiariser suffisamment avec les eaux de la circonscription pour devenir pilote.

On ne permet pas aux pilotes d'avoir une autre occupation. Les pilotes considèrent que c'est une règle sage parce qu'il serait impossible autrement d'assurer de bons services de pilotage. Ils sont tenus d'être toujours disponibles et l'étendue de la circonscription les oblige souvent à des voyages assez longs pour parvenir à temps à leur affectation. On les a néanmoins autorisés à piloter dans le détroit de Canso, hors de la circonscription.

En 1963, le pilote Campbell exprima l'opinion que trois pilotes suffisaient, à l'époque, à assurer le service, mais il précisa qu'une réduction de ce nombre risquerait d'entraîner des retards importants pour les bâtiments. Il ajouta que trois pilotes ne suffiraient pas à assurer le service si l'on incluait dans la circonscription le détroit de Canso et si l'on imposait le paiement obligatoire des droits. En 1965 et 1966, deux pilotes seulement suffirent pour un nombre d'affectations légèrement supérieur, sans compter le pilotage effectué dans le détroit de Canso, mais en 1967, la demande de pilotage diminua considérablement (Cf. Statistiques, *Volume de travail*, p. 348).

Le règlement ne prévoit aucun congé.

Il n'y a eu aucun problème disciplinaire dans la circonscription, et seulement des sinistres maritimes mineurs. De 1958 à 1967, il y en eut 9, 6 en cours de navigation et 3 au cours de l'accostage. Dans un cas seulement, l'accident fut imputé au pilote pour une erreur d'ordre à la machine. Ces sinistres se résument comme suit:

SINISTRES, ACCIDENTS ET INCIDENTS MARITIMES IMPLIQUANT DES  
PILOTES DE LA CIRCONSCRIPTION DE PILOTAGE  
DES LACS BRAS D'OR 1958-1967

A. ÉVÉNEMENTS SURVENUS EN COURS DE NAVIGATION:

I. Sinistres majeurs (avec ou sans perte de vie)—Néant.

II. Sinistres mineurs (sans perte de vie):

a) Échouements mineurs:

1. Le 30 octobre 1959, *Liverpool Rover* heurte un objet submergé; cause inconnue.
2. Le 21 novembre 1959, *Saint Adresse* s'échoue; cause inconnue.
3. Le 20 juin 1962, *Federal Pioneer* s'échoue; cause: le navire n'a pas répondu à la barre.

4. Le 23 septembre 1962, *Nieuwe Tonge* s'échoue; cause inconnue.

5. Le 23 juin 1963, *Miquelon* s'échoue; cause: balise déplacée.

III. Accidents (autres que les sinistres maritimes)—Néant.

IV. Incidents (sans aucun dommage):

a) Talonnage dans le chenal:

1. Le 3 octobre 1963, *Baltic Sea* s'échoue; cause: navigation.

b) Autres—Néant.

B. ÉVÉNEMENTS SURVENUS AU COURS DE L'ACCOSTAGE, DE L'APPAREILLAGE  
OU AU MOUILLAGE:

I. Sinistres majeurs (avec ou sans perte de vie)—Néant.

II. Sinistres mineurs (sans perte de vie):

a) Échouements mineurs:

1. Le 13 avril 1962, *Nordfarer* s'échoue en accostant; cause: vent.

b) Avaries mineures au navire:

1. Le 30 septembre 1965, *Birnack* heurte le quai à Baddeck; cause: fausse manœuvre de machine; aucune mesure prise contre le pilote.

III. Accidents (sans avarie au navire)—Néant.

IV. Incidents (sans aucun dommage):

1. Le 23 juin 1965, *Lozan* heurte le quai à un endroit non précisé; cause: absence d'une défense; aucun dommage.

---

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièces 393, 394, 1451 et 1453.

## 5. OPÉRATIONS DE PILOTAGE

### (1) STATIONS D'EMBARQUEMENT

Les règlements n'ont établi officiellement aucune station d'embarquement.

A l'entrée nord de la circonscription, les pilotes embarquent et débarquent au large de Table Head ou de la pointe Aconi selon les conditions de temps.

Sur la côte sud-est de la circonscription, un bâtiment peut entrer dans les eaux de la circonscription en un point quelconque. Quelques petites zones d'embarquement fixées par la coutume sont utilisées selon la destination ou d'autre circonstance particulière à chaque cas. La zone normale d'embarquement ou de débarquement d'un navire à destination ou en provenance du détroit de Canso ou de la pointe Tupper se trouve au large de Bear Head, à droite de l'entrée du détroit. L'autre station d'embarquement normale dans cette zone est située au large du cap Argos sur la gauche des approches du détroit de Canso. Cependant, lorsque les capitaines n'ont pas l'habitude des approches sud du détroit, les pilotes embarquent dans le port de Guysborough, dans la baie de Chedabucto. Dans le détroit, le point normal d'embarquement se trouve à l'extrémité nord-ouest de la circonscription, à la pointe Tupper,

mais quand les pilotes effectuent du pilotage hors des limites, en passant par le canal Canso, ils embarquent ou débarquent au large du phare nord de Canso.

Dans le cas des navires empruntant le canal St. Peters, la zone d'embarquement se trouve dans la baie St. Peters et, pour les navires à destination ou en provenance d'Arichat, aux approches immédiates du port.

## (2) STATIONS DE PILOTES

Il n'y a pas de station de pilotes proprement dite; habituellement, on atteint les pilotes chez eux par téléphone. Les deux pilotes encore en service dans la circonscription demeurent à Big Bras d'Or, situé près de la zone d'embarquement nord. L'ancien pilote W. C. Forgeron demeurait à Arichat Ouest et, au cours de ses dernières années de service, il s'acquittait des affectations dans cette localité.

## (3) SERVICE DE BATEAU-PILOTE

Antérieurement à 1963, il n'existait pas de droit de bateau-pilote et seule une faible subvention était prévue pour le remboursement du coût de ce service; il était donc normal de s'attendre à un déficit. Après l'établissement d'un droit de \$20, l'inverse eût été normal. Or, fait surprenant, le déficit s'est accentué. Une enquête a établi qu'il provenait de la méthode de comptabilisation fautive des dépenses et des revenus des pilotes affectés au pilotage hors de la circonscription. (Cette situation fut corrigée en 1967.) Il en résultait que les rapports financiers donnaient une idée fautive, même de la rémunération des pilotes.

Le tableau de la page 344 montre les dépenses et les revenus du service de pilotage pour la période de 1958/1959 à 1967.

A l'époque de l'audience de la Commission, les pilotes, sauf à l'entrée nord de la circonscription, louaient un bateau au lieu d'embarquement ou de débarquement, au prix discuté avec les propriétaires. Le surintendant, dans la mesure du possible, les aidait au cours des négociations. Voici les prix courants de location, en 1963, aux différents lieux d'embarquement, à l'intérieur ou à l'extérieur de la circonscription:

a) Baie St. Peters	\$10.00
b) Arichat	10.00
c) Cap Argos	25.00
d) Pointe Tupper	20.00
e) Port Hawkesbury	10.00
f) Canso (Nord)	25.00 plus les droits d'éclusage.

Le bateau-pilote de Port Hawkesbury embarque et débarque les pilotes des navires qui passent le canal Canso en direction nord ou sud. Le bateau-pilote passe donc le canal.

SERVICE DE BATEAU-PILOTE DANS LA CIRCONSCRIPTION DES LACS BRAS D'OR (N.-É.)

Année	DÉPENSES				RECETTES			
	Table Head				Total	Subvention	Droits de bateau-pilote	Déficit
	Batelier	Combustible et Réparations	Location de bateau					
1958/1959.....	\$1,725.00	\$898.17	\$ 10.00	\$2,633.17	\$500.00	—	\$2,133.17	
1959/1960.....	1,050.00	296.25	55.00	1,401.25	500.00	—	901.25	
1960.....	1,050.00	251.16	120.00	1,421.16	500.00	—	921.16	
1961.....	1,075.00	233.50	250.00	1,558.50	750.00	—	808.50	
1962.....	1,150.00	130.20	690.00	1,970.20	750.00	—	1,220.20	
1963.....	950.00	174.48	2,315.00	3,439.48	750.00	\$ 800.00 <sup>a</sup>	1,889.48	
1964.....	—	—	6,380.00	6,380.00	625.00 <sup>b</sup>	5,580.00	175.00	
1965.....	—	—	8,665.00	8,665.00	—	6,680.00	1,985.00	
1966.....	—	—	9,350.00	9,350.00	—	5,300.00	4,050.00	
1967.....	—	—	4,500.00	4,500.00	—	4,100.00	400.00	

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 393.

<sup>a</sup>Droit de bateau-pilote imposé à compter du 24 octobre 1963.

<sup>b</sup>Subvention supprimée à compter du 5 mars 1964.

A l'entrée nord de la circonscription, la station d'embarquement la plus occupée à l'origine, les pilotes utilisaient les fonds de la caisse de pilotage pour maintenir un service de bateau-pilote au moyen d'arrangements pris avec un propriétaire de bateau à Table Head. Le propriétaire fournissait le bateau et le maintenait en service à raison de \$150 par mois pendant la saison de navigation. Quand l'année avait été active, les pilotes lui versaient aussi un boni. Ils considéraient le batelier comme leur employé et versaient les cotisations d'assurance-chômage à son nom. En outre, les pilotes acquittaient le coût de l'avitaillement et des réparations du bateau. Quand les pilotes n'avaient pas besoin de ses services, le batelier pouvait utiliser son bateau pour la pêche. Au cours de l'année active 1958/1959, la rémunération et le boni du batelier s'élevèrent à \$1,725 et le coût de l'approvisionnement et des réparations, à \$898.17.

De 1961 à 1964, la Couronne a versé aux pilotes une subvention directe pour le maintien et le fonctionnement de leur service de bateau-pilote à l'entrée nord de la circonscription. En 1963, cette subvention fut de \$750.

Dans leur mémoire, les pilotes suggérèrent que la subvention fût supprimée, à condition d'instituer un droit de bateau-pilote de \$20 à la pointe Tupper, et de \$10 ailleurs. Cette proposition fut acceptée. Le 24 octobre 1963, on modifia les taux afin d'y ajouter un droit de bateau-pilote uniforme de \$20 dans toute la circonscription et la subvention fut supprimée peu après (Cf. p. 330). Cela constituait un accroissement substantiel des droits de pilotage qui aurait dû non seulement compenser la subvention et couvrir le déficit, mais aussi produire une hausse notable de la rémunération des pilotes. En supposant que ce droit de bateau-pilote eût existé en 1962, le déficit de \$1,220.20 relatif au service de bateau-pilote eût été transformé en un surplus de \$2,729.80. Bien au contraire, comme le montre l'état financier, le déficit s'accrut pour atteindre un sommet de \$4,050 en 1966.

Après enquête auprès du ministère des Transports, les deux raisons de cet état de choses apparemment décourageant sont apparues:

- a) Un relèvement de la plupart des frais de location de bateaux;
- b) L'incompatibilité des méthodes de comptabilisation des dépenses et des recettes afférentes aux services rendus par les pilotes hors des limites de la circonscription, à Port Hawkesbury et dans le canal Canso.

Dès l'institution du droit de bateau-pilote de \$20, les pilotes mirent fin à leurs arrangements avec le batelier de Table Head et louèrent un bateau pour un prix forfaitaire par voyage équivalant au droit de bateau-pilote établi. En même temps, le droit de bateau-pilote fut porté de \$10 à \$20. (Cf. *Titre I*, p. 204, pour la différence de signification des expressions «droit de bateau-pilote» et «frais de location du bateau-pilote».)

Par suite de ces dispositions, il n'aurait pas dû exister de déficit à ce poste, sauf pour la location d'un bateau-pilote pour desservir les navires au large du cap Argos, exigence rare—p. ex. il n'y en eut aucune en 1967.

Toutefois, la cause du déficit continu devint évidente quand on sut que le surintendant payait tous les frais de location de bateau, à l'intérieur ou à l'extérieur de la circonscription, sur la caisse de pilotage, alors que seules les recettes des bateaux-pilotes à l'intérieur de la circonscription (devenues droits de bateau-pilote, conformément au tarif) étaient versées à cette caisse. Les gains des pilotes en dehors de la circonscription n'étaient pas mis en commun; les pilotes les touchaient et les gardaient. A cet égard, les pilotes fixaient leurs propres taux, compétitifs pour les pilotes locaux, mais ces taux auraient dû comprendre les dépenses que les pilotes engageaient pour fournir leurs services. En fin de compte, cette méthode n'apportait aucun changement dans le revenu total des pilotes puisque l'argent en caisse leur appartenait, mais elle faussait les données du rapport financier annuel de la circonscription en montrant un «salaire net» des pilotes inférieur à leur salaire réel. Cette situation apparut en 1967 lorsque le ministère des Transports donna des instructions à son représentant local—le surintendant—pour que cesse cette pratique. Depuis lors, les pilotes acquittent eux-mêmes les dépenses qu'ils engagent pour les services rendus hors de la circonscription (pièce 1536d).

#### (4) SERVICE DES AFFECTATIONS

Il n'existe pas de service d'affectations proprement dit. Quand on a besoin d'un pilote, on adresse la demande au domicile de l'un des pilotes à Big Bras d'Or; ceux-ci se partagent, par entente mutuelle, le travail. Les demandes de pilotage émanent de plusieurs sources. En général, les agents s'adressent directement aux pilotes, mais les pilotes de Sydney transmettent les informations quand les navires quittent la circonscription de Sydney à destination de la zone du Bras d'Or; parfois, c'est le surintendant des pilotes, à Sydney, qui reçoit les demandes et les transmet aux pilotes.

Les avis aux navigateurs informent les navires ayant besoin d'un pilote pour le canal Canso de faire leur demande par radiophonie huit à neuf heures avant leur arrivée, par l'entremise du maître-éclusier du canal. Celui-ci a reçu instruction d'appeler un pilote des Lacs Bras d'Or, mais il ne le fait pas toujours par suite des pressions exercées pour qu'on emploie un pilote local. Cette zone, comme Port Hawkesbury, se trouvant hors de la circonscription, les pilotes de Bras d'Or ne bénéficient pas d'un droit de priorité sur une personne qualifiée ou non qui offre ses services.

Il va de soi que pour réduire les déplacements des pilotes la plupart des affectations sont faites sur la base d'un aller et retour; le pilote à l'entrée reste normalement au port de destination pour piloter le navire à la sortie.

## NAVIRES FRÉQUENTANT LA CIRCONSCRIPTION DE PILOTAGE DES LACS BRAS D'OR, AVEC OU SANS PILOTE

Année	Effectif moyen des pilotes	Nombre de navires acquittant des droits de pilotage <sup>a</sup>			Volume de travail par pilote à l'effectif <sup>a</sup>	
		Trajets	Mouvements	Ponts et canaux <sup>b</sup>	Total	Sans pilote <sup>c</sup>
1955/1956.....	2	192	19	—	211	—
1956/1957.....	2	174	7	—	181	—
1957/1958.....	2.9 <sup>e</sup>	240	13	—	253	—
1958/1959.....	3	302	34	—	336	—
1959/1960.....	3	234	7	—	241	—
1960.....	3	224	7	26	257	—
1961.....	3	224	7	27	258	41
1962.....	3	230	12	2	244	39
1963.....	3	338	14	11	363	62
1964.....	2.6	346	18	6	370	48
1965.....	2	400	20	5	425	32
1966.....	2	354	15	3	372	72
1967.....	2	262	6	4	272	47

<sup>a</sup>Non compris le pilotage hors de la circonscription, au nord de la pointe Tupper.

<sup>b</sup>Les passages du Grand Narrows Bridge et du canal St. Peters n'étaient pas présentés séparément avant 1960.

<sup>c</sup>Renseignements non disponibles avant 1961.

<sup>d</sup>Le pilote Forgeron est considéré comme ayant été employé à plein temps jusqu'en septembre 1964.

<sup>e</sup>De 1957/1958 à 1964, bien que figurant à l'effectif, le pilote Forgeron n'a pas reçu une part égale du volume de travail par suite de son mauvais état de santé.

(5) VOLUME DE TRAVAIL

La Commission n'est pas en mesure, sur la preuve reçue, d'établir exactement le volume de travail de chaque pilote pour une année donnée; elle peut cependant arriver à une approximation raisonnable. Le tableau précédent, qui n'appelle pas d'explications, montre le volume de travail global pour les années 1955/1956 à 1967 et la moyenne annuelle par pilote à l'effectif.

L'année 1965 fut l'une des plus actives, mais le pilotage diminua considérablement en 1967.

La navigation dans les eaux intérieures ne dure que huit mois, mais toute l'année le long du littoral et dans le détroit de Canso. Néanmoins les demandes de pilotage se répartissent bien mensuellement au cours de la saison de huit mois de navigation, sans pointes ou creux appréciables ni intermittences. De 1962 à 1967, le volume total de travail du pilote le plus actif, pendant le mois le plus actif et le mois le moins actif, se répartit comme suit:

**AFFECTATIONS DU PILOTE LE PLUS ACTIF PENDANT LE MOIS LE PLUS ACTIF ET LE MOIS LE MOINS ACTIF DANS LA CIRCONSCRIPTION DES LACS BRAS D'OR (N.-É.), AU COURS DES ANNÉES 1962-1967**

**MOIS LE PLUS ACTIF**

Année	Mois	Pilote le plus actif	Total	Moyenne par pilote à l'effectif
1962.....	Juillet	15	31	10.3
1963.....	Mai	17	42	14.0
1964.....	Mars	21	45	15.0
1965.....	Juillet	29	56	28.0
1966.....	Juillet	24	57	28.5
1967.....	Juillet	20	35	17.5

**MOIS LE MOINS ACTIF**

Année	De mai à décembre inclusivement				Pendant toute l'année			
	Mois	Pilote le plus actif	Total	Moyenne par pilote à l'effectif	Mois	Pilote le plus actif	Total	Moyenne par pilote à l'effectif
1962.....	Mai	8	13	4.3	Février	1	1	0.5
1963.....	Décembre	6	11	3.6	Mars	2	5	1.6
1964.....	Décembre	8	12	6.0	Février	4	8	4.0
1965.....	Décembre	15	26	13.0	Février	2	3	1.5
1966.....	Mai	7	13	6.5	Février	4	7	3.5
1967.....	Novembre	10	18	9.0	Février	1	1	0.5

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièces 393 et 408.

Les renseignements disponibles ne permettent pas d'indiquer la répartition du pilotage dans la circonscription. Néanmoins on peut obtenir une idée suffisamment précise d'après le volume de travail du pilote le plus actif au cours du mois le plus actif de 1964 (pièce 408). Il effectua 18 trajets et un mouvement. Voici la répartition des 18 trajets:

a) <i>Eaux intérieures:</i>	9
(i) Par l'entrée du Grand Bras d'Or	
En provenance ou à destination de	
Little Narrows.....	6
Baddeck.....	1
Eskasoni (Lacs Bras d'Or).....	2
(ii) Par l'écluse St. Peters.....	Néant
b) <i>Littoral sud:</i>	3
St. Peters—Cape Round (île Madame).....	3
Arichat à la mer.....	Néant
c) <i>Détroit de Canso:</i>	6
(i) Eddy Point—Best Wall Dock.....	1
(ii) Bear Island—Best Wall Dock.....	1
(iii) Best Wall Dock—Ship Point.....	3
(iv) Port de Pointe Tupper—Best Wall Dock.....	1

Un trajet de pilotage de Table Head à Baddeck dure 2 heures, plus une heure pour l'accostage; jusqu'à Little Narrows, il faut 3 heures et une heure pour l'accostage, et pour aller à Whycocomagh, 5 heures. Le trajet de sortie est ordinairement un peu plus rapide, car l'appareillage prend moins de temps que l'accostage. Une traversée complète des eaux intérieures de la circonscription, de Table Head à la baie St. Peters, prend approximativement 6 heures.

Dans le détroit de Canso, de Bear Head ou Eddy Point au Best Wall Dock, à la pointe Tupper, la durée moyenne est de 2 h  $\frac{1}{4}$ , y compris l'accostage, et le passage du détroit, de Bear Island au phare nord de Canso prend environ 2 heures.

Pour 19 affectations mentionnées ci-dessus, le temps total de pilotage fut 62.4 h, plus 2.8 h de retenue, soit en tout 65.2 h à bord et une moyenne de 3.4 h par affectation. Les deux plus longues affectations furent de Table Head à Eskasoni, 6.6 h, y compris le passage du pont, et 11.5 h pour le trajet de retour.

Le pilote Campbell déclara que sa plus longue affectation dans les eaux intérieures dura 12 heures, à cause de la brume. Parfois, ne pouvant débarquer, il était emmené à Halifax.

Aucun d'eux n'habitait dans le voisinage de la pointe Tupper, les pilotes ont de longues distances à parcourir pour rejoindre des affectations, ou en revenir, dans le détroit de Canso ou dans la partie sud de la circonscription, alors que les distances sont courtes pour aller de leur demeure, à Big Bras d'Or, au bateau-pilote qui les transporte pour embarquer à Table Head ou Port Aconi. Ils passent à peu près une demi-heure sur le bateau-pilote, à Table Head, et une heure, à Port Aconi. Les pilotes doivent souvent y attendre l'arrivée des navires; mais ils ont constaté que les bâtiments fréquentant régulièrement la circonscription donnent un E.T.A. exact.

## 6. RÉMUNÉRATION DES PILOTES ET TARIF

Lors des audiences de la Commission, en 1963, les pilotes se déclaraient satisfaits du mode de rémunération en vigueur, mais il apparaît, des changements qu'ils ont préconisés (Cf. p. 331), qu'ils étaient mécontents de leurs gains nets. Du fait que les exemptions relatives du paiement obligatoire ont été presque entièrement retirées (en fait, sinon en droit), les seuls moyens possibles d'augmenter leurs gains étaient une majoration des taux de pilotage et une nouvelle structure tarifaire en vue d'obtenir les revenus supplémentaires qu'ils proposaient. Comme on l'a déjà vu (Cf. p. 325), on donna satisfaction à la première partie de leur demande lorsque, en 1963, on modifia le tarif en y ajoutant un droit de bateau-pilote de \$20. Cette modification et l'accroissement notable des opérations de pilotage, de 1963 à 1966, entraîna une amélioration progressive du revenu des pilotes sur le minimum atteint en 1962. Un autre élément du maintien du niveau moyen de leur «salaire net» fut la réduction de leur nombre de trois à deux lorsque, le 31 août 1964, le pilote Forgeron prit sa retraite pour raison de santé.

Cependant, les documents officiels ne donnent pas une idée parfaite de la totalité des gains des pilotes, car on n'y indique pas leurs gains de pilotage hors de la circonscription et on n'en tient pas compte, bien que les dépenses engagées aient été imputées à la caisse. (Situation redressée en 1967.)

Le tableau de la page 351 indique la rémunération des pilotes pour la période allant de 1955/1956 à 1967, selon les sens donnés à ce terme (Cf. *Titre II*, pp. 142 et suiv. pour les différentes significations de la *rémunération des pilotes*). Pour les années 1963 à 1967, le déficit annuel du service de bateau-pilote (Cf. Tableau, p. 344) est ajouté aux parts.

Contrairement aux analyses semblables faites dans d'autres circonscriptions, les droits de bateau-pilote sont versés au fonds commun puisque le coût du service de bateau-pilote est imputé à la circonscription et que, comme on l'a vu, il en est toujours résulté un déficit qui influait sur le revenu net des pilotes.

Année	Effectif moyen des pilotes	«Salaire net» moyen par pilote à l'effectif	Part des recettes de la circonscription de pilo- tage par pilote à l'effectif
1955/1956.....	2	\$6,900.00	—
1956/1957.....	2	6,145.00	—
1957/1958.....	2.9	5,638.14	—
1958/1959.....	3	6,995.05	\$8,036.00
1959/1960.....	3	5,091.67	5,631.00
1960.....	3	4,950.00	5,451.23
1961.....	3	4,663.83	5,158.68
1962.....	3	3,715.38	4,505.33
1963.....	3	5,496.20	6,164.57
1964.....	2.6	5,965.87	9,223.34
1965.....	2	9,217.50	13,164.17
1966.....	2	8,795.00	11,610.00
1967.....	2	7,075.00	9,126.50

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 393 (calcul sur la base des droits gagnés, y compris les droits de bateau-pilote).

Le «salaire net» ne constitue pas un gain net, alors que c'est le cas de celui des pilotes de la plupart des circonscriptions. En dépit du fait que l'alinéa (b) de l'article 8(2) du règlement accorde aux pilotes le droit au remboursement des dépenses engagées au cours de leurs fonctions, ceux-ci ont pris pour habitude de ne réclamer que les frais de location de bateau et d'acquitter eux-mêmes leurs autres frais de déplacement. Il en résulte une réduction du chiffre officiel du coût de l'administration et aussi un partage inégal de leurs frais de transport, ce qui ne serait pas si l'on suivait les prescriptions du règlement. Du fait qu'aucun des deux pilotes ne réside dans la région de la pointe Tupper, mais qu'ils habitent tous deux à Big Bras d'Or, les frais de déplacement sont comparativement élevés. En 1962, ils furent en moyenne de \$584.33 par pilote, bien que cette année ait été la moins active de la dernière décennie; ils doivent avoir atteint le double au cours de l'année de pointe de 1965. Si l'un des pilotes avait habité aux environs du détroit de Canso, on eût réalisé une grande économie et, de plus, la circonscription eût été divisée, d'une manière logique, en deux zones distinctes de pilotage.

L'irrégularité du «salaire net» des pilotes tient surtout à la dépendance directe du pilotage dans les eaux intérieures de la circonscription et des industries régionales.

Le tarif comprend cinq postes de droits de pilotage:

- a) le droit de trajet;
- b) une majoration pour le passage du pont, à Grand Narrows, ou le transit dans le canal St. Peters;
- c) les mouvements;
- d) les annulations;
- e) le droit de bateau-pilote.

Le droit de trajet (sauf la majoration spéciale de \$5 quand le trajet comporte le passage du pont de chemin de fer, à Second Narrows, ou celui du canal St. Peters) est basé uniquement sur la distance. Un taux forfaitaire s'applique à chaque zone, quels que soient la taille du navire ou son tirant d'eau. A cet effet, on a divisé la circonscription en quatre zones, trois dans les eaux intérieures et une pour les eaux côtières du sud-ouest:

- a) La première zone s'étend de l'entrée nord de la circonscription jusqu'à Grand Narrows et Little Narrows; elle comprend donc le Grand Bras d'Or, le chenal St. Andrew et une partie du chenal St Patrick, à l'est de la pointe McIvors et de la pointe Cow;
- b) Le chenal St. Patrick, à l'ouest de la pointe McIvors et de la pointe Cow;
- c) Le lac Bras d'Or;
- d) Les eaux côtières du sud-ouest de la circonscription, c.-à-d. de Red Point à la pointe Tupper.

Dans toutes les zones, le droit de trajet est forfaitaire, soit \$40, sauf dans la zone côtière du sud, c.-à-d. de la pointe Tupper à l'entrée du canal St. Peters, ou vice versa, ou entre tous points intermédiaires, où le taux forfaitaire est de \$45 depuis 1965. Un navire qui traverse la circonscription de l'entrée nord à la sortie de St. Peters doit donc acquitter trois droits de zone, plus deux majorations de \$5 chacune pour le passage du pont (*Bridging*) et le transit dans le canal (*Canaling*), ce qui porte le total à \$130. Cependant, si ce même navire va de St. Peters à la pointe Tupper, il devra un droit additionnel de \$45, soit un total de \$175. Un trajet de pilotage de l'entrée nord jusqu'à Little Narrows ou Whycomagh comporte un droit de \$80.

Pour un mouvement\*, le droit forfaitaire est de \$13. Dans les règlements, le mouvement, aux fins des taux, est défini comme le déplacement d'un bâtiment dans les limites d'un port. Sinon, la définition eut été celle de l'article 357(1), Loi sur la marine marchande, qui appelle mouvement tout déplacement effectué à l'intérieur d'une circonscription, définition illogique, sauf pour une circonscription du type portuaire (Cf. *Titre I*, pp. 246-247).

---

\* Nous rappelons que dans ce rapport nous désignons par «mouvement» (*movage*) le déplacement (*movement*) d'un bâtiment dans les limites d'un port. (*Note de traduction*)

On prévoit un droit de \$5 pour une annulation, mais aucun pour une retenue. Nous avons déjà traité des droits de bateau-pilote (Cf. pp. 344 et et suiv.).

Le tarif des droits ne s'applique pas aux services rendus à l'extérieur de la circonscription, à Port Hawkesbury, ou pour le transit dans le canal Canso. Dans ces cas-là, les pilotes s'entendent avec le capitaine du navire ou son agent. En 1963, le droit normal de pilotage pour le canal Canso était de \$40, si le pilote embarquait ou débarquait à l'écluse; s'il embarquait ou débarquait au nord du canal, au large du phare nord de Canso, le droit s'élevait à \$75, ce qui comprenait le droit d'éclusage de \$25 pour le bateau-pilote.

En 1948, une majoration des taux de 30% les porta de \$30 à \$39 par zone. Ils furent portés à \$40 en 1960, et l'on ajouta un droit pour l'annulation. L'augmentation suivante eut lieu en 1963 par l'addition d'un droit de bateau-pilote de \$20 pour chaque utilisation de celui-ci, ce qui représente une augmentation importante.

Dans leur mémoire de 1963, les pilotes préconisaient une modification complète de la structure tarifaire, afin «d'aligner les taux sur le temps et le service donnés par les pilotes». Ils recommandaient:

- a) L'abandon du mode des taux forfaitaires et l'augmentation du taux par zone en fonction de la taille du navire: un droit minimal de \$40, plus \$1 par tranche de 100 tjn au-dessus de 3,000 tx.
- b) Un droit de mouvement de \$15 pour les navires ne dépassant pas 3,000 tjn, et de \$25 pour les jauges supérieures.
- c) Un droit de bateau-pilote de \$20 à la pointe Tupper et de \$10 ailleurs.
- d) Augmentation du droit d'annulation à \$7.50.
- e) Un droit de retenue de \$2.50 par heure après la première heure.

Il semble que l'on ait voulu accorder aux pilotes l'augmentation générale des gains qu'ils demandaient en leur accordant un droit de bateau-pilote uniforme de \$20—au lieu du taux de \$10 qu'ils demandaient pour tous les lieux sauf la pointe Tupper.

La tendance à l'accroissement des dimensions des navires et à la diminution de leur nombre s'est fait sentir aussi dans les eaux intérieures de la circonscription et, à cause du mode des taux forfaitaires, a joué au détriment des pilotes. L'augmentation des taux forfaitaires ne constituerait pas la bonne solution, car ceux-ci seraient injustes pour les petits navires qui fréquentent encore la circonscription. La Commission pense que, là encore, la seule solution convenable est un droit basé sur la dimension, c.-à-d. un taux par tonneau de jauge brute.

Étant donné le petit nombre de lieux de destination des navires dans les eaux intérieures de la circonscription, on peut s'en tenir au mode des zones qui offre l'avantage de la simplicité. Toutefois, si les ports d'escale deviennent plus nombreux, il faudrait baser les taux sur la distance parcourue plutôt que sur la zone, comme dans la circonscription de la Colombie-Britannique où nous avons recommandé un prix unitaire par tonne-mille (Cf. *Titre II*, pp. 228 et suiv.).

#### *Mise en commun*

Le mode de mise en commun est le même que celui qui existait dans la circonscription de Sydney. Les frais d'exploitation de la circonscription et des services sont payés sur la caisse commune. A la fin de chaque mois, le solde, moins une certaine réserve, est partagé également entre les pilotes, en fonction de leur disponibilité. La faible réserve varie de mois en mois, même à la fin de l'année quand on la reporte, non répartie, l'année suivante. Elle est relativement peu élevée et il semble qu'elle ne soit pas le résultat d'une règle donnée, mais d'une pratique adoptée pour simplifier le partage; en 1965, p. ex., la part de chaque pilote fut de \$8,225, avec un solde non réparti de \$258.89. A la fin de 1964, le report avait été de \$107.29.

Contrairement à Sydney, une réserve est ici nécessaire par suite des dépenses assez élevées—les factures de location de bateau—payées sur le fonds commun.

Le règlement ne prévoit aucun congé (pas même des congés de maladie) et, sauf dans un cas exceptionnel tel que celui du pilote Forgeron, il semble que l'on procède à la répartition de parts égales sans tenir aucun compte de la disponibilité. Les pilotes s'arrangent probablement entre eux pour que les absences, y compris la maladie, n'influent pas sur la mise en commun. Dans le cas du pilote Forgeron, la situation avait été différente puisque son état de santé, de 1957/1958 jusqu'à sa retraite, en 1964, ne lui permettait pas d'accepter des affectations de pilotage, sauf dans le voisinage immédiat de son domicile, à Arichat Ouest, ce qui limitait ses activités à la partie sud-ouest de la circonscription. A la suite d'arrangements spéciaux intervenus entre les pilotes, on ne le payait que pour les affectations qu'il avait reçues. A partir de 1959/1960, les deux autres pilotes reçurent toujours des parts absolument égales.

Les gains des pilotes en dehors de la circonscription, dans la zone de Canso, ne sont pas officiellement versés au fonds commun; mais il semble qu'ils se soient entendus entre eux pour partager ces gains comme ils se partagent les affectations dans cette zone.

## 7. ADMINISTRATION FINANCIÈRE

Il n'existe qu'une caisse de pilotage dont l'administration et les rapports annuels qui la concernent sont du même modèle que dans la circonscription de Sydney.

Le surintendant de la circonscription de Sydney assume la responsabilité de la facturation et de la perception des comptes relatifs au pilotage dans la circonscription des Lacs Bras d'Or. Les pilotes perçoivent leur rémunération pour les services rendus hors de la circonscription, mais ils rencontrent parfois des difficultés et préféreraient que le surveillant se chargeât de percevoir ces gains. Cependant, à moins que la région où ces services sont rendus (Port Hawkesbury et le canal Canso) ne soit incorporée dans la circonscription, il n'est pas possible de rendre par règlement ces droits payables à l'autorité de pilotage (art. 343 et 329[h], Loi sur la marine marchande), ni de bénéficier du recours à la retenue du congé d'un navire (art. 344 [cf. *Titre I*, p. 537]).

La comptabilité, l'état financier et le partage des gains étant basés sur l'argent liquide disponible, les comptes à recevoir ou à payer n'apparaissent pas, sauf pour information.

Les inscriptions au titre des recettes se bornent aux droits de pilotage. En conséquence, le rapport annuel indique les transactions intéressant le fonds commun, mais non l'ensemble de la caisse de pilotage.

Voici les postes de dépenses:

- a) Le coût du service de bateau-pilote. Ce poste ne comporte plus que le total des factures de location des bateaux (comme on l'a vu, jusqu'en 1967, les factures concernant des services rendus à l'extérieur furent payées irrégulièrement sur le fonds commun). Jusqu'en 1963, on y incluait le coût du service de bateau-pilote maintenu par les pilotes à Table Head, ainsi que la rémunération mensuelle du batelier et le coût du combustible et des réparations de son bateau (Cf. p. 345).
- b) Les frais de téléphone et de télégraphe des pilotes. Ici, le montant est élevé puisque toutes les dispositions relatives au pilotage sont prises par téléphone ou par télégraphe.
- c) Les frais divers comprennent différents articles d'un faible montant. Jusqu'en 1963, il s'agissait surtout des cotisations d'assurance-chômage acquittées par les pilotes au bénéfice du batelier qu'ils considéraient, à cet effet, comme leur employé. Depuis trois ans, ce poste consiste surtout en frais de papeterie qui, jusque-là, était probablement fournie gratuitement par le ministère des Transports comme le sont actuellement les frais de timbres-poste. Il n'existe aucune dépense collective, ni assurance-groupe, ni assurance sociale. C'est sans doute parce que l'on considère les pilotes comme des entrepreneurs indépendants, qu'ils ne contribuent ni à la Caisse des accidents du travail ni à la Caisse d'assurance-chômage et qu'ils n'en retirent aucun bénéfice.

ANALYSE COMPARATIVE DES ÉTATS FINANCIERS ANNUELS DE LA  
CIRCONSCRIPTION DE PILOTAGE DES LACS BRAS D'OR (N.-É.)

	1958/1959		1966		1967	
<b>RECETTES</b>						
Solde non réparti de l'année précédente.....	Néant		\$ 258.89		\$ 250.29	
Droits perçus						
Pilotage						
— Année précédente.....	\$ 286.00		\$ 5,100.00		\$ 713.00	
— Année courante.....	23,608.00	23,894.00	17,117.00	22,217.00	13,783.00	14,496.00
Droits de bateau-pilote						
— Année précédente.....	n/a		300.00		160.00	
— Année courante.....	n/a		813.00	1,113.00	3,980.00	4,140.00
Subvention.....	500.00		n/a		n/a	
	<u>24,394.00</u>		<u>23,588.89</u>		<u>18,886.29</u>	
<b>DÉBOURSEMENTS</b>						
Service du bateau-pilote de Table Head						
Batelier—Salaire.....	1,725.00		—		—	
Batelier—Assurance-chômage.....	16.12		—		—	
Réparations, combustible, approvisionnements	898.17	2,634.29	— Néant		— Néant	
Location de bateau.....	10.00		9,350.00		4,500.00	
Téléphone et télégraphe.....	259.55		259.90		295.10	
Papeterie.....	Néant		30.30		12.35	
	<u>2,908.84</u>		<u>9,640.20</u>		<u>4,807.45</u>	
Paiement au Régime de pensions du Canada (pilotes).....	n/a		158.40		158.40	
«Salaire net».....	20,985.16	20,985.16	13,540.00	13,698.40	13,750.00	13,908.40
Comptes non recouvrables..	Néant		Néant		Néant	
Solde non réparti.....	500.00		250.29		170.44	
	<u>24,394.00</u>		<u>23,588.89</u>		<u>18,886.29</u>	
<b>Recettes de l'année</b>						
Pilotage.....	23,608.00		17,920.00		14,153.00	
Droits de bateau-pilote...	n/a		5,300.00		4,100.00	
	<u>23,608.00</u>		<u>23,220.00</u>		<u>18,253.00</u>	
<b>Recettes non perçues à la fin de l'année</b>						
Pilotage.....	Néant		803.00		460.00	
Droits de bateau-pilote...	n/a		200.00		160.00	
	—		<u>\$ 1,003.00</u>		<u>\$ 620.00</u>	

**COMMENTAIRE**

L'état financier ne donne pas une idée exacte du pilotage dans la circonscription, ni des transactions financières des pilotes relatives aux services qu'ils rendent hors de la circonscription: les dépenses comprennent le coût du service de bateau-pilote, mais les recettes afférentes aux services de pilotage n'apparaissent pas. En outre, on n'y indique pas les frais de déplacement et de séjour qu'engagent les pilotes dans l'accomplissement de leurs fonctions.

Il ne faut pas oublier que le ministère des Transports assume, par l'entremise de la circonscription de Sydney, les dépenses relatives à l'envoi des factures et à la perception des droits de pilotage, ainsi qu'à la gérance du fonds commun et que les pilotes ne partagent donc pas les frais d'exploitation de leur autorité de pilotage.



### Subdivision III

## RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES RELATIVES À LA RÉGION DE L'ÎLE DU CAP-BRETON

## RECOMMANDATIONS

### RECOMMANDATION 1

#### **Que la région de l'île du Cap-Breton constitue une seule circonscription de pilotage du type intégré**

Le faible nombre d'opérations de pilotage effectuées dans les zones de pilotage de l'île du Cap-Breton, y compris Sydney et North Sydney, ne justifie pas la création de circonscriptions distinctes, étant donné la vaste organisation et le coût d'exploitation qu'elles entraînent.

Les besoins actuels et les besoins futurs prévisibles d'un contrôle public sur les services de pilotage de la région de l'île du Cap-Breton peuvent être assurés efficacement et économiquement par une seule autorité établie dans la zone de Sydney et administrant un certain nombre de services distincts d'une seule circonscription du type intégré (Cf. p. 25), avec des règlements *ad hoc* pour chacun de ces services (Cf. *Titre I*, recommandation générale 8, p. 525).

On donnerait ainsi un statut juridique à une situation de fait créée en 1943 par la nomination du ministre des Transports comme unique autorité de pilotage pour tous les services de pilotage dont l'administration locale est assurée par le même personnel. Un contrôle indirect a été exercé sur la zone inorganisée du canal Canso à partir du moment où l'on a donné l'autorisation (qui pourrait être retirée) aux pilotes brevetés de la circonscription contiguë des Lacs Bras d'Or d'assurer les services et en donnant des directives pour recourir à eux au besoin.

La compétence de l'autorité de pilotage devrait correspondre à la situation de fait et devrait donc se limiter aux zones où existent des services de pilotage et s'exercer dans la mesure précisée, au besoin, par les ordonnances de pilotage. Elle serait sujette à modification de temps à autre pour s'adapter aux exigences changeantes ou nouvelles, normalement sur la demande de l'autorité de pilotage, par des ordonnances de pilotage de l'autorité centrale.

## RECOMMANDATION 2

**Que le territoire de la présente circonscription des Lacs Bras d'Or et de la région du détroit de Canso soit divisé en trois zones de pilotage distinctes, la circonscription actuelle de Sydney constituant une quatrième zone**

Dans la circonscription actuelle de Sydney, le service de pilotage forme une organisation homogène que l'on devrait maintenir.

L'organisation du service dans la circonscription des Lacs Bras d'Or n'avait que la commodité de répondre à un besoin particulier de pilotage qui n'existe plus, c.-à-d. l'utilisation des eaux intérieures pour le seul transit. La situation a, depuis, changé du tout au tout et le pilotage a évolué en trois services distincts sans aucune liaison:

- a) le pilotage intérieur, de la mer vers l'un ou l'autre des quelques ports situés dans les eaux intérieures;
- b) le pilotage côtier et portuaire dans la zone de St. Peters—Arichat;
- c) l'écluse et le pilotage dans la zone canal Canso—pointe Tupper.

Actuellement, les seuls facteurs communs sont la facilité relative du pilotage et la faible demande. D'autre part, les services sont d'une nature différente et sont rendus dans des régions géographiques distinctes et sans relation entre elles, si bien que les pilotes qui desservent toute la région sont astreints à se déplacer beaucoup.

Cette disparité constituera une incompatibilité absolue quand les installations portuaires très importantes de la pointe Tupper fonctionneront. Les services de pilotage devenant alors nécessaires exigeront une compétence et une habileté pour lesquelles les deux pilotes actuels n'ont ni la qualification ni la formation. Ces services seront requis dans le détroit de Canso et jusqu'à la pointe Tupper, par les pétroliers et autres navires géants qui atteindront le tirant d'eau maximal admissible dans le détroit de Canso, au sud de la pointe Tupper (jusqu'à 90 pieds), et exigeront une connaissance et une adresse de premier ordre pour leur conduite et leur manœuvre en toute sécurité. C'est ainsi que l'*Universe Ireland*, le premier des pétroliers de 312,000 tonnes pour lesquels on a prévu les installations de la pointe Tupper, a 1,135 pi. de long et 175 pi. de large, avec un tirant d'eau de 80 pi. en pleine charge.

En plus des quatre zones fournissant actuellement les services de pilotage, il y aurait lieu d'en créer d'autres où et quand le besoin de ces services se fait sentir et peut être satisfait.

Les brevets de pilotes devraient être restreints quant au territoire, c.-à-d. à la zone pour laquelle le pilote s'est qualifié et maintient sa compétence par une expérience constante. La qualification supérieure aux normes fixées par la nouvelle loi (Cf. *Titre I*, pp. 339 et suiv.) que l'on exigerait d'un candidat dépendrait des besoins et des circonstances propres à chaque zone et serait précisée dans le règlement de la circonscription.

En cas de manque de candidat qualifié pour devenir pilote, l'autorité de pilotage devrait avoir le pouvoir de délivrer dans chaque zone des «brevets de conseiller en pilotage» à des personnes ayant une connaissance suffisante des lieux, sans être détenteur du certificat de capacité exigé. On délivrerait alors ce type de brevet pour une zone où le capitaine pourrait naviguer en toute confiance et sécurité avec l'aide d'un tel conseiller. Cette solution serait particulièrement indiquée lorsque l'insuffisance du trafic ne rend pas attrayante la profession de pilote, p. ex. la zone côtière actuelle de St. Peters—Arichat (Cf. *Titre I*, recommandation générale 12, pp. 541-542).

Si l'on donne suite à la recommandation 1, la région du Cap-Breton deviendra une circonscription du type intégré relevant de la direction d'une seule autorité de pilotage. Il faudrait centraliser l'administration, tout en traitant, du point de vue des opérations, chaque zone comme une circonscription distincte ayant son effectif de pilotes et régie par son propre règlement établi en vue de satisfaire à ses particularités et à ses besoins spécifiques (Cf. *Titre I*, recommandation générale 8, p. 525).

#### RECOMMANDATION 3

##### **Que l'autorité de pilotage soit une seule personne**

La situation idéale serait que l'autorité fût formée d'une commission de trois membres représentant Sydney et North Sydney, les Lacs Bras d'Or, et la zone de la pointe Tupper.

Toutefois, considérant l'activité restreinte de chacune de ces zones, la Commission estime préférable une autorité de pilotage formée d'une seule personne ayant son bureau à Sydney, agissant en tant qu'autorité chargée d'attribuer les brevets pour les divers services de pilotage de la circonscription, ainsi que de la direction du service dans la zone de Sydney—North Sydney (Cf. *Titre I*, pp. 561-562).

La compétence de l'autorité de pilotage s'étendant à un certain nombre de services distincts, on ne devrait pas confier cette fonction à l'une des autorités portuaires actuelles. Cette solution n'est acceptable que lorsque la circonscription est limitée au territoire d'un port dont le service de pilotage ne représente qu'un aspect de l'activité de ce port.

#### RECOMMANDATION 4

##### **Que le pilotage à Sydney soit classé comme service public**

Conformément aux critères établis dans la recommandation générale 17 (Cf. *Titre I*, p. 559), le pilotage dans la zone de Sydney—North Sydney ne peut être classé comme service public essentiel. On devrait, pour le moment, le classer comme service public, mais le reclasser comme service privé s'il apparaît que le trafic océanique ne dépassera pas le niveau actuel.

Tout capitaine en possession des renseignements fournis par les cartes et par les publications officielles peut naviguer en toute sécurité dans les eaux restreintes du port et un sinistre majeur survenant dans un endroit quelconque de celui-ci n'interromprait pas longtemps le trafic. Le pilotage constitue surtout un service rendu aux transports par eau en vue d'accélérer le déplacement sûr des navires. Mais les capitaines fréquentant souvent un port en connaissent rapidement et suffisamment les particularités pour se dispenser des services d'un pilote. La preuve en est la proportion élevée (28.4%) de navires non exempts qui n'employèrent pas de pilote, en 1967, bien qu'ils fussent astreints au paiement des droits. On peut supposer que si l'on abolissait le régime du paiement obligatoire, bien plus de navires encore se dispenseraient du pilotage. Il n'est question ici que des bâtiments étrangers puisque, depuis décembre 1966, les caboteurs et les bâtiments fréquentant les eaux intérieures et immatriculés au Canada bénéficient d'une exemption complète.

Sydney est le port principal d'une région fortement industrialisée de la Nouvelle-Écosse et l'intérêt de l'économie nationale et régionale exige qu'on en maintienne l'efficacité. Cependant, il reste à établir qu'il faille, dans ce but, assurer un service de pilotage pour satisfaire sans délai à toute demande possible de pilotage. Une analyse approfondie du trafic s'impose en vue de déterminer si l'importance du port repose sur le trafic régulier des caboteurs et des bâtiments fréquentant les eaux intérieures et qui n'ont que peu ou pas besoin des services de pilotage. Dans l'affirmative, il faudrait classer le pilotage comme service privé, dans le sens donné à cette expression (Cf. *Titre I*, p. 559).

Il reste possible que la diminution du nombre des long-courriers constatée récemment à Sydney ne soit que temporaire. Les statistiques relatives aux transports par eau au cours du premier semestre de 1968 indiquent une légère amélioration par rapport à la même période de 1967. Toutefois, compte tenu du respect des engagements du service et des droits acquis des pilotes actuellement à l'effectif, une décision rapide n'est pas nécessaire.

#### RECOMMANDATION 5

**Que l'on réorganise à Sydney l'administration du pilotage et le service de bateau-pilote, en vue de ramener les dépenses d'exploitation à un niveau convenable**

Les besoins en pilotage dans le port de Sydney sont faibles et l'organisation du service devrait correspondre aux besoins.

L'organisation actuelle, disproportionnée à ces besoins, se traduit par des déficits d'exploitation élevés que la Couronne doit supporter. Ainsi, en 1967, on estima le coût du service à \$153,800, alors que les droits perçus, y compris les droits de bateau-pilote, n'ont rapporté que \$37,000 (Cf.

p. 310). On s'attend à une diminution sensible des recettes lorsqu'on abolira le paiement obligatoire, puisque plus du quart de leur montant provenait de navires non exemptés qui n'emploient pas de pilotes (Cf. p. 293). Cette situation injustifiable devrait être redressée.

Le service souffre d'une organisation trop poussée à tous les échelons:

- a) Le nombre des pilotes est excessif, bien qu'il n'existe actuellement aucun remède à cette situation, sauf le lent processus d'élimination normale (Cf. pp. 297 et 298). Il semble qu'il ne surgira aucune difficulté du fait de la législation contradictoire concernant la mise à la retraite à l'âge de 65 ans des pilotes actuellement à l'effectif, étant donné les avantages qu'ils retireront de l'application de la Loi sur la pension du service public. La possession d'un brevet est un droit personnel qu'un pilote peut abandonner, s'il le décide.
- b) Une solution de rechange, appropriée et réaliste, devrait se substituer au service de bateau-pilote de 24 heures coûteux, maintenu par la Couronne pour satisfaire en moyenne à moins de deux affectations par jour (Cf. pp. 304 et 305, pour plus de détails).

#### RECOMMANDATION 6

**Que l'on classe comme service privé le pilotage dans les trois zones situées dans la circonscription actuelle des Lacs Bras d'Or et dans la région de la pointe Tupper et du canal Canso**

En ce moment, l'intérêt public n'est pas directement en cause dans les services des trois zones de la circonscription actuelle des Lacs Bras d'Or et de la région contiguë du détroit de Canso, car ces services n'existent que pour la commodité des transports par eau et ne servent que des intérêts privés. Leur interruption, et même leur absence, ne porterait aucun préjudice aux intérêts supérieurs de l'État ou du public. Ces services devraient donc être classés comme «service privé», ainsi que la Commission l'a recommandé pour les divers services portuaires de la circonscription proposée de la côte occidentale de l'île de Vancouver (Cf. *Titre II*, p 225) et pour les divers services prévus dans la circonscription de l'île du Prince-Édouard (Cf. p. 27).

Il appartiendrait aux industries concernées de prendre les dispositions nécessaires pour s'assurer les services de pilotes qui seraient brevetés, à condition de satisfaire aux normes établies par la loi et par les règlements de la circonscription. Dans la région de la pointe Tupper, ces industries devront s'assurer que leurs pilotes possèdent une connaissance suffisante des lieux, l'habileté et l'expérience requise pour la conduite et la manœuvre d'accostage des navires géants. Ce pilotage n'intéressant qu'une ou deux compagnies, celles-ci devraient en assumer l'entière responsabilité, y compris les dépenses du service.

## Cinquième section

AUTRES CIRCONSCRIPTIONS ET ZONES DE PILOTAGE  
NOUVEAU-BRUNSWICK, NOUVELLE-ÉCOSSE,  
BAIE DES CHALEURS ET BAIE DE GASPÉ

## PRÉAMBULE

Contrairement à l'organisation en vigueur sur la côte ouest de la Colombie-Britannique, de grandes étendues d'eaux navigables du littoral atlantique ne sont comprises dans aucune circonscription de pilotage.

Lorsque, après la Confédération, le pilotage fut organisé, on divisa le littoral canadien de l'Atlantique en circonscriptions de pilotage conformément à la ligne de conduite adoptée à ce moment. Cette organisation se solda par un échec parce que la loi ne prévoyait que le pilotage portuaire (elle contenait des dispositions d'exception pour le pilotage sur le Saint-Laurent) et aussi parce que le seul pilotage côtier d'alors se limitait au service volontaire restreint qu'effectuaient les pilotes de Saint-Jean (N.-B.) dans la baie de Fundy. A la longue, toutes ces circonscriptions côtières se transformèrent, en fait sinon en droit, en diverses circonscriptions ne desservant qu'un port ou un certain nombre de ports accessibles par un chenal commun.

Un grand nombre de ces ports ont perdu leur importance du début pour différentes raisons, mais surtout parce que d'autres moyens de transports satisfont davantage aux besoins régionaux, à cause de la transformation du milieu industriel et des restrictions qu'imposent les caractéristiques physiques et les installations portuaires. On pourrait y apporter des améliorations, mais il serait difficile, du point de vue économique, de justifier les immobilisations et les frais d'entretien périodiques qu'elles entraîneraient.

Par suite de la diminution du trafic maritime, beaucoup de petites circonscriptions devinrent inactives et la fonction de commissaire de pilotage ne devint plus qu'un titre honorifique souvent accordé comme récompense politique. Dans certaines circonscriptions, l'autorité de pilotage cessa d'exister pendant plusieurs années, les commissaires décédés ou ayant quitté la localité n'ayant pas été remplacés. La première étape vers une réforme fut la fusion; celle de 1924, p. ex., amena l'intégration des cinq petites circonscriptions contiguës du fond de la baie de Fundy (Sackville, Harvey et Waterside, Hillsborough et Hopewell, Amherst et Shepody Basin), qui constituèrent la circonscription de pilotage de Chignecto. Depuis lors, vingt petites circonscriptions du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse, y compris celle de Chignecto, ont été supprimées (Cf. *Titre I, appendice II*). On a maintenu la plupart des autres petites circonscriptions, non pour satisfaire à un besoin accru de pilotage, mais parce que leur secrétaire-trésorier s'est acquitté de ses fonctions et a eu soin de faire parvenir son rapport annuel au ministère des Transports.

Dans certaines circonscriptions supprimées et dans certains ports qui ne firent jamais partie d'une circonscription de pilotage, la demande de pilotage peut même être plus grande que dans certaines circonscriptions existantes.

Le tableau suivant, établi d'après les statistiques de 1967 du trafic concernant les bâtiments d'au moins 250 tjn, montre l'étendue et l'importance du trafic maritime dans les principaux ports non compris dans une circonscription de pilotage, mais situés dans les parties de la côte est du Canada dont traite cette section. Il ne concerne pas les ports où le trafic consiste surtout en service de transbordeurs comme Digby, Yarmouth, Grand Manan et Black's Harbour.

Port	Nombre de navires (250 tjn et au-dessus)	Jauge nette moyenne (par navire)	Marchandises manipulées
Hantsport (N.-É.).....	154	4,127.4	Étranger— 99%
Liverpool (Brooklyn) (N.-É.).....	107	2,309.9	Étranger— 76%
Mulgrave (N.-É.).....	164	753.7	Cabotage— 86%
Walton (N.-É.).....	55	1,445.1	Étranger— 100%
Gaspé (Qué.).....	74	2,042.5	Cabotage— 95%
Chandler (Qué.).....	21	1,790.6	Étranger— 51%
Carleton (Qué.).....	24	1,124.7	Étranger— 95%

Dans tous les ports figurant dans ce tableau, ainsi que dans d'autres petits ports, le pilotage est assuré par des pilotes locaux. Les renseignements à ce sujet sont habituellement fournis dans les instructions nautiques (*Pilot Books*) publiées par le Service hydrographique du Canada, mais ils ne sont pas toujours exacts. P. ex., dans la quatrième édition de 1966 du *Nova Scotia (S.E. Coast) and Bay of Fundy Pilot*, il est dit, à la page 228, que «le pilotage est obligatoire» à Parrsboro, bien que cette circonscription ait été abolie en 1960 et jusqu'alors seul le paiement des droits de pilotage était obligatoire. De telles erreurs indiquent un manque d'information lors de la préparation de ces importantes publications. Il faudrait rechercher un moyen d'assurer l'exactitude et la mise à jour des renseignements donnés.

Aux fins du rapport, la Commission n'a pas jugé nécessaire d'examiner l'étendue et la nature des besoins en pilotage de chacun de ces ports, ni le besoin possible d'une surveillance ou d'un contrôle publics, sauf en ce qui concerne le port de Gaspé (pour lequel il y avait une demande pour l'établissement d'une circonscription de pilotage) et pour le port de Chandler (à l'occasion de son passage dans cette région). La preuve relative à ces deux ports se trouve dans les *subdivisions XI et XII*.

On trouvera aux *subdivisions I à X* des études sur les neuf petites circonscriptions relevant d'une commission, qui existent encore, et l'ancienne circonscription de Richibucto, supprimée en 1968. Nous avons mentionné le nouveau port de Belledune (N.-B.), créé en 1967, et qui relève du Conseil des ports nationaux; dans les études sur les circonscriptions de Restigouche et de Bathurst, et il est brièvement question du port de Shippegan, dans la *subdivision III* qui traite de la circonscription de Caraquet.

Dans ces petites circonscriptions, comme ailleurs, les difficultés financières et matérielles éprouvées au cours de la période de la libre entreprise a contraint les pilotes à accepter le pilotage dirigé. Le changement fut progressif et là où il y avait plusieurs pilotes, ce ne fut pas sans causer bien du trouble. D'abord la disparition de la concurrence entre pilotes sans contrôle accru de la part des autorités de pilotage se traduisit par une diminution dans la qualité du service. Dans deux circonscriptions, le changement provoqua une crise suffisamment grave pour que le ministre de la Marine et des Pêcheries jugeât nécessaire d'ordonner une enquête officielle. L'enquête sur la circonscription de Miramichi (1892-1893) est étudiée à la *subdivision IV* (Cf. p. 447). Une autre enquête, tenue en 1906, concernait les plaintes portées par les pilotes contre les commissaires du pilotage de la circonscription d'Hillsborough et Hopewell (une des cinq circonscriptions fusionnées en 1924 pour former la circonscription de Chignecto). Au cours des premières années suivant sa création en 1897, ses cinq pilotes se concurrençaient. Ils supportaient le fardeau financier de la possession et de l'exploitation de leur propre bateau-pilote et la fatigue de croiser au large aussi loin et aussi longtemps que possible afin d'être le premier à héler les navires arrivants. Cette concurrence donnait lieu à des abus; p. ex., certains pilotes négligeaient les petits bâtiments pour rechercher les plus lucratifs. Des différends s'élevaient entre eux, surtout pour déterminer qui avait hélé un navire le premier et toucherait, par conséquent, les droits de pilotage. Quelques années plus tard, les pilotes demandèrent d'être traités comme des employés, c.-à-d., le partage égal du travail entre eux par un chef pilote, la mise en commun et la répartition égale de leurs gains. Ces arrangements donnèrent d'abord de bons résultats; mais peu à peu les pilotes se relâchèrent. Assurés de leur revenu, ils ne croisèrent plus au large, à la limite de pilotage, pour aller à la rencontre des bâtiments, si bien que nombre de ceux-ci traversaient la zone d'embarquement sans être hélés et bénéficiaient ainsi de l'exemption des droits de pilotage. En outre, certains bâtiments subissaient des retards indus, dans l'attente d'un pilote qui, ayant aussi un autre emploi, avait tendance à le faire passer avant le pilotage. En ces circonstances, l'autorité de pilotage adopta une solution de compromis: elle divisa les pilotes en deux compagnies concurrentes. Mais le problème ne fut pas résolu pour autant, car une compagnie ayant acquis un bateau-pilote mieux équipé et plus rapide fut en mesure d'accaparer la majeure partie de la clientèle. Le fonctionnaire enquêteur recommanda le rétablissement du pilotage entièrement dirigé et l'établissement de règles pertinentes insérées dans le règlement de la circonscription, en vue d'assumer son bon fonctionnement. Lorsqu'il fit part aux commissaires du pilotage du résultat de l'enquête, le Ministre recommanda aussi la réduction de l'effectif des pilotes dès que possible, afin que les pilotes restant en service pussent toucher des gains plus élevés (pièce 1537).

Les renseignements sur ces ports qu'obtint la Commission par la documentation et les témoignages, au cours de ses audiences, sont incomplets, mais les informations semblent suffisantes pour une appréciation générale de la situation; c'est pourquoi elle n'a pas jugé nécessaire de se livrer à des investigations plus approfondies. La preuve montre non seulement que la situation est tout à fait déplorable du point de vue légal, mais que l'organisation prévue en vertu de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande ne répond absolument pas aux besoins des petits services de pilotage.

Dans toutes les circonscriptions dont nous traitons dans cette section, la demande de pilotage n'est pas assez importante pour tenir même un seul pilote pleinement occupé ou, à quelques exceptions près, lui assurer un revenu suffisant. Cette situation oblige les pilotes à trouver un autre emploi et le pilotage devient pour eux une occupation secondaire.

Dans chacune des circonscriptions étudiées, on a imposé le paiement obligatoire des droits de pilotage dès leur création sans autre raison apparente que de se conformer à la ligne de conduite adoptée alors par le gouvernement.

Beaucoup de dispositions des différents règlements régissant les diverses circonscriptions ne sont pas en fonction des exigences locales; aussi ne sont-elles pas suivies. La raison majeure en est que les règlements ont été rédigés, sur l'initiative du ministère des Transports, par des personnes imparfaitement au courant de la situation et des besoins locaux, et voulant surtout en assurer l'uniformité.

Deux autres raisons provoquèrent aussi l'échec du système; en premier lieu, la politique partisane intervenant dans la nomination des commissaires de pilotage et des secrétaires-trésoriers (elle intervint parfois dans la nomination des pilotes); en second lieu, l'absence de surveillance sur les activités des commissaires de pilotage due à l'attitude de non-engagement du ministère des Transports. Dans la plupart des circonscriptions, la Commission trouva une atmosphère de bonne volonté et un désir de bien faire et il semble qu'il n'y ait aucune raison de croire que les errements illégaux suivis n'auraient pas été corrigés s'ils avaient été portés à la connaissance des autorités de pilotage en cause.



**Subdivision I**

**CIRCONSCRIPTION DE PILOTAGE DE LA  
RIVIÈRE RESTIGOUCHE (N.-B.)**

## Chapitre A

# LÉGISLATION

### 1. LOI ET RÈGLEMENTS

#### PRÉAMBULE

Il n'existe, ni pour cette circonscription ni pour les autres dont traite la cinquième section, de dispositions d'exception statutaires d'application particulière, et toute la législation spéciale qui les concerne est contenue dans les règlements. Au regard de la circonscription de la rivière Restigouche\*, cette législation, les nominations exceptées, est contenue entièrement dans le décret du gouverneur en conseil, modifié, créant la circonscription, et dans le règlement de la circonscription et ses modifications.

#### (1) CRÉATION DE LA CIRCONSCRIPTION ET QUESTIONS CONNEXES

La circonscription de pilotage de la rivière Restigouche fut créée par décret du gouverneur en conseil du 9 février 1935 (décret en conseil C.P. 339 [pièce 1165]), par fusion des anciennes circonscriptions de Bonaventure et de Restigouche.

Tout en abrogeant les dispositions relatives aux anciennes circonscriptions et tous les règlements qui les régissaient alors, y compris les règlements portant sur la nomination des deux commissions de pilotage et des secrétaires-trésoriers, et en établissant la nouvelle circonscription, le décret en conseil

- a) définissait les limites de la circonscription;
- b) nommait les cinq commissaires de la nouvelle autorité de pilotage;
- c) nommait M. A.F. Carr, de Campbellton, au poste de secrétaire-trésorier et fixait sa rémunération à «3 p. cent (3%) des recettes et gains bruts des pilotes au cours de chaque année civile»;
- d) imposait le paiement obligatoire des droits de pilotage.

---

\* Le nom de «Restigouche» figure dans le décret en conseil de 1935. Le nom français est «Ristigouche». La même observation s'applique à «Maguasha» employé au lieu de «Miguasha». (*Note de traduction*)

Sauf en ce qui a trait à la création de la circonscription et au paiement obligatoire des droits, toutes les dispositions de ce décret en conseil furent modifiées par la suite. De nouveaux commissaires furent nommés au fur et à mesure des vacances et, en 1967, M. J.C. MacLauchlan qui, depuis 1965, remplaçait M. Carr secrétaire-trésorier, fut tardivement confirmé dans ses fonctions par le décret en conseil C.P. 1967-1670, en date du 30 août 1967 (pièce 1510c).

C'est en 1957 que le gouverneur général, par décret C.P. 1957-1562, du 22 novembre 1957, établit en dernier lieu les limites de la circonscription. La limite maritime restait approximativement la même que la limite initiale établie en 1935; mais la description en était plus simple (pièce 1510b):

«La circonscription de pilotage de la rivière Restigouche comprend les eaux de la rivière Restigouche et de son estuaire, à partir des limites de la navigation, en allant vers le large, jusqu'à une ligne tirée de la pointe Little Belledune, dans le comté de Restigouche (N.-B.), vers le nord vrai, sur une distance de trois milles, puis le long d'une ligne tirée jusqu'à la pointe Maguasha, dans le comté de Bonaventure (Qué.).»

## (2) RÈGLEMENTS DE LA CIRCONSCRIPTION

Tous les règlements établis par l'autorité de pilotage et encore en vigueur sont contenus dans le règlement général de la circonscription, ratifié le 29 mars 1958 par décret en conseil C.P. 1958-474, modifié le 25 mars 1965 par le décret en conseil C.P. 1965-561 (pièce 22).

La révision de 1958 avait pour objet d'accorder le règlement, quant à la forme, à la présentation et au fond, avec les règlements de circonscriptions semblables. Il en résulta des règlements stéréotypés qui, on le verra au chapitre C, ne tiennent aucun compte des besoins et des usages locaux, et ne sont, par conséquent, pas suivis parce qu'ils sont inapplicables en fait ou en droit.

Voici les principales caractéristiques de l'organisation prévue dans le règlement général (les références entre parenthèses renvoient aux parties du rapport traitant du sujet):

- a) L'autorité de pilotage exerce le contrôle total du service (Cf. *Titre I*, pp. 82 et suiv.).
- b) Les navires demandant un pilote doivent envoyer un E. T. A. 6 heures à l'avance (Cf. *Titre I*, p. 259).
- c) L'autorité de pilotage exerce son autorité par l'entremise de son secrétaire et du chef pilote.
  - (i) La fonction principale du secrétaire est purement administrative, c.-à-d. établissement des procès-verbaux des réunions de l'autorité, facturation et perception des droits de pilotage et opérations financières, y compris la comptabilité; il est supposé avoir aussi certains pouvoirs disciplinaires.

(ii) Les fonctions du chef pilote concernent les opérations. Il assume la responsabilité du service des affectations, normalement basé sur le mode du tour de rôle, et exerce la surveillance voulue sur les pilotes. En vue de l'aider à s'acquitter de ses fonctions, les pilotes doivent l'informer de leurs allées et venues, des sinistres maritimes et de toute question se rapportant au pilotage, p. ex. le déplacement de bouées et les changements survenus dans les chenaux.

Bien que le chef pilote soit un pilote breveté et qu'en vertu du règlement il doive, en cas de besoin, se charger de certaines affectations, il n'est pas un représentant des pilotes, mais un préposé de l'autorité de pilotage qui le nomme et dont il doit exécuter les ordres. Il reçoit comme rémunération une part égale du fonds commun, mais doit maintenir, à ses frais, un bureau muni du téléphone, à proximité de la station des pilotes (Cf. *Titre I*, chap. 4).

- d) Aucun règlement ne régit le paiement obligatoire des droits, si bien que les exemptions statutaires relatives restent entièrement applicables et que les petits navires de moins de 250 tx tels que les yachts et autres petits bâtiments, sauf les embarcations à rames, sont tenus d'acquitter les droits, à moins d'être immatriculés au Canada (Cf. *Titre I*, pp. 254 et 255).
- e) Le statut des pilotes est celui d'employés *de facto* du fait qu'ils ne peuvent effectuer de pilotage que sur l'ordre du chef pilote ou d'un autre fonctionnaire de l'autorité de pilotage, et que leur rémunération consiste en un salaire, sous la forme d'une part du fonds commun calculée en fonction de leur disponibilité pour le service. Le règlement prévoit des congés annuels et des congés de maladie (Cf. *Titre I*, pp. 83 et suiv.).
- f) Le recrutement des pilotes a lieu par voie d'apprentissage et en l'absence de candidats, on engage des marins compétents. Les candidats pilotes doivent, pour obtenir un brevet de pilote stagiaire, satisfaire aux conditions suivantes: aptitudes physique et mentale requises, avoir accompli trois années d'apprentissage en compagnie de pilotes en service, et d'autres tâches relatives au pilotage; subi avec succès, devant un jury d'examen de la circonscription, un examen de compétence et, au moment de l'obtention du brevet, être citoyen canadien âgé de 18 à 35 ans, domicilié dans le comté de Bonaventure, à l'ouest de la grande Cascapédia, ou dans le comté de Restigouche (N.-B.) (Cf. *Titre I*, pp. 281 et 282). Aucun certificat minimal de capacité de la marine n'est exigé (Cf. *Titre I*, p. 543). En cas d'absence de candidats, quiconque en possession d'un certificat de capacité «non inférieur à celui de capitaine de

remorqueur» et satisfaisant aux exigences requises d'un aspirant pilote (sauf l'apprentissage) peut obtenir un brevet de pilote stagiaire. Dans ce cas, on n'exige pas une connaissance effective préalable des eaux de la circonscription<sup>1</sup>.

- g) On délivre d'abord un brevet de stage de deux ans et, si le service du détenteur est satisfaisant, on lui accorde un brevet permanent moyennant le paiement d'un droit de \$10. Il appartient à l'autorité de pilotage de fixer la rémunération d'un pilote stagiaire (Cf. *Titre I*, pp. 295 à 297).
- h) La mise en commun est effectuée sur une base mensuelle et l'on partage également le total net des droits de pilotage gagnés entre le chef pilote et les pilotes, après déduction des dépenses autorisées par le règlement général, c.-à-d. le salaire du secrétaire, fixé à 3% des recettes brutes de la circonscription, la rémunération des pilotes stagiaires fixée par l'autorité (Cf. *Titre I*, p. 295), le remboursement des dépenses engagées par les pilotes dans l'exercice de leurs fonctions, et autres dépenses approuvées par l'autorité de pilotage et relatives au fonctionnement de la circonscription (Cf. *Titre I*, p. 124). L'autorité n'accorde aucune rémunération aux aspirants pilotes. Il n'existe ni caisse des pilotes ni caisse de retraite, et aucune disposition n'autorise à constituer une réserve pour des dépenses prévues. La caisse de pilotage doit être vidée complètement à la fin de chaque mois.
- i) Bien que le règlement régissant la mise en commun ne comporte pas la disposition habituelle prévoyant de prendre en considération le temps passé en congé annuel ou de maladie, il semble qu'on veuille appliquer la même règle du fait de la clause restrictive du paragraphe (2) de l'article 23 relative à la permission d'absence sans salaire, dans la limite de six mois. L'absence d'une réserve de ce genre au sujet du congé annuel de 21 jours ou, dans la limite d'une année, du congé de maladie pour blessure en service, implique que ces congés doivent être payés et comporte donc les droits au partage du fonds commun. Le règlement ne prévoit pas de congé de maladie à demi-salaire.
- j) L'autorité de pilotage et le secrétaire sont censés posséder certains pouvoirs disciplinaires. Cependant, on dénie à un pilote mis en accusation le droit de comparaître en personne devant l'un ou l'autre d'entre eux; il doit présenter sa défense oralement devant le chef pilote ou par écrit à l'autorité (Cf. *Titre I*, chap. 9).

<sup>1</sup> Depuis 1965, on n'exige plus l'expérience générale de la mer. Jusqu'alors, le candidat devait avoir servi au moins trois mois sur le pont, au cabotage ou au long cours, à bord de navires canadiens. Il semblerait que la modification de 1965, qui portait de 30 à 35 la limite d'âge pour l'apprentissage, eût pour but de favoriser le seul aspirant pilote et de l'exonérer du service à la mer préalable.

- k) Le bateau-pilote doit détenir un permis que lui délivre l'autorité de pilotage pour un an moyennant un droit initial de \$5 et un droit annuel de renouvellement de \$1, la seule exigence étant l'appropriation du bateau. On n'exige pas le certificat de navigabilité délivré par le ministère des Transports (Cf. *Titre I*, pp. 345 et suiv.).
- l) Le tarif des droits prévoit des taux de trajets, de mouvements et de service de bateau-pilote, mais aucune indemnité en dehors de celles qui figurent aux articles 359 et 360 de la Loi sur la marine marchande.
- m) Le taux de trajet est basé sur deux facteurs variables, le tirant d'eau et la jauge. Le taux de base ne tient pas compte de l'emplacement du port ou de la zone de chargement de destination; il est uniforme et de \$2.60 par pied de tirant d'eau et 2¢ par tonneau de jauge nette à l'entrée ou à la sortie. En cas d'escale dans plusieurs ports ou zones de chargement de la circonscription au cours d'un voyage d'entrée ou de sortie, chaque partie du trajet consécutif au premier ne donne lieu qu'à un droit réduit de \$1 par pied de tirant d'eau, plus le droit de 2¢ par tonneau de jauge.
- n) Un mouvement, défini dans le règlement comme le «déplacement d'un navire à l'intérieur d'un port» (Cf. *Titre I*, p. 246) comporte un droit forfaitaire de \$15 pour le déplacement d'un navire d'un mouillage à un autre. Pour tout autre mouvement, les taux sont établis sous forme d'une échelle basée sur la jauge des navires de 600 tx ou moins. Pour les navires d'une jauge supérieure, un taux forfaitaire est prévu pour des mouvements déterminés. A cet effet, on considère Campbellton et Restigouche comme constituant un seul port. Une majoration de 50% s'applique à tous les mouvements «lorsque la distance de déplacement est de plus de quatre milles».
- o) Un taux forfaitaire de \$15 est prévu pour chaque utilisation d'un bateau-pilote pour l'embarquement ou le débarquement d'un pilote.

## 2. HISTORIQUE DE LA LÉGISLATION

Antérieurement à la Confédération, les eaux de la circonscription actuelle de la rivière Restigouche ressortissaient à la juridiction de la province à laquelle elles appartenaient. Du côté québécois, aucune mesure législative n'était applicable; mais du côté du Nouveau-Brunswick, le pilotage fut d'abord soumis au statut de 1786 «*An Act for Regulating Pilots*» (26 George III, chap. 52), et ses modifications. (Pour les détails, cf. Deuxième Section, pp. 37 et suiv.).

Après la Confédération et jusqu'en 1935, le pilotage continua d'être organisé sur la base des circonscriptions électorales. Il en résulta une grande confusion au regard des eaux restreintes de la rivière Restigouche car, même si la rivière constituait une voie d'accès aux ports et havres situés sur l'une ou l'autre de ses rives, chaque rive constituait une circonscription distincte.

La première circonscription créée fut la «circonscription de pilotage de Restigouche dans la province du Nouveau-Brunswick». On y maintenait les dispositions antérieures à la Confédération, basées sur les limites électorales. Ses limites englobaient «tous les ports et ports secondaires situés dans le comté de Restigouche», en vertu du décret en conseil C.P. 643, du 21 juillet 1876 (pièce 1510*d*). Le paiement des droits était obligatoire.

Cette circonscription était du type intégré; elle ne comprenait que les ports situés du côté du Nouveau-Brunswick de la rivière Restigouche et ceux situés sur la partie de la côte sud de la baie des Chaleurs, lesquels ports n'étaient pas reliés entre eux par des eaux de pilotage, les eaux de la rivière Restigouche et de la baie des Chaleurs ne faisant pas partie de la circonscription.

Le côté québécois de la rivière fut constitué en circonscription par décret en conseil C.P. 759, du 3 avril 1889 (pièce 1510*e*), sous le nom de circonscription de pilotage du comté de Bonaventure dans la province de Québec. Ses limites s'étendaient à la rive nord de la rivière Restigouche et à la majeure partie de la côte nord de la baie des Chaleurs, c.-à-d. de la pointe Maquereau, sept milles à l'est de Port-Daniel, jusqu'à la remontée de la marée, à «Bourdon» (la pointe à Bourdeau, sans doute), dans la rivière Restigouche, soit une distance d'environ 90 milles de littoral. Deux jours plus tard, un autre décret en conseil, C.P. 760, du 5 avril 1889 (pièce 1510*f*), nommait trois personnes à titre de membres de l'autorité de pilotage; toutefois, aucun des décrets en conseil ne rendait le paiement des droits de pilotage obligatoire dans la nouvelle circonscription.

La circonscription établie du côté du Québec était de même nature que celle du Nouveau-Brunswick, c.-à-d. du type intégré, groupant les services de pilotage de ports distincts, et d'où étaient exclues les eaux de la rivière Restigouche.

Des difficultés surgirent en 1896 lorsque l'Autorité de pilotage de la circonscription de Restigouche prétendit, en vertu de son règlement, étendre les limites de sa circonscription pour y inclure toute la partie de la circonscription de Bonaventure située à l'ouest de la pointe Noire, point géographique vis-à-vis la limite de la circonscription sur la rive sud. L'intention évidente était de faire une seule circonscription des eaux de la rivière Restigouche et du fond de la baie des Chaleurs, soit une distance de quelque 35 milles. En vertu du règlement, on prétendait aussi imposer le paiement obligatoire des droits dans le nouveau territoire annexé. En dépit de ces irrégularités évidentes, le nouveau règlement fut ratifié le 1<sup>er</sup> avril 1896 par décret en conseil C.P.

1031 (pièce 1510i). Les habitants du comté de Bonaventure ne tardèrent pas à se plaindre du fait que les navires dans leurs ports fussent obligés de payer des droits de pilotage aux pilotes de la circonscription de Restigouche. Le ministre de la Marine et des Pêcheries, reconnaissant le bien-fondé des plaintes et que les dispositions du règlement ne respectaient pas les limites de la circonscription de pilotage du comté de Bonaventure, recommanda leur abrogation et le retour aux anciennes limites. Par le décret en conseil C.P. 1131, du 9 mai 1898, le gouverneur en conseil annula *proprio motu* la disposition en cause du règlement de la circonscription et redonna à la circonscription de pilotage de Restigouche ses anciennes limites, c.-à-d. qu'elles englobaient toutes les eaux, baies et rivières navigables de ce comté (pièce 1510j). La disposition du règlement de 1896 était évidemment *ultra vires*. La procédure de 1898, constituait un moyen de remédier à la situation sans avoir à demander à l'autorité de pilotage de modifier son règlement.

Les limites de la circonscription demeurèrent inchangées jusqu'à la fusion des deux circonscriptions en 1935.

Les divers règlements établis par l'Autorité de pilotage de Restigouche sont particulièrement intéressants, car ils sont à l'origine d'un grand nombre de règlements actuels.

Le règlement que ratifia le gouverneur en conseil par le décret C.P. 158, du 1<sup>er</sup> mars 1877, est intitulé: «*Rules and Regulations for the Government of Pilots.*» Voici ses principales caractéristiques (pièce 1510g):

- a) Évidence de l'existence du pilotage organisé antérieurement à la Confédération, du fait qu'on y prévoyait la permanence en accordant aux pilotes déjà détenteurs d'un brevet le droit de recevoir un brevet pour la nouvelle circonscription.
- b) Maintien du régime de la libre entreprise. Il n'y avait ni affectations ni mise en commun; les pilotes se concurrençaient aux stations d'embarquement pour héler les navires entrants; ils percevaient et conservaient les droits gagnés.
- c) Recrutement des pilotes par voie d'apprentissage, d'une durée minimale de trois ans sous la direction d'un pilote auquel l'aspirant pilote était lié par contrat et, avec l'autorisation de l'autorité de pilotage, à bord d'un bateau-pilote approuvé. Les pilotes assuraient eux-mêmes le service de bateau-pilote; pour l'exercice de la profession de pilote, on exigeait que celui-ci soit propriétaire d'au moins la moitié d'un bateau-pilote d'une jauge nette minimale de 5 tx. Il est évident que ce règlement apportait un changement trop radical et, quelques mois plus tard, une modification (décret du conseil C.P. 591, du 25 juin 1877 [pièce 1510h]) en suspendit l'application pendant un an.
- d) Établissement des taux en fonction du tirant d'eau et de la distance, le prix par pied de tirant d'eau variant selon le port de destination,

p. ex. \$1 par pied de tirant pour Dalhousie et \$1.50 pour Campbellton. Le taux des mouvements était déterminé par une échelle basée sur la jauge, et majoré de 50% si la distance dépassait quatre milles. Ces dispositions figurent encore dans le tarif actuel.

- e) Les pilotes devaient fournir au secrétaire le détail des services qu'ils avaient rendus et des droits qu'ils avaient perçus, mais seulement à titre d'information pour l'autorité de pilotage.
- f) Certaines dispositions concernaient le permis des bateaux-pilotes. Ceux-ci devaient jauger au moins 5 tx et il fallait tous les ans prouver leur navigabilité. Le permis était valable un an et n'était soumis qu'à une taxe de \$5. Dès qu'on jugeait qu'un bateau-pilote n'était plus en bon état de navigabilité, on suspendait le permis. De plus, les bateaux recevaient un numéro d'identification.

Ce règlement fut modifié à deux reprises avant son remplacement par le règlement de 1896 dont il a déjà été question (pièce 1510*i*). Il est évident que l'objet principal du nouveau règlement était d'étendre la limite antérieure de la circonscription du côté du N.-B. à la rive nord de la rivière Restigouche et la rive nord opposée de la baie des Chaleurs. En plus de la description des prétendues nouvelles limites, le règlement portait que les habitants des comtés de Bonaventure et de Restigouche pouvaient devenir pilotes. On établit de nouveaux taux pour les ports et les zones de chargement situés dans le territoire annexé; p. ex. les droits de pilotage jusqu'à Oak Bay furent fixés à \$1.25 par pied de tirant d'eau. Il est bien possible que la circonscription de Bonaventure ait été inactive et que l'absence de pilote breveté dans celle-ci ait suscité une demande de pilotes dans la circonscription de Restigouche. De fait, il est tout à fait normal que le territoire d'une circonscription de pilotage corresponde aux réalités de la navigation et comprenne une aire géographique plutôt que d'être soumise aux limites d'une circonscription électorale. Cependant, on suivit une mauvaise procédure, car l'autorité de pilotage n'avait pas juridiction en la matière et la ratification de l'un des règlements par le gouverneur en conseil n'en changeait pas la nature et ne pouvait le rendre valide. On adopta la bonne procédure en 1963 lorsqu'on fusionna légalement les deux circonscriptions en une seule (pièce 1510*n*).

D'autres changements furent apportés:

- a) L'apprentissage resta fixé à trois ans, mais on ajouta comme condition préalable à la candidature deux mois d'embarquement comme marin à bord d'un bâtiment gréé en carré.
- b) On introduisit la réduction des taux pour les trajets consécutifs dans la circonscription, le droit exigé pour le deuxième trajet et les trajets ultérieurs étant fixé à 50¢ par pied de tirant d'eau. Ces taux sont encore en vigueur.

- c) En cas de pénurie d'aspirants pilotes qualifiés, l'autorité de pilotage pouvait accorder un brevet de pilote à quiconque reconnu compétent. Cette disposition figure encore dans le règlement actuel.
- d) On nomma un secrétaire-trésorier au salaire annuel de \$25 qui, comme les autres dépenses de la circonscription, serait payé sur les droits de brevets. Le travail du secrétaire se bornait au travail de bureau et, à l'époque, il n'assumait pas la perception des droits de pilotage que les pilotes continuaient à percevoir eux-mêmes. Ces derniers, en dehors des droits de renouvellement de leurs brevets et des permis de bateau-pilote, ne versaient rien à l'autorité de pilotage.

Ce règlement fut modifié par le décret en conseil C.P. 920, du 15 juin 1903, pour établir une majoration de 1¢ par tonneau de jauge nette, pour les navires à vapeur; majoration qui figure encore dans le tarif (pièce 1510k).

Le 1<sup>er</sup> septembre 1903, on demanda aux pilotes de contribuer aux dépenses de la circonscription, sur leurs recettes de pilotage. Cette modification prévoyait la nomination d'un nouveau secrétaire-trésorier et fixait sa rémunération à 3% des revenus bruts des pilotes. Il incombait au secrétaire de percevoir les droits de pilotage et de remettre à chaque pilote ce qu'il avait gagné, après la déduction de 3%. Il n'y avait ni affectations ni mise en commun. Ce mode de rémunération du secrétaire-trésorier est encore en vigueur.

Par décret du gouverneur en conseil du 9 février 1935 (C.P. 339 [pièce 1510a]), les deux anciennes circonscriptions du comté de Bonaventure et du comté de Restigouche furent fusionnées et le territoire de la nouvelle circonscription, restreint à la rivière Restigouche, à ses approches du large et aux divers ports se trouvant sur ses rives. Les limites maritimes furent définies par les mêmes points terrestres qu'aujourd'hui: pointe Miguasha, du côté du Québec, et phare de Little Belledune, du côté du Nouveau-Brunswick. On réduisait ainsi la longueur de la circonscription d'environ 25 milles du côté québécois et de quelque 35 milles du côté du Nouveau-Brunswick. On rendait obligatoire le paiement des droits et l'autorité de pilotage restait une commission locale.

Un mois plus tard, l'autorité de pilotage de la nouvelle circonscription présenta un nouveau règlement que le gouverneur en conseil ratifia par décret en conseil C.P. 586, du 7 mars 1935 (pièce 1510n). Ce règlement fut modifié plusieurs fois, surtout pour augmenter les taux (pièce 1510o, p et q) avant d'être remplacé par le règlement général de 1958 actuellement en vigueur.

Le principal changement qu'apportait le règlement général était le pilotage dirigé, selon le régime encore en vigueur (Cf. pp. 373 à 376), et conséquemment l'abolition du régime de la libre entreprise.

Le décret en conseil C.P. 3718, du 24 juillet 1951 (pièce 1510r) étendit les limites de la circonscription, sur la rive nord de la baie des Chaleurs, en direction du large, sur une distance d'environ 10 milles jusqu'aux falaises Maria, de sorte que s'y trouvait inclus le port de Carleton où n'existait pas de service de pilotage et dont le trafic, prévoyait-on, justifierait le changement. Toutefois, le 22 novembre 1957, par décret en conseil C.P. 1957-1562, la limite nord de la circonscription fut ramenée à la pointe Miguasha (pièce 1510b). Les milieux industriels de Carleton se plainquirent, alléguant que le port n'était pas bien desservi par la circonscription de Restigouche. A l'époque, le ministère des Transports proposa que la limite sud de la circonscription fût aussi ramenée à 16 milles plus à l'ouest de la pointe de Little Belledune, à la pointe Parant. L'autorité de pilotage accepta le changement du côté nord tout en s'opposant à la modification proposée du côté sud, alléguant que ce secteur du littoral du Nouveau-Brunswick comprenait alors de nombreux ports où les opérations de chargement étaient très actives à ce moment (pièce 1510r). La limite sud de la circonscription ne fut donc pas modifiée.

## MÉMOIRES

Bien qu'à l'époque des audiences de la Commission les pilotes ne sou-mirent aucun mémoire, ils présentèrent un bref exposé (pièce 301) de ce qu'ils considéraient comme les problèmes majeurs de navigation dans la circonscription (Cf. p. 387):

- «1. Plusieurs bouées mal placées.
2. Installation d'une bouée-balise à la station des pilotes, afin de permettre aux navires entrants de mouiller en toute sécurité en cas d'absence de bateau-pilote à la station.
3. Les bouées actuelles sont trop petites, surtout pour les gros navires appelés à entrer dans le port pour y prendre des cargaisons de minerai.
4. Le feu Bon ami est pratiquement impossible à repérer du large à cause de la masse des lumières de la ville se trouvant juste derrière le phare.
5. Le vieux phare situé sur l'ancien quai du gouvernement a été désaffecté, ce qui supprime un alignement nécessaire pour entrer dans le chenal sud ou en sortir. Les pilotes doivent maintenant utiliser un petit feu à éclats qu'ils ont placé eux-mêmes sur l'emplacement du vieux phare. Nous demandons une nouvelle installation.
6. Le chenal entre l'île Douglas et le banc du milieu est trop étroit pour les gros navires d'un fort tirant d'eau. Nous demandons le dragage du côté nord en vue d'élargir le chenal de 100 pieds.
7. Le transbordeur allant de Dalhousie à Miguasha constitue un problème, car il traverse constamment une zone restreinte de manœuvre.
8. Un chenal à travers le banc du milieu, à l'ouest du quai de l'*International Paper Company*, procurerait une entrée et une sortie sûres pour les deux quais.
9. Le tirant d'eau sûr pour le port de Campbellton fait l'objet de discussions constantes; nous croyons qu'il faut s'en tenir aux plus récents sondages fournis par le ministère des Travaux publics.
10. Le bassin d'évitage de Campbellton n'est, selon nous, ni assez large ni assez profond, et devrait être dragué à une profondeur au moins égale à celle qu'on trouve le long du quai.
11. L'extrémité est du quai de Campbellton est presque impossible à repérer quand il fait bien noir. Nous demandons qu'on y installe un feu.
12. Les alignements intermédiaires sur Battery Beach sont par terre depuis nombre d'années et sont donc inutiles. Nous demandons qu'on les remette en place.

13. Les bouées 10G et 12G sont numériquement interverties. Nous demandons qu'on les replace dans leur position.
14. La table des marées éditée par le Service hydrographique du Canada donne maintenant comme port de référence Pointe Saint-Pierre au lieu de Pointe-au-Père utilisé pendant des années. Nous avons constaté, avec Pointe Saint-Pierre une différence pouvant atteindre 1 h 10 mn dans le calcul de l'heure réelle du renversement de marée, alors qu'avec Pointe-au-Père on l'obtenait aussi exactement que possible. Nous continuons donc à utiliser Pointe-au-Père et avons eu, à ce sujet, des discussions avec plusieurs capitaines.
15. Les remorqueurs touant de gros trains de bois à pôte naviguent pendant la majeure partie de la saison; mais la collaboration des capitaines de ces remorqueurs et des pilotes écarte toute difficulté.»

Les pilotes ont aussi demandé s'il serait possible de munir leur bateau-pilote d'un appareil de radiophonie à très haute fréquence.

## Chapitre C

# PREUVE

### 1. DESCRIPTION GÉNÉRALE

#### (1) LIMITES DE LA CIRCONSCRIPTION

Bien que les limites légales de la circonscription ne s'étendent, du côté québécois, que jusqu'à l'embouchure de la rivière Restigouche, elles vont du côté du Nouveau-Brunswick, à 20 milles plus à l'est, et comprennent la rive sud de la baie des Chaleurs jusqu'au feu de Little Belledune. Le port de Belledune, créé en 1967 par le Conseil des ports nationaux, se trouve entre les circonscriptions de Restigouche et de Bathurst, à deux milles et demi à l'est de la limite sud-est de la circonscription de Restigouche et à 11 milles à l'ouest de celle de Bathurst. Il n'est compris dans aucune circonscription de pilotage.

Le port de Belledune et ses installations portuaires sont encore en voie d'aménagement. Deux brise-lames protégeront le nouveau port qui restera ouvert à la navigation toute l'année. Par décret en conseil C.P. 1967-708, du 13 avril 1967, le nouveau port relève du Conseil des ports nationaux à qui il appartient, le ministère des Travaux publics lui en ayant transmis l'actif. D'après le Bureau fédéral de la statistique, cinq navires d'une jauge nette totale de 24,264 tx y ont fait escale en 1967 et au cours du premier semestre de 1968, cinq autres d'une jauge nette totale de 20,609 tx. L'établissement industriel principal est actuellement la *Belledune Fertilizer Limited*. C'est un port artificiel qui ne semble pas présenter de difficultés particulières de navigation. L'accès n'en est pas limité et il peut recevoir facilement des navires à fort tirant d'eau. Les gros navires entrent actuellement dans le port de Belledune ou en sortent avec l'aide des pilotes de la circonscription contiguë de Bathurst. On utilise un petit remorqueur privé pour faciliter l'accostage et l'appareillage (pièce 1510v).

La circonscription est pratiquement limitée à la rivière Restigouche et à la zone extérieure immédiate de l'embouchure de la rivière, environ deux milles à l'est de Dalhousie, entre les rochers Bon Ami et la bouée lumineuse de la pointe Miguasha, zone qui sert de station d'embarquement. Entre cette zone et la limite légale située au phare de Little Belledune, on n'effectue actuellement pas de pilotage et l'on n'y trouve aucune zone de chargement de quelque importance.

Le maintien de cette partie de la côte de la baie des Chaleurs dans la circonscription ne peut s'expliquer que par une raison historique et la résistance innée à tout changement. C'est un vestige du passé, alors que les circonscriptions des provinces Maritimes n'étaient pas destinées à satisfaire des besoins de pilotage particuliers, mais à délimiter les zones sur lesquelles s'exerçait le pouvoir d'attribution des brevets de l'autorité de pilotage. D'après la pratique suivie avant la Confédération, leurs limites coïncidaient généralement avec celles des circonscriptions électorales. Ces circonscriptions étaient en quelque sorte du type intégré que la Commission recommande dans certains cas (Cf. p. 25). A la différence près qu'on ne faisait alors aucune distinction entre la juridiction virtuelle et la juridiction réelle; les fonctions de l'autorité de pilotage se bornaient à l'attribution des brevets et sa compétence s'étendait à tous les services de pilotage des divers ports existant ou pouvant être aménagés dans les limites de la circonscription. Ce type d'organisation n'était pas conforme aux principes de base de la Loi sur le pilotage de 1873, dont les dispositions générales prévoyaient seulement le pilotage portuaire et la création d'une circonscription distincte pour chaque service de ce type (Cf. *Titre I*, pp. 56 et suiv.). On se rendit vite compte qu'une telle organisation ne pouvait fonctionner et les circonscriptions correspondant aux limites des comtés furent réduites en fait (Cf. p. 166), sinon en droit (Cf. p. 277) à des circonscriptions de pilotage portuaires. D'ailleurs, ce genre d'organisation ne répond pas, non plus, aux normes actuelles de l'établissement des circonscriptions de pilotage et de leurs limites (Cf. *Titre I*, recommandation générale 8). Le type intégré de circonscription que la Commission recommande dans certains cas n'est qu'un compromis utile dans une zone comprenant un nombre relativement faible de petits services de pilotage dont la faible importance ne motive pas la création, ni les dépenses de circonscriptions de pilotage distinctes.

Cette partie du littoral de la baie des Chaleurs fait partie de la circonscription depuis la création de celle-ci, en 1874, d'après les limites de la circonscription électorale de Restigouche. Elle est demeurée inchangée depuis lors, en dépit de l'absence de pilotage. Lorsque le ministère des Transports, réaliste, recommanda en 1957 que la circonscription se limitât à la rivière Restigouche (Cf. p. 381), l'autorité de pilotage alléguait immédiatement l'existence d'une activité maritime importante dans la région. On ne vérifia pas, semble-t-il, ces dires, et la simple opposition de l'autorité de pilotage au changement fut suffisante pour qu'on y renonce.

#### COMMENTAIRE

La Commission estime que l'on devrait modifier les limites de la circonscription en vue de les faire cadrer avec la réalité, c.-à-d. qu'elles n'aillent pas au delà de l'embouchure de la rivière. La zone comprise entre la bouée

lumineuse de la pointe Miguasha et celle des rochers Bon Ami devrait être définie comme zone d'embarquement.

Les opérations de pilotage n'ayant jamais, depuis longtemps, été constantes entre les rochers Bon Ami et la pointe de Little Belledune (pièce 1510z), on ne peut affirmer que les pilotes de la circonscription aient la compétence voulue. Ils manquent de la pratique soutenue nécessaire pour conserver l'habileté. La situation devient particulièrement grave lorsque, comme c'est le cas ici, on incite les bâtiments à employer ces pilotes par suite du régime du paiement obligatoire.

## (2) CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES

A partir du point en amont où se termine la navigation au long cours et au cabotage, la largeur de la rivière Restigouche varie de trois milles à un demi-mille. A partir de l'entrée, entre les rochers Bon Ami, sur la rive sud, jusqu'à la pointe Miguasha, sur la rive nord, soit une distance de deux milles, le chenal navigable de la rivière serpente vers l'ouest sur une distance de seize milles jusqu'à Campbellton. Un pont-route réunit Campbellton à Pointe-à-la-Croix (P.Q.), sur la rive nord.

A l'entrée sud-ouest de la rivière, du côté du large, on trouve le port de Dalhousie, à partir duquel, sur une distance de quatorze milles jusqu'à Campbellton, le chenal est balisé au moyen de bouées, lumineuses ou non. D'Oak Point à Campbellton, le chenal de 75 pieds est marqué par des feux d'alignement. Dans cette zone de hauts-fonds, on assure maintenir une profondeur de 15 pieds à basse mer, mais des navires de tirant d'eau modéré peuvent passer à marée haute. L'amplitude des marées de vive-eau est de 10 pieds  $\frac{3}{4}$  et celle des marées de morte-eau, de 8 pieds. Les courants de flot et de jusant n'excèdent pas deux nœuds.

Au cours de l'hiver, le cours supérieur de la rivière gèle et, à Campbellton, la saison de navigation dure du 1<sup>er</sup> mai au 20 décembre. Le port de Dalhousie est ouvert toute l'année, avec l'aide occasionnelle des brise-glaces.

La station de quarantaine de la région se trouve à la pointe Miguasha. Les communications entre les navires et la terre s'effectuent par la station radio Grindstone (VCN). Dans le voisinage de Campbellton, les communications avec cette station laissent, paraît-il, à désirer.

## (3) PORTS PRINCIPAUX

Dalhousie et Campbellton sont les ports principaux et des ports douaniers. La manipulation de presque toutes les marchandises étrangères s'effectue à Dalhousie, tandis que le cabotage domine à Campbellton (Cf. *Trafic maritime*).

En vertu du même décret en conseil C.P. 640, en date du 30 mai 1873, Dalhousie et Campbellton furent proclamés ports publics; leurs limites n'étaient pas définies et ne l'ont pas été depuis.

L'importante fabrique de pâte et de papier de la *Canadian International Paper Company* se trouve à Dalhousie. Deux quais principaux peuvent accueillir de gros navires: a) le nouveau quai du ministère des Transports, de 606 pi. de long, avec une profondeur de 34 pi. à marée basse; b) le quai de la *Canadian International Paper Company*, avec un poste d'amarrage de 500 pi. et une profondeur de 26 pi. à marée basse.

Il existe de nombreux mouillages sûrs, le meilleur se trouvant à l'est du Banc du milieu, à environ un mille du port. Il n'y a pas de remorqueurs et les navires doivent accoster et appareiller par leurs propres moyens.

Le port de Campbellton se trouve sur la rive sud de la rivière, à l'extrémité amont de la voie navigable, à 16 milles environ du point où elle se jette dans la baie des Chaleurs. C'est un centre important de production de bois d'œuvre.

L'unique grand quai, de 1,450 pi. de long et parallèle à la rivière, appartient au ministère des Transports; il comprend un poste d'accostage de 580 pi. avec, à marée basse, 17 pi. d'eau à l'extrémité est et 13 pi. à l'extrémité ouest, ainsi que des postes accessibles à 5 bâtiments de moyenne dimension. Le chargement et le déchargement des marchandises s'effectuent par wagons de chemin de fer ou sur allèges.

Le mouillage se trouve en aval du quai du ministère des Transports. Bien que de petits remorqueurs soient disponibles, les bâtiments disposant de leur appareil moteur n'en ont pas besoin pour manœuvrer.

#### (4) AIDES DE NAVIGATION

A l'entrée sud-ouest de la rivière Restigouche se trouve, sur la pointe Bon Ami, un phare de 49 pi. de hauteur. A environ 13 encâblures à l'est vrai de ce phare, l'épi Miguasha est marqué par une bouée lumineuse, à réflecteur radar. Entre ces deux points se trouvent le chenal d'accès de la rivière Restigouche et les approches de Dalhousie. A environ 8 encâblures au nord-ouest du feu de la pointe Bon Ami, se trouve l'île Dalhousie portant, sur la pointe nord, un phare de 63 pi. de hauteur. Entre ce phare et l'extrémité sud du Banc du milieu, qu'indique une bouée, se trouve un court chenal d'accès de 500 pi. de large menant aux quais de Dalhousie. Au cours de l'audience de la Commission, les pilotes exprimèrent l'avis qu'il faudrait, à cause des bâtiments plus grands qui fréquentent maintenant le port, élargir le chenal d'accès et remplacer les bouées actuelles par de plus grosses. Des feux d'alignement sont placés sur les quais et l'on n'éprouve aucune difficulté particulière pour accoster ou appareiller.

Entre Dalhousie et Campbellton, le chenal navigable de la rivière est étroit, mais bien balisé par des bouées lumineuses, non lumineuses et à fuseau. Des feux d'alignement sont situés à Oak Bay, où le chenal est étroit, ainsi qu'à Campbellton. Des accidents terrestres bien visibles tels que le mont Escuminac, qui s'élève au-dessus de la baie du même nom, et la colline

du Pain de Sucre, près de Campbellton, constituent d'excellents amers. A la fin de la saison de navigation, les bouées sont relevées pour l'hiver et remises en place au printemps.

Le 2 février 1967, le ministère des Transports fit savoir qu'il s'était occupé de toutes les questions relatives aux aides de navigation qu'avaient soulevées les pilotes dans l'exposé présenté à la Commission (Cf. p. 382) et qu'il n'avait reçu aucune plainte (pièce 1510s).

#### (5) TRAFIC MARITIME

Les bâtiments fréquentant la circonscription sont surtout des caboteurs, des pétroliers et des cargos long-courriers de dimension moyenne.

Les statistiques maritimes montrent que Campbellton reçoit surtout des caboteurs. Occasionnellement, ceux-ci font escale à Oak Bay, trois milles à l'est de Campbellton, et à Pointe-à-Fleurant, à environ deux milles au nord de Dalhousie. Les remorqueurs qui touent de gros trains de bois à pâte, entre Campbellton et Dalhousie, constituent un danger pour la navigation.

Dalhousie reçoit surtout des cargos long-courriers. Il faut veiller soigneusement pour le transbordeur assurant le service entre Miguasha et Dalhousie, car il croise, parfois dangereusement près, les bâtiments entrants ou sortants, dans la zone restreinte de manœuvre, au large du quai de Dalhousie.

Les statistiques maritimes suivantes, fournies par le Bureau fédéral de la statistique (pièce 1483), indiquent le nombre total de navires d'au moins 250 tjn entrés dans les ports de Dalhousie et de Campbellton au cours de neuf années, de 1959 à 1967, la jauge nette totale, et le tonnage manipulé de marchandises (étranger et cabotage).

Année	Port	Arrivées	Jauge nette	Marchandises manipulées (tonnes)	
				Étranger	Cabotage
1959	Campbellton.....	26	43,164	22,013	26,960
	Dalhousie.....	54	135,780	165,207	6,776
	Total.....	80			
1960	Campbellton.....	25	40,411	33,283	23,903
	Dalhousie.....	68	185,170	213,361	Néant
	Total.....	93			
1961	Campbellton.....	30	53,300	41,179	23,492
	Dalhousie.....	79	239,541	227,096	Néant
	Total.....	109			

Année	Port	Arrivées	Jauge nette	Marchandises manipulées (tonnes)	
				Étranger	Cabotage
1962	Campbellton.....	24	35,885	20,908	24,702
	Dalhousie.....	71	214,676	225,422	Néant
	Total.....	95			
1963	Campbellton.....	31	50,876	20,328	20,125
	Dalhousie.....	94	252,953	273,505	Néant
	Total.....	125			
1964	Campbellton.....	30	78,049	14,302	40,425
	Dalhousie.....	113	417,115	504,404	Néant
	Total.....	143			
1965	Campbellton.....	29	48,669	18,708	34,952
	Dalhousie.....	91	404,798	704,716	Néant
	Total.....	120			
1966	Campbellton.....	23	36,542	16,030	33,492
	Dalhousie.....	88	431,631	728,150	4,646
	Total.....	111			
1967	Campbellton.....	24	59,116	11,891	43,779
	Dalhousie.....	103	440,774	673,875	7,196
	Total.....	127			

Alors que le trafic est faible et assez constant à Campbellton, il est comparativement plus important à Dalhousie où s'effectue la manipulation de la plus grande partie des marchandises étrangères. En 1959 la jauge nette moyenne des bâtiments ayant fait escale à Campbellton fut de 1,660 tx et en 1967, de 2,463 tx, alors qu'à Dalhousie la moyenne en 1959 était de 2,514 tx, de 4,905 tx en 1966, et de 4,279 tx en 1967. L'absence de chiffres concernant le cabotage à Dalhousie, pour les années 1960 à 1965, ne signifie pas qu'on n'ait pas manipulé de marchandises de cette provenance au cours de cette période, mais que la jauge nette des navires concernés était inférieure à 250 tx.

## 2. NATURE DU SERVICE DE PILOTAGE

Dalhousie se trouve à proximité de la station d'embarquement et ne présente pas de difficultés de navigation particulières. Toutefois, selon le témoignage du pilote D. H. Mealey, le chenal d'accès entre l'île Dalhousie et le Banc du milieu est trop étroit pour les gros minéraliers de plus de 90 pi. de largeur et d'un tirant d'eau de 31 à 32 pi. Il suggéra de draguer le côté nord du chenal pour élargir celui-ci à 350 pieds.

Les bâtiments à destination ou en provenance de Campbellton ne doivent pas avoir un tirant d'eau supérieur à 22½ pi. et ne peuvent entrer ou sortir qu'à la haute mer ou aux environs du plein. Sur une distance de 16 milles, de l'embouchure de la rivière à Campbellton, on rencontre les difficultés inhérentes au pilotage fluvial. Pour les navires à fort tirant d'eau, la différence de densité de l'eau salée à l'eau douce, et *vice versa*, influe sur leur tirant d'eau, ce qui constitue un élément important pour la navigation sur le cours supérieur de la rivière. Ces navires s'efforcent de se tenir au milieu du chenal. Le trafic de la rivière, particulièrement les remorqueurs touant des trains de bois à pâte, présente des difficultés. Un grave accident tel que l'échouement d'un navire bloquerait le chenal et, par conséquent, le port.

On a signalé que tous les navires, exemptés ou non, qui fréquentent ces eaux (sauf probablement les petits bâtiments) prennent un pilote. C'est ce que confirme la comparaison du nombre d'affectations données aux pilotes au nombre de navires de plus de 250 tjn ayant fait escale dans les ports de la circonscription, fourni par le Bureau fédéral de la statistique.

### COMMENTAIRE

Les besoins du pilotage à Dalhousie ne sont pas comparables à ceux de la partie ouest de la circonscription. C'est uniquement un pilotage portuaire ne présentant pas de difficultés particulières, sauf celles qui découlent de l'accroissement de la dimension des navires.

Par contre, les affectations à Campbellton sont plus longues et rendues plus difficiles par les dangers du pilotage fluvial, accrus par le passage de navires de plus en plus gros utilisant le chenal presque à sa pleine capacité. D'autre part, l'absence de fortes marées ou de forts courants rend la navigation moins difficile.

Le seul point commun aux deux secteurs est la zone d'embarquement. En principe, les deux services pourraient donc être distincts. Toutefois, cela n'est pas recommandable à cause de la demande de pilotage actuellement restreinte dans les deux secteurs, demande facilement satisfaite par deux pilotes. Deux services exigeraient d'en doubler le nombre, soit deux pilotes par secteur, afin d'assurer une disponibilité constante.

Il n'existe aucune raison d'imposer le pilotage obligatoire sous quelque forme que ce soit, car la classification comme service public telle que définie au *Titre I*, page 559, ne saurait se justifier. La navigation n'est pas difficile et un sinistre maritime majeur qui surviendrait en un lieu quelconque de la circonscription ne porterait pas un préjudice grave à l'intérêt public.

### 3. ORGANISATION

Les fonctions de l'autorité de pilotage incombent à une commission de cinq membres, tous choisis dans la région. Il semble que la politique partisane n'ait jamais rien eu à voir avec l'exercice des fonctions des commissaires et, en fait, les nominations ont été maintenues pendant de longues périodes; p. ex., feu le capitaine R. G. Edwards avait occupé son poste pendant 20 ans quand il est décédé en 1967 et le secrétaire-trésorier, M. A. F. Carr, occupait le sien depuis 51 ans quand il fut remplacé en 1965. La commission ne se réunit qu'en cas de nécessité et non à intervalles réguliers.

Le fonctionnement effectif de la circonscription et le service de pilotage relèvent de deux représentants de l'autorité de pilotage, le secrétaire-trésorier qui assure le travail de bureau, et le chef pilote qui assume la responsabilité des opérations.

Le secrétaire-trésorier rédige le procès-verbal des réunions de la commission, s'occupe de la correspondance de l'autorité de pilotage et du travail administratif qu'imposent l'attribution des brevets, la réévaluation et la discipline; il tient les statistiques et prépare le rapport annuel que, en vertu de l'article 332 de la Loi sur la marine marchande, l'autorité est tenue de faire parvenir au ministre des Transports. Il est également censé posséder des pouvoirs disciplinaires limités. Il consacre la majeure partie de son temps à l'administration financière, la perception des droits, le paiement des dépenses et la préparation du partage du fonds commun. Nous étudierons ultérieurement cet aspect de son travail.

Le chef pilote assume la direction générale des pilotes et du bateau-pilote; il doit partager équitablement le volume de travail entre les pilotes. Il sera également question plus loin de cette dernière responsabilité.

Quand, en 1935, on institua le pilotage dirigé, on créa le poste de chef pilote afin de ne pas accroître le travail du secrétaire-trésorier. Mise à part l'illégalité du pilotage dirigé sous l'actuelle législation (Cf. *Titre I*, pp. 76 et suiv.), la Commission estime que ce poste inutile et coûteux devrait être supprimé. Dans les grandes circonscriptions, les affectations et la surveillance relèvent normalement de la personne qui assume les fonctions administratives c.-à-d. le secrétaire ou le surintendant (ou le surveillant). Il n'y a aucune raison qu'il n'en soit de même dans les petites circonscriptions. Il en résulte un accroissement des dépenses car, sauf en cas d'urgence, le chef pilote n'est pas tenu d'accepter lui-même une affectation, bien qu'il reçoive une part

entière du fonds commun. La solution consisterait à confier la responsabilité administrative et celle des opérations à un seul titulaire rémunéré en conséquence.

Comme nous le verrons ultérieurement, le règlement portant sur les fonctions de chef pilote reste lettre morte. Il ne répond pas aux exigences actuelles du service et, en fait, on ne l'observe pas. Le titre de *chef pilote* est attribué simplement au plus ancien pilote. Avec un effectif de quelques pilotes, y compris le chef pilote, une telle fonction n'est pas justifiée. Dans cette circonscription, il partage les affectations avec l'autre pilote et les dépenses de bureau et de téléphone qu'il devrait, en vertu du règlement, acquitter lui-même, sont payées, à titre de frais d'exploitation, sur les recettes de la circonscription.

#### 4. PILOTES

Les conditions requises, dans le règlement, pour devenir pilote sont minimales. De plus, on n'observe pas la procédure prévue pour l'attribution des brevets, probablement parce qu'elle est inutilement compliquée dans le contexte local.

D'après les règlements, les pilotes sont normalement recrutés par voie d'apprentissage d'une durée de trois ans. Si, lors d'une vacance, aucun aspirant pilote ne possède la qualification requise, il est possible d'attribuer un brevet de pilote stagiaire à tout marin détenteur d'un certificat de capitaine de remorqueur et réunissant les conditions requises, sauf l'apprentissage.

On n'exige d'un aspirant pilote ni un certificat de capacité minimal de la marine ni l'expérience de la mer qui permettraient de s'assurer qu'il possède la qualification et l'adresse voulues. Jusqu'en 1965, un aspirant pilote devait acquérir l'expérience de la mer comme officier de pont au cabotage ou au long cours sur des navires canadiens, mais cette exigence fut supprimée (modification ratifiée le 25 mars 1965) et, en même temps, on portait de 30 à 35 ans l'âge limite des aspirants pilotes. Ces modifications furent certainement effectuées afin de légaliser l'admission le 15 février 1965 de M. Fred Bourdage, en qualité d'aspirant pilote, considéré comme qualifié mais qui était alors âgé de 35 ans et n'avait eu aucune possibilité de servir comme officier de pont (pièce 1510bb).

D'après le règlement, l'aspirant pilote est censé acquérir les connaissances et l'habileté nécessaires simplement en accompagnant les pilotes et en accomplissant d'autres tâches connexes au pilotage que peut lui confier l'autorité. Le règlement exige un examen portant sur les connaissances générales et locales passé devant un jury d'examen composé de trois membres désignés par l'autorité. On délivre d'abord un brevet de stage et deux ans après, un brevet permanent.

Toutefois, comme l'a expliqué M. J. C. MacLauchlan, secrétaire de l'autorité de pilotage, dans une lettre en date du 27 novembre 1968 (pièce 1510w), en pratique, la procédure suivie est totalement différente:

- a) Les candidats sont toujours nombreux, car ils pensent que les pilotes ont un travail facile et bien rémunéré. La plupart abandonnent dès qu'ils connaissent l'obligation préalable d'un apprentissage de trois ans non rémunéré. On inscrit sur une liste d'attente le nom des candidats qui restent intéressés.
- b) Dès qu'une vacance se produit, les pilotes recommandent à l'autorité, parmi ces candidats, celui qu'ils pensent en mesure de mieux réussir.
- c) Si l'autorité accepte le candidat recommandé, celui-ci effectue son apprentissage de la façon suivante:
  - (i) La première année, il prend charge du bateau-pilote et se familiarise avec la circonscription, c.-à-d. avec les marées, les courants, la position des bouées, les sondes, les amers, les routes vraies et magnétiques, la situation des glaces, le fonctionnement et l'interprétation du radar.
  - (ii) La deuxième année, il accompagne le plus possible les pilotes sur les navires et acquiert de l'expérience dans la manœuvre. Graduellement, on lui confie le pilotage des navires dans certaines parties de la rivière, sous la surveillance d'un pilote, et on l'autorise à mouiller des navires et à faire le point.
  - (iii) Au cours de sa troisième année, on lui donne plus de responsabilités et des trajets de pilotage; il acquiert aussi, sous une surveillance, l'expérience des accostages et des appareillages. On lui permet de mouiller les navires et d'aider les brise-glace. On exige aussi qu'il participe à l'entretien et aux réparations du bateau-pilote.
- d) A la fin de ses trois années de formation et après avoir prouvé aux pilotes de la circonscription sa compétence et son adresse, on le recommande pour un brevet. En cas d'acceptation de l'autorité, il reçoit un brevet permanent sans autre examen ou autres formalités et il reçoit, du chef pilote, des affectations.

M. Carr, le secrétaire précédent, témoigna dans le même sens et déclara que l'aspirant pilote, sa formation terminée, recevait son brevet sur la simple recommandation des pilotes. Il ajouta qu'en une occasion le chef pilote fut le seul examinateur.

En 1963, le pilote D. H. Mealey déclara que les neuf dixièmes du temps deux pilotes suffisaient à la tâche, mais qu'un troisième devenait nécessaire au début et à la fin de la saison de navigation. Comme on le

verra ultérieurement, le volume actuel de travail ne justifie pas l'emploi d'un autre pilote. Cependant, on augmenta leur nombre le 1<sup>er</sup> février 1968 en accordant à M. Fred Bourdage un brevet permanent après trois ans d'apprentissage. Il n'y eut pas de jury d'examen. L'autorité de pilotage délivra le brevet sur la recommandation du chef pilote (pièce 1510bb).

Les trois pilotes étant comparativement jeunes et leur volume de travail faible, la délivrance d'un autre brevet avant quelques années est peu vraisemblable. Cela explique l'absence actuelle (1969) d'aspirant pilote dans la circonscription. Sans aucun doute les gens de la circonscription sentent bien qu'il ne faut prendre un aspirant pilote qu'avec la certitude raisonnable de pouvoir lui attribuer son brevet peu après la fin de sa formation, et d'autant plus qu'il ne reçoit aucune rémunération pendant son apprentissage.

M. MacLauchlan ajouta que l'autorité de pilotage hésiterait à changer le régime d'apprentissage, car il donne la certitude, étant donné les sacrifices qu'impose l'apprentissage, que seules les personnes sérieuses voulant embrasser la profession de pilote posent leur candidature. De plus, les besoins de la circonscription en pilotes sont faibles.

Depuis 15 ans, il ne s'est produit aucun accident grave. Il y eut quatre échouements dus à de forts vents et à des conditions atmosphériques inhabituelles, mais sans avaries aux navires impliqués.

#### COMMENTAIRE

La formation de l'aspirant pilote est très satisfaisante. Les difficultés pratiques si fréquentes sont surmontées du fait de la présence de plusieurs pilotes qui, à tour de rôle, relèvent l'aspirant pilote de son obligation de manœuvrer le bateau-pilote, pour lui permettre d'être présent sur les navires et d'acquérir l'expérience du pilotage. C'est une approche réaliste du problème que d'autres petites circonscriptions devraient adopter. La Commission considère cependant que les exigences devraient être explicitées dans les règlements afin d'imposer des obligations à tous les intéressés. Il est facile de modifier les règlements pour les adapter aux conditions changeantes et aux exigences locales.

Cependant, le mode d'attribution des brevets laisse à désirer et risque d'entraîner des abus. La Commission admet que la procédure officielle établie dans les règlements n'est pas indiquée quand il n'y a que quelques pilotes, mais il est essentiel d'établir un mode d'évaluation désintéressée. Il est extrêmement dangereux de permettre aux seuls pilotes d'évaluer la compétence du candidat, surtout du fait que par suite de leur petit nombre, ils travaillent en collaboration étroite avec lui pendant son apprentissage et qu'ils assument la responsabilité de sa formation. La procédure de Caraquet semble convenir particulièrement bien aux petites circonscriptions. Au lieu de confier à un jury d'examen le soin de juger l'aptitude des candidats,

l'autorité de pilotage fait appel aux pilotes et à des personnes indépendantes, p. ex. à un groupe de capitaines marchands, dont l'un doit connaître les conditions de la navigation locale, et qui font subir concurremment ou séparément un examen au candidat. Un ou plusieurs médecins procèdent aussi à l'examen de son aptitude physique, y compris la vue et l'ouïe, et adressent leur rapport à l'autorité de pilotage.

Si l'on s'écarte de la procédure prévue au règlement, le brevet peut être invalidé. Il faudrait donc modifier ces dispositions essentielles du règlement pour fixer une procédure plus conforme à la réalité et qu'on observerait.

Bien que les aides de navigation dont on dispose écartent les difficultés de la navigation dans la circonscription et que la nature du chenal restreigne la dimension des navires à piloter, un grand nombre de ceux-ci atteignent le tirant d'eau maximal admissible. Cette situation, que de mauvaises conditions atmosphériques peuvent compliquer, rend l'habileté manœuvrière essentielle. Cependant, le service actuel ne donne pas aux capitaines les garanties qu'ils sont en droit d'attendre, c.-à-d. des pilotes possédant la qualification et la formation nécessaires pour conduire et manœuvrer tout navire dans les eaux pour lesquelles ils détiennent un brevet. On remédiera en partie à cet état de choses si l'on donne suite à la recommandation générale 13 de la Commission (Cf. *Titre I*, p. 543).

A moins que le candidat ne soit un marin qualifié et ayant l'expérience des eaux de la circonscription, la Commission considère qu'après un examen permettant de s'assurer qu'il possède la connaissance nécessaire des eaux, il faudrait évaluer son adresse à y conduire les navires par un mode de classes et ne lui accorder un brevet sans restriction que s'il a prouvé sa compétence par une expérience continuelle et un excellent dossier.

En l'absence de candidat satisfaisant aux exigences fondamentales, l'autorité de pilotage devrait être autorisée à délivrer des brevets de conseiller en pilotage (Cf. *Titre I*, p. 541). Les difficultés de navigation dans la circonscription ne sont pas telles qu'un capitaine ne puisse les surmonter s'il bénéficie des conseils d'une personne connaissant bien les particularités de cette circonscription.

## 5. OPÉRATIONS DE PILOTAGE

### (1) STATION D'EMBARQUEMENT ET STATIONS DE PILOTES

Les pilotes embarquent à bord ou débarquent des navires à destination ou en provenance de Dalhousie et de Campbellton, dans une zone située à deux milles environ de Dalhousie, entre les rochers Bon Ami et la bouée lumineuse de la pointe Miguasha.

L'article 15(2) du règlement porte mention d'un *bureau* muni d'un téléphone que le chef pilote doit entretenir à ses frais «en un lieu commode pour la *pilot station*». L'article 16(5) porte que tout pilote affecté à un navire doit faire connaître au *pilot office* l'heure à laquelle il est parti pour son affectation; les paragraphes (4) et (7) du même article portent que les pilotes doivent obtenir du *pilotage office* les derniers renseignements concernant l'état de la circonscription et rendre compte au *pilotage office* dès la fin de leur affectation.

L'emploi d'expressions différentes\* dans un même texte législatif suppose un sens différent pour chaque expression. Le règlement n'en donne aucune définition. Il semble que le bureau que doit entretenir le chef pilote soit le *pilotage office*, appelé aussi *pilot office*. En outre, il y aurait une *pilot station* où doivent se tenir les pilotes disponibles pour le service afin d'y recevoir leurs affectations. Le chef pilote doit entretenir un *pilotage office* à proximité de la *pilot station*; de plus, il ne fait aucun doute que le secrétaire doit avoir son propre bureau.

En matière de législation, les mêmes termes doivent garder la même signification et, de plus, à moins que le contexte ne rende parfaitement clair le sens d'une expression, celle-ci devrait être définie dans le règlement.

Le nombre des différents bureaux et stations prévus dans le règlement présuppose une vaste organisation, ce qui n'est pas le cas. Avec seulement deux ou trois pilotes qu'on peut atteindre par téléphone, il n'est nul besoin d'un bureau ou d'une station, sauf le bureau de la circonscription où s'effectue l'administration de celle-ci. En fait, c'est ainsi que les choses se passent. Il faudrait donc abroger ces dispositions inopérantes du règlement et les remplacer par des dispositions conformes à la réalité, ou établir une nouvelle procédure réaliste à laquelle il faudrait s'en tenir. Des règlements inutiles et inapplicables portent préjudice en ceci, qu'ils amoindrissent l'importance et la nécessité de la législation et incitent à se complaire dans l'illégalité.

## (2) SERVICE DE BATEAU-PILOTE

Le service du bateau-pilote n'est nécessaire qu'à la station d'embarquement ou dans son voisinage.

Sauf pendant les mois d'hiver, la *Restigouche Boating Company Ltd.* fournit ce service avec son bateau-pilote m/v *Rustico*, de 8 tjn, 37.5 pi. de long, 10.5 pi. de large, propulsé par un moteur de 83 H.P. Conformément au règlement, ce bateau détient un permis de l'autorité de pilotage. Muni d'un compas magnétique, il n'a ni radar, ni sondeur ultrasons, ni radiotéléphone. Le bateau se tient à Dalhousie, à proximité de la station d'embarquement, et il est en service pendant l'été et au début et à la fin de la saison des glaces,

---

\* L'observation s'applique strictement au texte anglais. La version française porte toujours «bureau du pilotage», sauf en ce qui concerne *pilot station*, traduite par «station des pilotes». (*Note de traduction*)

mais non en plein hiver. On le hale à terre vers le 25 décembre, pour le remettre à flot vers le 20 avril. En hiver, on utilise des remorqueurs de la *Canadian International Paper Company*, à Dalhousie.

Conformément aux arrangements entre l'autorité de pilotage, la *Restigouche Boating Company Limited* et la *Canadian International Paper Company*, la circonscription paie pour le service de bateau-pilote fourni par l'une ou l'autre de ces compagnies un prix égal au droit de bateau-pilote imposé aux navires suivant le tarif en vigueur, soit \$15 pour chaque embarquement et débarquement. Grâce à ces dispositions, ni la circonscription, ni les pilotes ne subissent un déficit au chapitre du service de bateau-pilote.

Au début, les pilotes exploitaient eux-mêmes le bateau-pilote, propriété de l'autorité de pilotage, et l'on déduisait les frais d'exploitation, d'entretien et d'assurance des recettes de la circonscription. A la suite de la perte de ce bateau, le montant de l'assurance, soit \$1,000, fut remis aux pilotes pour l'achat d'un nouveau bateau et, entre-temps, on loua des bateaux-pilotes. Mais les deux pilotes et l'aspirant pilote préférèrent former une entreprise privée pour exploiter un service de bateau dans la zone, surtout pour assurer un service de bateau-pilote. En 1957, l'entreprise fut constituée sous le nom de *Restigouche Boating Company Ltd.*, en vertu de la Loi sur les compagnies du Nouveau-Brunswick, avec un capital déclaré de \$20,000 divisé en 2,000 actions ordinaires, et bureau principal à Dalhousie (pièce 300). De plus, la charte précise que la société est autorisée à s'occuper du pilotage dans la baie des Chaleurs et sur la rivière Restigouche et peut, dans ce but, employer des pilotes et des aspirants pilotes, si elle y est autorisée en vertu de la Loi sur la marine marchande et du règlement établi en vertu de cette loi.

En 1961, l'un des deux pilotes (le pilote Mott) est décédé et, par héritage, ses actions sont devenues la propriété de sa femme qui, de concert avec les deux autres actionnaires (tous deux pilotes, à ce moment-là), posséda et exploita l'entreprise et participa aux bénéfices en cas de distribution de dividendes. C'est encore la situation actuelle et M. F. Bourdage, le nouveau pilote, n'est pas actionnaire (pièce 1510bb).

La compagnie a acheté au moins deux bâtiments, mais le m/v *Rustico* a le permis pour assurer le service. Cependant, ce bâtiment n'a pas de certificat d'inspection de la Division de l'inspection des navires à vapeur du ministère des Transports puisque le règlement ne mentionne pas cette exigence (Cf. *Titre I, Commentaire*, p. 353).

Outre le service de bateau-pilote, la compagnie utilise son bateau pour tout service qu'on peut lui demander. Une source importante de revenu est la manipulation des amarres des navires au quai de l'*International Paper Company*.

Les pilotes (et l'aspirant pilote, s'il en est) assurent la manœuvre du bateau, sans rémunération et sans l'aide d'employés. Quand un pilote embarque à bord d'un navire, c'est un autre pilote qui dirige le bateau-pilote. L'article 17 du règlement porte que «sauf consentement écrit de l'Autorité, aucun pilote ne peut pendant la saison de navigation exercer un emploi ou une activité ne se rattachant pas à ses fonctions ordinaires de pilote». Rien n'indique qu'un tel consentement écrit ait été donné; mais il ne fait aucun doute que l'autorité de pilotage ait connaissance de ces activités supplémentaires des pilotes et les approuve au moins tacitement. Leur volume de travail étant faible, ces activités ne devraient pas nuire à l'accomplissement de leurs fonctions de pilotes.

Les sommes perçues au titre des droits de service de bateau-pilote et versées à la *Restigouche Boating Company Ltd.* et à la *Canadian International Paper Company* se sont élevées, en moyenne, à \$3,500 par an, de 1960 à 1967.

Actuellement, les pilotes ne retirent directement aucun avantage financier de la société, puisqu'ils donnent leurs services gratuitement et qu'aucun dividende n'est versé aux actionnaires qui, néanmoins, bénéficient de l'accroissement de la valeur de leurs actions et de l'actif de l'entreprise. Toutes les recettes sont réinvesties dans l'exploitation du bateau et l'achat d'un nouvel équipement. Les pilotes retirent un bénéfice indirect, en ce sens qu'ils n'ont pas à supporter un déficit d'exploitation, ce qui serait le cas si l'utilisation du bateau se bornait au service de bateau-pilote.

#### COMMENTAIRE

Ce mode de fourniture du service de bateau-pilote est recommandable pour un pilotage de faible envergure, sauf dans le cas où l'on peut facilement l'obtenir à un prix raisonnable en louant des bateaux appartenant à des particuliers. Il offre l'avantage de maintenir les pilotes dans une occupation étroitement rattachée à leur profession sans, vraisemblablement, lui nuire. Il ne faudrait pas y recourir s'il avait pour résultat non désirable de susciter un besoin artificiel de plus de pilotes que n'en exigent les circonstances.

La solution est recommandable quand l'utilisation du bateau à d'autres fins procure un revenu supplémentaire, à condition qu'il reste toujours disponible pour le service de pilotage. Néanmoins, le système actuel comporte un inconvénient, car rien n'assure que le bateau-pilote demeurera toujours la propriété de pilotes brevetés (situation qui évolue actuellement dans ce sens). Comme le montre l'expérience des «compagnies en vue du maintien des bateaux-pilotes», les pilotes perdent peu à peu la mainmise sur l'entreprise car à leur décès ces actions sont vendues, données en garantie, nanties ou transmises à leur succession. Il n'existe aucune garantie, et on n'a prévu aucun mécanisme permettant aux futurs pilotes d'obtenir des actions de la compagnie, et la vente d'actions peut donner lieu à une spéculation injustifia-

ble de la part de la compagnie ou des actionnaires, ce qui irait à l'encontre de l'intérêt et du but de l'entreprise. On pourrait y remédier par des clauses appropriées dans la charte de la compagnie et par des dispositions dans la partie du règlement régissant la délivrance des permis aux bateaux-pilotes. Même aux termes de la loi actuelle, on pourrait adopter de tels règlements en vertu de l'article 329(c) de la Loi sur la marine marchande (Cf. *Titre I*, recommandation générale 25, pp. 608 et suiv.).

### (3) SERVICE DES AFFECTATIONS

En vertu du règlement, le chef pilote est responsable des affectations. Il doit entretenir à ses frais un bureau muni du téléphone, en un lieu commode pour la station de pilotage, et où les agents maritimes et les stations de radio puissent s'adresser pour demander un pilote. Toutefois, cette organisation théorique élaborée est bien loin de la réalité et absurde, si l'on songe que, depuis plusieurs années, l'effectif ne compte que deux pilotes. En pratique, l'un des deux, appelé chef pilote, reçoit les demandes de pilotage des agents maritimes et les deux pilotes travaillent en associés, se partageant également le volume de travail et les recettes.

De plus, ils se partagent le travail de leur compagnie et participent, avec le troisième actionnaire, aux bénéfices.

### (4) VOLUME DE TRAVAIL

Aucune donnée précise sur la répartition du volume de travail de pilotage n'est accessible. Cependant, les renseignements dont on dispose permettent une évaluation raisonnable.

Depuis 1952, le pilotage est resté assez constant. Le nombre des navires pilotés<sup>2</sup> en 1967 (118) est presque égal à ce qu'il était en 1952 (111). On atteint des pointes en 1953 (130), 1963 (130) et 1964 (143), et un creux en 1960 (93). De 1952 à 1957, trois pilotes se partageaient les affectations; depuis, ils ne sont que deux. Pendant la guerre, il n'y eut que très peu de pilotage, p. ex. en 1945, 18 navires pour quatre pilotes. Les affectations augmentèrent constamment de 1948 à 1951, pour le même nombre de pilotes.

Depuis quarante ans, Restigouche n'a jamais compté comme une grande circonscription; c'est en 1939 que l'effectif atteignit son maximum; six pilotes pour 96 navires.

Bien que le trafic dans la circonscription soit resté sensiblement constant depuis dix ans, la dimension des navires s'est toujours accrue, comme l'indiquent les recettes de la circonscription en 1967 (\$36,926.53), soit plus

<sup>2</sup> L'expression *navire piloté* implique généralement deux trajets par unité, c.-à-d. l'entrée et la sortie; occasionnellement, un navire exempté emploie un pilote à l'entrée et pas à la sortie, ou *vice versa*.

*Circonscription de pilotage de la rivière Restigouche*

du double de celles de 1958 (\$16,898.36), avec le même tarif et approximativement le même nombre de navires pilotés (118, en 1967, et 115, en 1958). La jauge nette moyenne des navires pilotés est passée de 2,393 tx, en 1960, à 4,013 tx en 1967.

Le tableau suivant indique le nombre de trajets et de mouvements effectués par les deux pilotes, de 1960 à 1967.

Année	Trajets	Mouvements	Nombre total d'affectations
1960.....	190	50	240
1961.....	212	37	249
1962.....	202	36	238
1963.....	260	42	302
1964.....	280	76	356
1965.....	244	38	282
1966.....	228	30	258
1967.....	236	33	269

Les rapports annuels (pièce 299) ne donnent pas la répartition des trajets d'après la destination ou la provenance, deux données nécessaires pour établir le volume de travail, car un trajet de la mer à Dalhousie est bien plus court qu'un trajet de la mer à Campbellton.

Les statistiques maritimes établies par le Bureau fédéral de la statistique pour les navires d'une jauge nette supérieure à 250 tx (pièce 1483) donnent le renseignement voulu. Le tableau suivant indique la répartition des arrivées, d'après ces statistiques, comparativement au total des arrivées et des trajets mentionnés dans les rapports annuels de la circonscription.

Année	Statistiques (B.F.S.) Arrivées de navires de plus de 250 tjn			Rapports annuels de l'autorité de pilotage	
	Dalhousie	Campbellton	Total	Arrivées	Trajets
1963.....	94	31	125	130	260
1964.....	113	30	143	143	280
1965.....	91	29	120	122	244
1966.....	88	23	111	114	228
1967.....	103	24	127	118	236

On voit la faible importance du pilotage, s'il en est, pour tout port ou station de chargement de la circonscription autre que Dalhousie et Campbellton. Selon l'autorité de pilotage, il n'y a eu aucune affectation pour d'autres lieux depuis trois ans (pièces 1510z). Le léger écart entre les chiffres du

Bureau fédéral de la statistique et ceux des rapports annuels peut s'expliquer par le pilotage occasionnel de navires de moins de 250 tx et par le fait que de plus gros navires exemptés n'emploient pas de pilote.

Il existe un autre service que les pilotes effectuent gratuitement et dont on ne tient pas compte dans les statistiques: le pilotage des navires de l'État, en particulier les brise-glace (pièce 1510z).

En ce qui concerne la répartition des affectations au cours de l'année, il y en a très peu pendant les mois d'hiver à cause du gel de la rivière, et elles sont toutes pour Dalhousie. Les renseignements fournis par le Bureau fédéral de la statistique (pièce 1510u) indiquent que le nombre de navires qui firent escale à Dalhousie, du 1<sup>er</sup> janvier au 30 avril, en 1963, 1964 et 1965, a été respectivement de 18, 18 et 21, dont la moitié en avril.

En 1963 et 1964, la moyenne pour les quatre mois d'hiver fut de 4.5 navires par mois et pour l'hiver de 1965, de 5.3 navires. Comme chaque navire effectue deux trajets, ces chiffres moyens correspondent au nombre moyen de trajets par pilote au cours de cette période, soit environ un trajet par semaine. La *Restigouche Boating Company* interrompant aussi son service pendant la même période, les pilotes prennent habituellement leur congé annuel à cette époque.

Au cours des huit mois de la saison de navigation sur la rivière, approximativement de mai à décembre inclusivement, le nombre moyen mensuel de navires, par conséquent le nombre de trajets par pilote, fut pour ces trois mêmes années—1963 à 1965 inclusivement—de 13.4, 15.6 et 12.4 respectivement, soit trois ou quatre trajets par pilote et par semaine, auxquels s'ajoutent des mouvements occasionnels dont le nombre moyen fut respectivement de 2.6, 4.8 et 2.4 par mois et par pilote.

Si l'on estime qu'une affectation, de la mer à Dalhousie, dure deux heures, y compris le temps passé sur le bateau-pilote, et quatre heures pour aller à Campbellton ou en revenir, y compris la durée du retour à Dalhousie, le temps moyen consacré aux trajets de pilotage pendant l'année la plus active, 1964, a été de 43.3 heures par pilote, soit environ dix heures par semaine. Toutefois, les pilotes firent remarquer que le pilotage n'est pas réparti également et que des périodes de pointe surviennent au début et à la fin de la saison de navigation.

Théoriquement, un pilote suffirait à la tâche et, même pendant les périodes de pointe, les retards possibles ne seraient pas importants. En réalité, il faut deux pilotes pour assurer le service en cas de maladie ou de blessure, mais un troisième est inutile. La nomination d'un troisième pilote, en 1968, ne peut se justifier que par l'obligation morale dont on voulait s'acquitter envers l'aspirant pilote qu'on n'aurait pas dû accepter en tant que tel, à moins d'être sûr de pouvoir lui délivrer son brevet dans un délai raisonnable, d'autant plus que ses services n'étaient pas rémunérés.

## 6. RÉMUNÉRATION DES PILOTES ET TARIF

Les pilotes n'ont formulé aucun grief au sujet de leur rémunération ou du tarif et ils semblent satisfaits du régime actuel.

La rémunération des pilotes consiste en une part du fonds commun. Le mode de mise en commun prévu dans les règlements n'est suivi que partiellement du fait que, contrairement aux règlements, on base la mise en commun sur les fonds disponibles et non sur les droits gagnés; les revenus ne sont pas entièrement distribués à la fin de chaque mois (ni même à la fin de chaque année) et un certain montant reste toujours disponible, sans doute à titre de réserve pour faire face aux dépenses courantes d'exploitation. Les dépenses d'administration que, conformément au règlement, le chef pilote doit acquitter personnellement sont payées sur le fonds commun à titre de dépenses générales d'exploitation de la circonscription. Les pilotes prenaient habituellement une part égale du revenu à condition qu'ils aient été disponibles pour le service, ou en congé, ou en congé de maladie avec salaire. Cependant, le secrétaire-trésorier informe la Commission que le pilote Bourdage, bien que détenteur d'un brevet permanent, ne reçoit que 20% des recettes nettes de la circonscription. Les deux autres pilotes reçoivent chacun 40% (pièce 1510bb).

La loi ne prévoit pas pour les aspirants pilotes le droit au partage ou à une rémunération. Toutefois, en 1965, 1966 et 1967, on a payé sur le fonds commun quelques centaines de dollars à l'aspirant pilote (qui occupe un autre emploi) pour «l'aider à compenser la perte de salaire due à son apprentissage» (pièce 1510w).

La part du fonds commun constitue toute la rémunération du pilote. Il n'existe pas de caisse de retraite; les frais de déplacement sont remboursés; les dépenses collectives sont minimales (pas d'assurance-groupe ou de régime de protection et les seules dépenses de cette nature seraient celles qui sont engagées pour assister aux assemblées des pilotes). La circonscription étant financièrement autonome, on peut aisément établir le coût total du service par pilote à l'effectif, mais les chiffres obtenus ne sont pas comparables à ceux des autres circonscriptions financièrement autonomes puisque, grâce à leur compagnie privée, les pilotes acquittent au moyen de revenus autres que ceux provenant du pilotage une partie du coût du service de bateau-pilote.

Le tableau de la page suivante indique le «salaire net» moyen de chaque pilote à l'effectif et la «contribution moyenne au coût de la circonscription» (Cf. *Titre II*, pp. 142 et suiv., pour la signification de ces expressions).

Bien que les taux n'aient pas changé depuis mars 1958 et que le nombre des affectations soit resté à peu près constant, la rémunération des pilotes s'est accrue considérablement pour deux raisons:

- a) le nombre de pilotes participant au partage du fonds commun est passé de trois à deux (par contre, on s'attend à une forte réduction, en 1968, à cause d'un troisième pilote);

- b) l'accroissement continu de la taille des navires entraînant automatiquement celui des revenus puisque le tarif est basé sur le tirant d'eau et la jauge.

Année	Effectif des pilotes	«Salaire net» moyen	Contribution moyenne au coût de la circonscription
1945/1946.....	4	\$ 495.36	\$ 599.21
1955/1956.....	3	4,221.50	5,595.07
1959/1960.....	3	5,297.14	6,921.89
1960.....	3	5,839.14	7,389.75
1961.....	2	10,420.70	12,834.38
1962.....	2	9,731.82	11,964.32
1963.....	2	11,822.40	14,535.13
1964.....	2	15,613.19	18,690.25
1965.....	2	14,136.58	16,873.12
1966.....	2	14,774.25	17,483.07
1967.....	2	15,414.20	18,405.18

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièces 299 et 1510aa.

La structure du tarif est restée la même depuis la première législation et, conformément aux usages antérieurs à la Confédération, le tarif prévoit encore des taux pour les navires à voiles basés sur le seul tirant d'eau. En 1903, une majoration basée sur la jauge s'ajouta, pour les navires à vapeur, au taux basé sur le tirant d'eau. Cette structure est restée la même, et actuellement, les taux sont de \$2.60 par pied de tirant d'eau et de 2¢ par tonneau de jauge nette.

A l'origine, le tarif établissait à juste titre une distinction entre un trajet de pilotage pour Dalhousie, pilotage strictement portuaire n'entraînant qu'un faible droit, et les autres trajets dans la circonscription, particulièrement pour Campbellton qui comprend du pilotage de rivière en plus des services rendus au port de destination. On a, depuis, combiné ces droits et le tarif est maintenant le même pour tous les ports de provenance ou de destination dans la circonscription.

En sus des droits mentionnés ci-dessus, le tarif prévoit un droit de \$1 par pied de tirant d'eau et de 2¢ par tonneau de jauge nette pour chaque escale consécutive au premier trajet d'entrée ou de sortie qu'un navire fait, en cours de route, dans un port ou une station de chargement de la circonscription. L'ancien secrétaire déclara qu'au cours de l'exercice de ses fonctions il n'eut jamais l'occasion d'imposer ce droit.

COMMENTAIRE

La rédaction de ce tarif est désuète; p. ex. le navire à propulsion mécanique, autrefois l'exception, est devenu depuis longtemps la règle. Si l'on veut garder cet article, il faudrait donc procéder à une rédaction entièrement nouvelle afin de répondre à la situation actuelle.

Le tarif devrait également traduire les différences de nature et de durée des services de pilotage rendus à Dalhousie et à Campbellton.

Pour un trajet de pilotage, les taux sont fixés à un niveau très élevé que ne sauraient justifier ni les besoins financiers de la circonscription, ni la difficulté et la nature des services rendus. Un navire de 5,000 tx de jauge nette et d'un tirant d'eau de 20 pieds paie \$152 (sans compter le droit de bateau-pilote) pour un court trajet de la mer à Dalhousie et l'amarrage dans le port. Un service semblable dans la circonscription de Sydney, où l'on considère que les droits sont élevés, comporte un droit de \$98; à Saint-Jean (N.-B.), où les difficultés de la navigation sont, en comparaison, énormes, de \$80; à Halifax, de \$72.05; dans la circonscription de New Westminster, où la structure du tarif est la même, le taux basé aussi sur le pied de tirant d'eau, et bien que le taux par tonneau y soit 1¢ au lieu de 2¢, de \$102; des Escoumains à Québec, amarrage compris, de \$141.50. Les taux de Restigouche expliquent pourquoi les pilotes reçoivent une rémunération aussi élevée en comparaison d'autres circonscriptions ou de celle d'autres pilotes dont le volume de travail est comparable. Ces taux élevés pouvaient être raisonnables quand il s'agissait d'assurer la rémunération minimale convenable à l'époque où le trafic était faible et l'effectif plus important; ils n'ont plus de raison d'être maintenant. De plus, cela comporte un usage abusif du régime de paiement obligatoire. La nomination d'un troisième pilote, que les besoins du service ne justifiaient pas, ne saurait servir d'excuse pour le maintien des taux actuels, et encore moins pour leur augmentation.

L'autorité de pilotage doit tenir compte, pour l'établissement des taux, de l'intérêt public; mais, en vertu de la Partie VI de la loi, leur réduction, comme cela s'est imposé depuis longtemps dans cette circonscription, pose, en pratique, pour toute autorité de pilotage, un difficile problème.

En ce qui concerne le type de structure à adopter pour le tarif, rien ne s'oppose à baser le taux sur la tonne-unité de la jauge brute maximale (Cf. p. 130). Tout le trafic étant destiné à Dalhousie ou à Campbellton, la solution la plus facile serait un prix par tonne-unité pour chaque port. Si le besoin de pilotage se faisait sentir ailleurs, on modifierait les taux.

## 7. ADMINISTRATION FINANCIÈRE

Il n'existe aucune caisse en dehors de la caisse de pilotage. La circonscription étant financièrement autonome, l'état financier annuel indique les divers genres de recettes et ne se limite pas aux droits de pilotage mis en

commun. L'exposé financier indique les recettes et les déboursés; les *comptes à recevoir* et les *comptes à payer* n'y apparaissent donc pas. Les dépenses courantes devant être acquittées à mesure qu'elles sont dues, on n'observe pas la disposition du règlement exigeant la distribution complète des fonds de la caisse à la fin de chaque mois, car on garde toujours une petite réserve destinée à pourvoir sans retard aux dépenses prévues postérieures au partage. C'est ce qui explique le poste *Solde disponible* à la fin et au début de l'année financière.

### (1) POSTES DE RECETTES

Les postes de recettes peuvent être classés en droits de pilotage proprement dits et en droits divers. Nous avons déjà analysé les droits de pilotage; les autres sont minimes.

Les droits divers comprennent:

- a) Un droit d'examen de \$10 prévu à l'article 11(5) du règlement. En dehors de son illégalité (Cf. *Titre I*, p. 291), c'est un poste négligeable, étant donné la rareté des vacances à pourvoir. Le dernier examen eut lieu en 1959.
- b) Le droit de \$10 pour le brevet de pilote délivré à la fin du stage, conformément à l'article 12(3). Il s'agit là encore et pour la même raison d'un droit négligeable et rare. Cependant, des droits de brevet de \$10 apparaissent chaque année à titre de recette et de dépense. Lors de l'audience de la Commission, le secrétaire déclara qu'en vertu de l'article 12 du règlement de 1935, chaque pilote devait verser un droit annuel de \$5. Cette disposition n'a pas été maintenue dans le règlement actuel, mais l'autorité de pilotage continue à imposer le droit. Le secrétaire donna l'explication de la dépense correspondante en précisant que ces droits sont portés à un compte distinct servant à acquitter certaines dépenses telles que les frais de déplacement des commissaires locaux, ce qui s'est produit une seule fois depuis qu'il est en fonction. Cette pratique est évidemment illégale et devrait disparaître. Les frais de déplacement des membres de l'autorité de pilotage font partie des dépenses d'exploitation de la circonscription et doivent être payés ouvertement comme tels. Quant aux droits de brevets, il faudrait s'en tenir aux dispositions du règlement et mettre un terme à la perception d'un droit annuel.
- c) Le droit de permis de bateau-pilote, fixé par l'article 25(3) à \$5 pour le premier permis et à \$1 pour chaque renouvellement annuel. On ne suit pas à la lettre cette disposition. De 1960 à 1967, il n'y eut qu'une entrée à ce titre, soit \$5 pour la délivrance du premier

permis de bateau-pilote en 1960. Si l'on considère inutile cette disposition imposant un droit de renouvellement, il faudrait modifier le règlement; sinon, percevoir le droit.

Tous ces droits sont encore une relique du passé, alors qu'existait la libre entreprise, mais sont désuets dans un régime de service dirigé par l'autorité de pilotage. Les pilotes sont, en fait, les employés de cette autorité qui fait entrave à toute concurrence en octroyant la concession du service à un seul exploitant (Cf. *Titre I*, pp. 291-292 et p. 353).

## (2) POSTES DE DÉPENSES

En dehors des parts du fonds commun distribuées aux pilotes, et qui constituent le principal poste de dépenses, et des droits de brevets et de permis dont il vient d'être question, les dépenses comprennent la rémunération du secrétaire-trésorier, le coût du service de bateau-pilote, les frais de déplacement des pilotes, les autres dépenses d'exploitation de la circonscription, les dépenses collectives des pilotes et les indemnités versées à l'aspirant pilote.

Lors de la création de la circonscription, en 1935, les règlements établis par le gouverneur en conseil fixaient la rémunération du secrétaire-trésorier à «trois pour cent des recettes et gains bruts des pilotes au cours de chaque année civile». L'article 3(3) du règlement de la circonscription reprend la même disposition, avec une légère modification: «trois pour cent des recettes brutes de la circonscription.» Comme on l'a vu, ce changement de rédaction fait peu de différence en pratique, car les revenus autres que les gains des pilotes restent négligeables. Mais, théoriquement, cela pose un problème que la législation devrait résoudre. Le 3% est déductible de tous les droits de pilotage, y compris les droits de bateau-pilote.

Ce poste figure dans l'état financier sous deux rubriques distinctes par suite de la pratique suivie par le secrétaire en matière de perception des droits de pilotage. Il fut sans doute un temps où l'on exigeait le paiement immédiat des droits de pilotage, ce qui rendait nécessaire la présence d'un agent de perception sur les lieux, lors de l'arrivée ou du départ proche d'un navire. En vue d'éviter des frais de voyage excessifs, M. Carr, qui demeurait à Campbellton, s'entendit avec un résidant de Dalhousie pour qu'il perçoive les droits dans ce port moyennant la rémunération de 3% qui eût été, autrement, payée au secrétaire.

Le nouveau secrétaire-trésorier a continué cette pratique qui donne de bons résultats, sans doute, et les agents maritimes s'y sont habitués; mais elle n'a plus sa raison d'être puisque partout ailleurs le secrétaire-trésorier ou le

représentant local de l'autorité de pilotage perçoit les droits de pilotage par correspondance. Du fait que la plupart des affectations de pilotage commencent ou se terminent à Dalhousie, cet arrangement présente l'inconvénient de priver le secrétaire-trésorier d'une partie substantielle de sa rémunération. Comme il s'agit d'un accord privé, les versements faits au percepteur de Dalhousie ne devraient pas apparaître sur l'état financier, mais le 3% devrait y figurer en totalité à titre de rémunération du secrétaire.

Le poste *Frais de déplacement des pilotes* couvre toutes les dépenses engagées par les pilotes, c.-à-d. leurs dépenses réelles de voyage en taxis entre Dalhousie et Campbellton (21 milles par la route), les dépenses faites par un pilote obligé d'attendre à cause d'un navire retardé, et le coût d'une ligne téléphonique que les pilotes ont assumé jusqu'en 1968 (pièce 1510x). Les dépenses concernant le service du bateau-pilote n'exigent pas d'étude détaillée.

Dans l'ensemble, les postes des autres dépenses d'exploitation ne sont pas importants. Ils concernent les frais de téléphone et de télégraphe, frais de papeterie et de fournitures, frais de timbres et de messageries, frais de banque, et autres menues dépenses diverses.

En 1962, 1965, 1966 et 1967, figurent, pour des sommes respectives de \$20, \$200, \$300 et \$490, des indemnités à l'aspirant pilote (Cf. p. 402).

Le tableau suivant indique, pour les années 1961 et 1967, le montant procentuel de chaque catégorie de dépenses par rapport au total.

## DÉPENSES

	1961	(%)	1967	(%)
Rémunération du secrétaire-trésorier..	\$ 770.17	3.0	\$1,092.12	3.0
Service de bateau-pilote.....	3,210.00	12.5	3,780.00	10.3
Frais de déplacement des pilotes.....	648.45	2.5	405.10	1.1
Droits de brevets.....	10.00	0.0	10.00	0.0
Autres dépenses d'exploitation:	188.61	0.8	204.74	0.6
Téléphone et télégraphe.....	\$170.69		\$106.00	
Papeterie et fournitures.....	Néant		70.64	
Réserve.....	Néant		Néant	
Affranchissement et messageries.....	5.50		Néant	
Frais de banque.....	12.42		17.50	
Divers.....	Néant		10.60	
Dépenses collectives des pilotes.....	Néant		Néant	
Parts des pilotes.....	20,841.46	81.2	30,828.40	83.7
Rémunération de l'aspirant pilote.....	Néant	—	490.00	1.3
	\$25,668.69	100.0	\$36,810.36	100.0

COMMENTAIRE

De prime abord, il semblerait que l'exploitation de cette circonscription ne soit pas coûteuse; mais cette excellente situation découle de deux éléments majeurs:

- a) La fonction du secrétaire-trésorier n'est qu'un emploi à temps partiel qui n'exige pas de personnel de bureau.
- b) Par suite des mesures prises sur place pour le service de bateau-pilote, il ne peut se produire aucun déficit à ce titre, contrairement à ce qui arrive habituellement lorsque l'autorité de pilotage assure ce service. Le fait que celui-ci soit rendu par un tiers permet d'utiliser le bateau à d'autres fins rémunératrices et de rendre rentable une entreprise qui, autrement, serait déficitaire.

Les pilotes ne bénéficient ni des dispositions de la Loi sur les accidents du travail ni de celles de la Loi sur l'assurance-chômage. Toutefois, leur impôt sur le revenu est déduit à la source, l'autorité de pilotage étant considérée, à cet effet, comme leur employeur. De plus, pour le Régime de pensions du Canada, on considère les pilotes comme des employés, la moitié de leur contribution étant payée sur les revenus généraux de la circonscription. Les seules dépenses collectives des pilotes sont les frais de déplacement engagés pour assister aux assemblées des pilotes. Au cours de la période 1960 à 1967, il y eut seulement deux entrées à ce titre: \$50, en 1963, et \$180.60, en 1964, pour des voyages à Ottawa et à Saint-Jean (N.-B.).

Subdivision II

CIRCONSCRIPTION DE PILOTAGE  
DE BATHURST (N.-B.)

## Chapitre A

# LÉGISLATION

### 1. LOI ET RÈGLEMENTS

Toutes les dispositions législatives particulières régissant la circonscription de Bathurst, nominations exceptées, sont contenues dans les règlements que constituent les deux décrets du gouverneur en conseil et le règlement général de la circonscription.

#### (1) CRÉATION DE LA CIRCONSCRIPTION ET QUESTIONS CONNEXES

La circonscription fut créée en 1878, par décret en conseil C.P. 272 (pièce 1511a) qui en fixait les limites, nommait les membres de l'autorité de pilotage et imposait le paiement obligatoire des droits<sup>1</sup>.

L'autorité de pilotage demeure une commission composée de trois membres. Les trois titulaires actuels, résidant tous à Bathurst, furent nommés en même temps par le même décret en conseil C.P. 1963-1529 du 17 octobre 1963 (pièce 1511c). L'année suivante, l'un des commissaires, M. Léo J. Melanson, fut nommé aussi secrétaire-trésorier et sa rémunération, fixée à 5% des droits de pilotage (C.P. 1964-724, du 14 mai 1964 [pièce 1511d]).

Les limites de la circonscription furent définies la dernière fois le 23 juillet 1957, par décret en conseil C.P. 1957-988, qui réduisait la circonscription de pilotage au port de Bathurst et à ses approches immédiates:

«La circonscription de pilotage de Bathurst, Nouveau-Brunswick, comprend les eaux navigables situées à l'intérieur d'une ligne tirée de la pointe Carron jusqu'à la pointe Alston, et, dans la direction de la mer, les eaux allant jusqu'à cinq milles de cette ligne» (pièce 1511b).

#### (2) RÈGLEMENTS DE L'AUTORITÉ DE PILOTAGE

Le règlement général en vigueur fut ratifié le 29 mars 1958 par décret en conseil C.P. 1958-475. Il n'a pas été modifié depuis.

<sup>1</sup> On pourrait contester la validité du paiement obligatoire des droits en s'appuyant sur une erreur d'écriture commise dans le décret en conseil et qui n'a jamais été rectifiée. Exceptionnellement, le même décret en conseil créait deux circonscriptions. Dans la dernière disposition, relative au paiement obligatoire des droits, on ne parle que d'une circonscription, sans la spécifier: «... rendre obligatoire le paiement des droits de pilotage dans les limites de ladite circonscription.»

Sauf de légères divergences, il reproduit mot pour mot le texte du règlement de la circonscription de Restigouche. Voici les principales:

- a) On ne stipule pas l'exigence d'un E.T.A.
- b) Il n'y a pas de chef pilote, le secrétaire assurant l'administration et l'exploitation.
- c) Les candidats au brevet de pilote, y compris les aspirants pilotes, doivent détenir, au minimum, un certificat de capitaine de remorqueur au cabotage et la limite d'âge est fixée à 33 ans.
- d) La mise en commun est établie sur les droits de pilotage effectivement perçus et non sur les «droits gagnés», comme dans la circonscription de Restigouche.
- e) La structure du tarif est la même, mais les taux varient. Le prix par pied de tirant d'eau, pour un trajet complet, est de \$2, tandis qu'il est de \$1.55 pour un trajet de la mer aux eaux de délestage. La seconde partie du trajet des eaux de délestage au port, appelée mouvement, comporte un droit de \$1 par pied de tirant d'eau. Dans les trois cas, les navires à propulsion mécanique acquittent un droit supplémentaire de 3¢ par tonneau de jauge nette. On impose un droit de \$10 pour les autres déplacements. Le droit de bateau-pilote est de \$15.

## 2. HISTORIQUE DE LA LÉGISLATION

Avant la Confédération, le pilotage dans le port de Bathurst relevait d'une autorité chargée de l'attribution des brevets et dont la juridiction, en vertu de la législation sur le pilotage du Nouveau-Brunswick, s'étendait à toutes les eaux navigables à l'intérieur d'une circonscription électorale. Il en fut de même lorsque la circonscription de pilotage fut définie pour la première fois, après l'adoption de la Loi sur le pilotage de 1873.

Le 9 avril 1878, par décret en conseil C.P. 272, deux circonscriptions de pilotage furent établies pour englober la côte du comté de Gloucester, la circonscription de Bathurst et la circonscription de Caraquet, le point de séparation étant l'église catholique de Grande-Anse (pièce 1511a). La circonscription de Bathurst s'étendait donc sur une distance de quelque 40 milles de côte et comprenait, entre autres, le port actuel de Belledune. Ces limites demeurèrent en vigueur jusqu'en 1957, alors que, comme nous l'avons déjà dit, on les réduisit aux eaux du port de Bathurst et ses approches immédiates du côté de la mer (décret en conseil C.P. 1957-988, du 23 juillet 1957 [pièce 1511b]).

En outre, ce décret en conseil rendait obligatoire le paiement des droits de pilotage et nommait une commission de cinq membres, résidant tous dans «la paroisse de Bathurst».

*Circonscription de pilotage de Bathurst (N.-B.)*

Le 17 mars 1879, le gouverneur en conseil ratifia les *By-laws, Rules and Regulations for the Government of Pilots for Bathurst District* qu'avait établis la nouvelle autorité de pilotage (C.P. 316, du 17 mars 1879 [pièce 1511e]). Il est caractéristique que l'autorité de pilotage, tout en reprenant dans ce règlement les limites de cette circonscription définies par le décret de 1878, n'établissait aucune disposition pour régir le pilotage dans les ports secondaires—seul le service dans le «port ou havre de Bathurst» était mentionné. On précise que les pilotes détiennent un brevet pour le «port ou havre de Bathurst», et les taux concernent uniquement ce port.

L'existence antérieure d'un service de pilotage est confirmée par une référence aux règles et règlements édictés par les juges du comté de Gloucester (annulés par le décret) et par le fait qu'une disposition prévoyait la confirmation des brevets de pilote délivrés sous l'ancien régime.

Ces règlements étaient, dans l'ensemble, similaires à celui de la circonscription de Restigouche, mais avec un barème de taux différent. Pour les petits bâtiments, on fixait un droit pour chaque groupe de 0 - 30 - 50 - 75 et 100 tjn; pour les bâtiments dont la jauge nette dépassait 100 tx, il existait quatre taux par pied de tirant d'eau, selon qu'il s'agissait de voyages d'entrée ou de sortie, ou se terminant en deçà ou au delà des Fourches. L'apprentissage durait deux ans, à bord d'un bateau-pilote muni d'un permis. Le régime du paiement obligatoire ne s'appliquait pas aux mouvements. Le régime était celui de la libre entreprise et l'on imposait aux pilotes de posséder en totalité ou en partie un bateau-pilote d'au moins 18 pi. de long.

Le 15 novembre 1897, un nouveau règlement fut ratifié par décret en conseil C.P. 3144 (pièce 1511j), modifié par la suite selon les besoins; entre autres, en 1916, pour introduire un nouveau tarif (C.P. 1965, du 19 août 1916 [pièce 1511f]). C'est alors qu'on abandonna les taux spéciaux accordés aux petits bâtiments qui n'étaient pas à vapeur. La majoration applicable aux navires à vapeur, déjà en vigueur, passa de 1¢ à 2¢ par tonneau de jauge nette. En 1949, par décret C.P. 1884, du 14 avril (pièce 1511i), les taux furent de nouveau augmentés; la majoration était portée à 3¢ et l'on introduisit un droit de bateau-pilote de \$10 et un droit de batelier de \$5.

En 1958, le décret en conseil C.P. 1958-475, du 29 mars, abrogea le règlement antérieur et ses modifications et ratifia le règlement actuel qui maintient la même structure du tarif et porte à \$15 le droit de bateau-pilote.

## Chapitre B

# MÉMOIRES

Aucun mémoire ne fut présenté.

## Chapitre C

# PREUVE

### 1. DESCRIPTION GÉNÉRALE

#### (1) CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES ET AIDES DE NAVIGATION

A l'origine, la circonscription comprenait quelque 40 milles de côte, y compris l'emplacement du futur port de Belledune. En 1957, la circonscription se limitait à la seule zone de pilotage, le port de Bathurst. Quelque temps après l'aménagement du port artificiel de Belledune (Cf. *Restigouche*, p. 384), les quelques services de pilotage nécessaires furent assurés par un pilote de Bathurst. Deux navires furent pilotés en 1967, puis cinq jusqu'en décembre 1968. Depuis lors, les autorités portuaires (en l'espèce, la *Belledune Fertilizer Ltd.*, agissant pour le compte du Conseil des ports nationaux) firent savoir qu'elles n'avaient plus besoin des pilotes de Bathurst (pièce 1511*m*). L'accès du port de Belledune ne présente pas de difficultés particulières pour les navires. La profondeur d'eau est suffisante à l'intérieur du port et dans ses larges approches.

Le port de Bathurst est situé sur la rive sud de la baie des Chaleurs, dans la baie Nipisiguit, au fond d'un bassin formé par la réunion de trois rivières: la Nipisiguit, sur la rive ouest de laquelle se trouve le port proprement dit, la rivière Middle et la rivière Tetagouche.

Bathurst est un port douanier qui dessert la région avoisinante dont les principales industries sont le bois d'œuvre, l'extraction minière, la pêche et la culture.

Le port gèle en hiver; la saison de navigation dure de la mi-avril à la fin de novembre ou au début de décembre.

Du point de vue de la navigation, le port et ses approches présentent les caractéristiques d'un delta, avec des alluvions et un ensablement importants et de violents courants et courants traversiers, qui modifient constamment les rives, la profondeur et l'emplacement du chenal. Il faut sans cesse procéder à des relevés de sondes et au dragage, et déplacer fréquemment les bouées pour tenir compte des conditions nouvelles.

On entretient un chenal dragué d'une longueur de 4 milles, d'une largeur de 140 pi. et d'une profondeur de 15 pi. à basse mer, balisé par des bouées à fuseau rouges et noirs.

Une bouée d'entrée, mouillée au large de l'entrée du port, indique le chenal d'accès rectiligne d'un mille et demi de longueur. En plus des bouées à fuseau, des feux d'alignement placés immédiatement à l'intérieur de l'entrée du bassin marque l'axe du chenal. L'entrée du port est large de deux encâblures, de la pointe Carron à la pointe Alston. De là, le chenal serpente entre des rives de vase et de sable jusqu'aux Fourches où il rejoint les rives boueuses que forme la réunion des rivières Middle et Nipisiguit.

L'amplitude des marées de vive-eau est de 7 pi., celle des marées morte-eau, de 4 pi  $\frac{3}{4}$ . Dans le chenal principal, la vitesse du courant de marée est normalement de 2 nœuds; mais en saison de crue (de la fin de mars au début juin) elle atteint 4 à 5 nœuds.

Les navires long-courriers disposent de deux quais; celui de la *Bathurst Power and Paper Company*, de 500 pi., et celui du gouvernement, de 403 pi., avec des profondeurs respectives de 20 et 21 pi. à marée basse.

Des dragages considérables sont nécessaires au large de la papeterie pour enlever les écorces et déchets de bois. Les pilotes avertissent les capitaines de ce danger et signalent que des navires s'y sont échoués et ont endommagé leurs pompes.

Les caractères physiques du port limitent la taille des navires pouvant y accéder. Le tirant d'eau maximal des navires est de 17 pi. 6 po. à l'entrée et de 18 pi. 6 po. à la sortie, mais cette restriction suscite rarement des difficultés, car avec un fond de vase et de sable, il y a peu de risque d'avaries si un navire talonne ou s'échoue. Le pilote A. J. Doucet déclara à la Commission qu'il avait piloté un navire de fort tirant d'eau avec seulement une hauteur libre de 6 pouces sous la quille.

A l'époque de l'audience de la Commission, en 1963, les aides de navigation du port n'étaient pas suffisantes pour permettre le pilotage normal de nuit. Cependant, de petits pétroliers de 500 tjn environ étaient pilotés la nuit à l'entrée et à la sortie, pour alléger de plus grands pétroliers de l'*Irving Oil Co.* mouillés à l'extérieur du port. Dans ce cas, le bateau-pilote transportait des fanaux pour les placer sur l'alignement, sur la bouée noire des Fourches et sur le quai de la *Bathurst Power and Paper Company*. Le bateau-pilote, manœuvré par l'aspirant pilote et montrant ses feux, précédait le navire piloté.

Au cours de son témoignage, le pilote Doucet déclara que de fréquentes demandes avaient été faites, en vain, au ministère des Transports pour l'installation de nouveaux feux d'alignements et d'autres feux. La Commission a appris depuis qu'on a installé les feux de 3 nouveaux alignements (portant ainsi à 4 le nombre d'alignements) et qu'on envisage de placer 18 nouvelles bouées à fuseau et 9 bouées lumineuses.

On procède tous les ans au dragage.

(2) TRAFIC MARITIME ET PILOTAGE

Les navires qui fréquentent la circonscription comprennent des caboteurs, des petits pétroliers, des cargos long-courriers de tonnage moyen, des petits minéraliers et des bateaux de pêche.

Le tableau ci-dessous, qui concerne les bâtiments de 250 tjn et au-dessus, entrant à Bathurst, a été établi sur les renseignements obtenus du Bureau fédéral de la statistique (pièce 1483) :

Année	Arrivées	Jauge nette totale	Jauge nette moyenne	Marchandises manipulées (tonnes)	
				Étranger	Cabotage
1959.....	26	31,433	1,209.0	29,063	212,603
1960.....	42	85,893	2,045.1	22,551	276,565
1961.....	40	81,406	2,035.2	26,209	255,878
1962.....	50	96,730	1,934.6	139,858	178,311
1963.....	47	109,184	2,323.1	29,230	285,983
1964.....	36	96,145	2,670.7	99,897	203,242
1965.....	44	141,931	3,225.7	149,788	124,374
1966.....	59	184,804	3,132.3	162,875	95,602
1967.....	65	173,444	2,668.4	136,757	96,951

Le tableau suivant, qui montre l'étendue et l'importance du service de pilotage, est tiré de renseignements fournis par les rapports annuels de l'autorité de pilotage (pièce 304). Aux fins de comparaison, il faut multiplier par deux les arrivées et la jauge totale du tableau précédent puisque du point de vue du pilotage, une *arrivée* implique deux trajets, une entrée et une sortie, et que l'on tient compte chaque fois de la jauge totale pilotée.

Année	Effectif des pilotes	Nombre de trajets	Jauge nette totale	Jauge nette moyenne
1959.....	2	36	48,826	1,356.3
1960.....	2	39	59,291	1,520.3
1961.....	2	59	72,910	1,235.8
1962.....	2	76	94,333	1,241.2
1963.....	2	94	94,439	1,004.7
1964.....	3*	54	109,645	2,030.5
1965.....	3	62	125,128	2,018.2
1966.....	3	71	184,441	2,597.8
1967.....	3	94	202,950	2,159.0

\*Deux pilotes seulement effectuèrent du pilotage.

Ces deux tableaux montrent que :

- a) le trafic maritime est faible;
- b) un nombre appréciable de bâtiments de 250 tx et plus se passent de pilote;
- c) la dimension n'est pas nécessairement le facteur déterminant l'emploi d'un pilote puisque la jauge nette moyenne de l'ensemble du trafic (bâtiments de plus de 250 tjn), pour toutes les années, sauf 1961, est sensiblement plus élevée que la jauge nette moyenne des navires pilotés.

Les capitaines ayant une bonne connaissance des lieux n'éprouvent pas de sérieuses difficultés de navigation et, par suite de la nature du fond, un échouement n'entraînerait vraisemblablement pas d'avaries.

Le pilotage obligatoire, sous quelque forme que ce soit, y compris le paiement obligatoire des droits, ne saurait se justifier par des raisons de sécurité et, encore moins, d'intérêt public.

Ces statistiques ne donnent pas une idée exacte; elles indiquent un trafic supérieur au trafic réel à cause des allées et venues des bateaux-citernes qui allègent les pétroliers de l'*Irving Oil Co.* que leur tirant d'eau empêche d'entrer dans le port. Le nombre de ces trajets varie de 12 à 16 chaque fois. L'allègement s'effectue jour et nuit, pendant cinq jours ou plus. Ce genre d'opération débuta en 1960 et compte pour une part importante dans l'accroissement du trafic et du pilotage. Chaque retour au port d'une allège compte pour une arrivée, et pour le pilotage, un trajet aller et retour compte pour deux trajets.

L'importance du trafic dépend des besoins locaux. Trois éléments majeurs ont causé l'accroissement des dernières années: la construction d'une usine de l'*Irving Oil Company* desservie par un quai de Bathurst Est, la décision de la *Bathurst Paper Company* d'assurer ses expéditions par voie d'eau plutôt que par voie ferrée et l'accroissement de la demande en produits de la région.

## 2. ORGANISATION DU PILOTAGE

La circonscription relève d'une commission de trois membres choisis sur place. Un membre de la commission, nommé aussi secrétaire-trésorier de la circonscription, s'acquitte des quelques tâches administratives.

Étant donné les faibles besoins en pilotage, le secrétaire-trésorier n'a qu'un emploi à temps partiel. En dépit du fait que les règlements le rendent responsable du service des affectations, en plus de ses fonctions administratives, on laisse les pilotes s'arranger entre eux. S'il arrive qu'il reçoive une demande de pilote, il la transmet simplement à l'un d'entre eux. C'est pourquoi le pilote le plus ancien a assumé, officieusement, la fonction de chef

pilote. Celui-ci s'est plaint à la commission de l'absence de toute règle régissant la transmission des demandes qui, dit-il, devraient toujours lui être adressées.

A l'époque de l'audience de la Commission, en 1963, M. Antonio J. Robichaud, qui occupait alors le poste de secrétaire, déclara que les commissaires du pilotage n'assumaient les fonctions d'autorité de pilotage que d'une façon fort irrégulière et superficielle. Depuis sa nomination, en 1959, la commission n'a jamais tenu de réunions et lui a laissé toute la responsabilité de la circonscription. Toutefois, il tenait les membres au courant des affaires et, à l'occasion, téléphonait au président au sujet de questions importantes. Il regrettait cet état de choses. On a dit qu'un secrétaire précédent avait abusé de la situation et avait administré arbitrairement la circonscription.

Ni le gouvernement ni les commissaires du pilotage ne prennent les fonctions d'autorité de pilotage au sérieux, mais considèrent le poste de commissaire comme un titre honorifique accordé pour des raisons de politique partisane, comme le montre le remplacement des membres de la commission, y compris le secrétaire, à chaque changement de gouvernement fédéral. Ces dernières années, la commission et le secrétaire ont été congédiés en bloc et remplacés à deux reprises, sous le prétexte d'activités politiques, le 25 juin 1959 (C.P. 1959-821) et le 17 octobre 1963 (C.P. 1963-1529). Le pilote A. J. Doucet y était tellement habitué qu'il déclara lors de l'audience de la Commission, au début de 1963, qu'en raison du changement de gouvernement, il fallait s'attendre à la nomination d'une autre autorité de pilotage, prévisions qui se sont réalisées. Il ajouta que la politique partisane intervenait également dans la nomination de pilotes. Il se plaignit d'avoir recommandé en vain la nomination de son batelier, M. Murray McLean, en ajoutant qu'il était sûr qu'elle serait approuvée par la nouvelle commission que nommerait le nouveau gouvernement. Sa prédiction s'est réalisée en juillet 1964, bien que le candidat ne satisfît pas aux exigences du règlement. A l'époque, le secrétaire nia les allégations du pilote Doucet, affirmant que l'autorité songeait sérieusement à nommer M. McLean.

#### COMMENTAIRE

Il est injustifiable, sauf pour régler une grave question de fonctionnement, d'apporter à l'organisation des changements profonds qui en rompent la continuité. Le fait que l'on puisse changer complètement l'autorité de pilotage et que celle-ci remplisse négligemment ses fonctions sans qu'il en résulte apparemment de mauvais résultats montre que cette circonscription, telle qu'elle est actuellement organisée, devrait être abolie. Si l'on crée une circonscription du type intégré, il faudrait y inclure les services de pilotage du port de Bathurst, en vue d'assurer un contrôle sur l'attribution des brevets et la fixation des taux.

### 3. PILOTES

Il y a actuellement (1969) trois pilotes, mais aucun aspirant pilote (l'aspirant pilote Murray McLean a obtenu un brevet de pilote avec effet rétroactif au 13 juillet 1964).

La preuve montre qu'on ne tient aucun compte des exigences du règlement relatives à l'attribution des brevets. L'article 10 du règlement général de la circonscription stipule, entre autres, que : « Sous réserve des dispositions de l'article 12 (*apprentissage*), nul n'a qualité pour recevoir un brevet de pilote ... *c*) s'il ... est âgé de plus de trente-trois ans; ... *g*) s'il n'est titulaire d'un certificat non inférieur à celui de capitaine de remorqueur de cabotage; ... *h*) s'il n'a réussi à un examen subi devant un jury d'examen. » L'article 11 stipule que l'autorité désigne le jury d'examen qui fait subir aux candidats des épreuves portant sur leurs connaissances générales et locales relatives à certains sujets énumérés au paragraphe (6). Le premier brevet est un brevet de stage que l'autorité peut délivrer à une personne ne satisfaisant pas à l'exigence de l'apprentissage, à condition qu'elle n'ait pas plus de 45 ans (art. 12 [1]) et qu'elle satisfasse aux autres exigences énoncées à l'article 10 (art. 12 [4], entre autres, qu'elle détienne le certificat de la marine minimal exigé. On accorde par la suite un brevet permanent qui ne comporte aucune restriction.

Lorsque M. Murray McLean reçut son brevet, en 1964, il avait 49 ans; il avait donc dépassé l'âge. De plus, il ne détenait et ne détient pas encore un certificat au cabotage quelconque de la marine. Un jury d'examen ne fut pas constitué. A la place, l'autorité de pilotage disposa elle-même de la demande de M. McLean, comme d'une affaire courante. Elle délivra à M. McLean un brevet permanent, mais limité, l'autorisant à assurer la seule fonction de pilote de relève, jusqu'à ce qu'une vacance résulte du départ de l'un des deux pilotes brevetés (pièce 1511*k*).

L'autorité de pilotage tint une réunion spéciale le 30 juillet 1964 pour étudier la demande de M. McLean. Le procès-verbal de cette réunion se lit comme suit:

#### « COMMISSION DE PILOTAGE DE BATHURST (N.-B.)

Léo J. Melanson, secrétaire-trésorier

Le 1<sup>er</sup> août 1964

La réunion de la commission s'est tenue à 1 h 15 de l'après-midi, le 30 juillet 1964, tous les membres étant présents.

Le procès-verbal de la réunion du 18 avril est lu et approuvé.

On étudie longuement la question d'accorder un brevet de pilote à Murray McLean. Après avoir pris connaissance de plusieurs lettres de référence, la commission fait comparaître M. McLean, le questionne et lui fait subir un examen.

La motion de M. J. Huntly Ferguson, appuyée par M. Patrick M. Meahan, et adoptée, propose qu'un brevet de pilote pour le port de la circonscription de Bathurst soit accordé à Murray McLean. Il est entendu qu'il ne remplira que la

*Circonscription de pilotage de Bathurst (N.-B.)*

fonction de pilote de relève, conformément à l'intention première de notre commission. Il ne sera rémunéré que lorsque l'un de nos deux pilotes nommés sera dans l'incapacité d'exercer ses fonctions pendant un certain temps et l'argent perçu du pilotage sera reçu par le pilote en question et à la discrétion du secrétaire-trésorier de la commission.

Aucun autre changement ne sera proposé à moins d'un avis ultérieur.

Une demande d'admission comme aspirant pilote a été déposée par M. William McLean.

LÉO J. MELANSON,  
*Secrétaire-trésorier.*

Le pilote Murray McLean «pilote», pendant la saison de dragage, une drague pour le compte de la *J. P. Porter & Co.* qui le paie. Ces revenus ne sont pas considérés comme des recettes de pilotage pour la circonscription, et ne figurent pas sur les états financiers annuels. On suppose que l'on n'applique pas le tarif. En dehors de cette occupation, le pilote McLean est le préposé aux amarres, pour la circonscription, et manœuvre le bateau-pilote. Comme préposé aux amarres il est rémunéré sur la caisse de pilotage, et pour ses services sur le bateau-pilote, par le propriétaire de ce bateau, le pilote A. J. Doucet (pièce 1511k). Pendant 18 ans, le pilote Murray McLean a servi avec les pilotes, comme batelier du pilote Doucet. Il a aussi la connaissance des eaux de la région pour y avoir pratiqué la pêche.

Au cours de son témoignage, le pilote Doucet déclara avoir appris son métier, depuis l'âge de 12 ans, en allant sur les navires, de temps à autre, avec son père qui était pilote. Il pilota son premier navire en 1944, à l'âge de 34 ans. Il ne détient aucun certificat de capacité de la marine.

L'autre pilote ancien est M. Edgar McLean, nommé en 1955, à l'âge de 43 ans. Avant sa nomination, il avait servi pendant sept ans comme aspirant pilote et conduit le bateau-pilote. Il a navigué aussi dans les eaux de la région comme pêcheur mais, tout comme les deux autres pilotes, ne détient aucun certificat de la marine.

A l'époque de l'audience de la Commission, le secrétaire, M. Robichaud, déclara avoir délivré une fois un brevet à un pilote sans qu'un jury d'examen ait été constitué.

Depuis 1959, aucun sinistre maritime n'a été mentionné dans les rapports annuels. Cependant, au cours de ses audiences, la Commission apprit que le m/v *Irvingwood* s'était échoué, en 1962, entre la pointe Carron et la pointe Alston, mais s'était déséchoué, sans avaries, à la pleine mer suivante.

Le secrétaire fixe l'époque des congés des pilotes. Si l'un d'eux doit s'absenter pendant quelques jours, il en informe le secrétaire qui prend les arrangements nécessaires avec les autres pilotes. Un pilote reste toujours disponible.

Le secrétaire n'a jamais eu l'occasion d'exercer ses pouvoirs disciplinaires et n'a reçu aucune plainte au sujet des pilotes.

## COMMENTAIRE

On voit, par ce qui précède, la réticence évidente du ministère des Transports à exercer son rôle de surveillance et la nécessité d'établir une autorité centrale active et efficiente (Cf. *Titre I*, pp. 70 et suiv.).

M. Murray McLean n'ayant pas satisfait et ne satisfaisant pas encore aux exigences du règlement, son brevet de pilote n'est pas valable. Les restrictions imposées à son brevet sont également nulles, puisque le règlement ne les autorise pas.

Cet exemple montre jusqu'à quel point on peut ignorer la loi si une autorité supérieure n'est pas présente pour en assurer l'exécution. Ces irrégularités ressortent clairement du peu de renseignements que contiennent les rapports annuels de la circonscription. Il eut suffi de donner des directives appropriées à l'autorité de pilotage pour lui montrer l'importance d'observer la législation dans l'accomplissement d'une fonction publique telle que la sienne.

La Commission estime que les commissaires du pilotage ont, dans ce cas, agi de bonne foi, dans l'intérêt bien compris du service, en toute équité envers les intéressés et comme si le pilotage eut été leur propre entreprise. La coutume établie les a souvent guidés, mais leur travail est entravé, comme il est si fréquent dans cette circonscription, par le manque de continuité dans la constitution de la commission. Il est probable que cette situation ne se serait pas produite si, lors de la constatation de telles irrégularités, on avait rappelé à l'autorité de pilotage qu'elle était non seulement liée par la Partie VI de la Loi sur la marine marchande et son propre règlement, mais aussi qu'elle avait le pouvoir et l'obligation d'apporter au règlement des modifications, certainement ratifiées si elles avaient été dans les limites de ses pouvoirs et parfaitement conformes aux besoins de la circonscription. L'autorité de pilotage a été, au contraire, laissée sans surveillance et sans directives, sauf quand elle prenait l'initiative d'en demander. C'est la raison fondamentale de la situation actuelle, juridiquement insatisfaisante.

Quant à l'effectif des pilotes, la Commission pense qu'un pilote suffirait pour satisfaire à la demande actuelle (Cf. p. 416). On peut envisager la nomination d'un second pilote pour assurer la continuité du service, en cas de maladie ou autre motif; mais, du point de vue du service, rien ne peut justifier un troisième pilote. On s'en rend parfaitement compte dans la circonscription, comme le montrent les restrictions imposées sur le brevet de l'actuel troisième pilote et du fait qu'on ne l'a jamais autorisé à piloter un navire depuis la délivrance de son brevet. Il est évident que le seul but de sa nomination était d'établir un fait accompli de manière, qu'en cas de vacance, il serait impossible de breveter un autre candidat. En toute équité, la décision pouvait se justifier en ceci, qu'elle donnait une garantie implicite à l'aspirant pilote de devenir un jour pilote et qu'elle le dédommageait, en quelque sorte, des années de sacrifices qu'impliquait cet apprentissage prolongé.

#### 4. OPÉRATIONS DE PILOTAGE

##### (1) STATION D'EMBARQUEMENT DES PILOTES ET SERVICE DE BATEAU-PILOTE

Les pilotes embarquent habituellement sur les navires à deux ou trois milles au large de la bouée indiquant le mouillage.

Il faut en moyenne trois quarts d'heure au bateau-pilote pour se rendre du port, où il stationne entre les affectations, jusqu'à la zone d'embarquement. Les pilotes exigent donc d'être avertis au moins une heure à l'avance de l'arrivée d'un navire.

Le bateau-pilote appartient au pilote le plus ancien, M. A. J. Doucet. On estime sa valeur totale à \$4,000. Aucun équipement spécial n'est à bord. Les dommages qu'occasionne à l'hélice le bois à pâte entraînent une dépense annuelle de \$75 pour son remplacement.

Bien que le règlement exige un permis, le bateau-pilote n'en a pas. En outre, il n'a pas de certificat d'inspection des navires à vapeur.

Suivant la coutume établie, ce sont les pilotes qui fournissent le service des amarres et celui du bateau-pilote. Ils en sont responsables. Le droit du bateau-pilote, de \$15, est réparti entre le propriétaire du bateau et l'aspirant pilote—\$10 et \$5—comme le prévoyait le tarif de 1916, abrogé depuis (Cf. p. 433). Le pilote Doucet s'est plaint que sa part de \$10 est insuffisante pour couvrir les dépenses d'exploitation et d'entretien du bateau. L'aspirant pilote reçoit aussi une rémunération de \$25 pour le service des amarres; le secrétaire en envoie la facture au navire concerné et la perçoit à titre de droits de pilotage, bien que le règlement ne prévoie pas ce service et que le tarif n'en fasse pas mention.

Les autorités du ministère des Transports sont au courant de cette pratique et considèrent qu'elle n'a rien d'illégal et de répréhensible, mais ils ne pensent pas que l'on devrait inclure le service des amarres dans le tarif. L'attitude du ministère se justifie en partie. Rien n'empêche les pilotes ou les aspirants pilotes de remplir d'autres tâches, en relation ou non avec le service, à condition qu'ils restent disponibles pour le pilotage. Le service des amarres est en dehors du pilotage et l'autorité de pilotage n'a donc pas le pouvoir de fixer par règlement un droit pour ce service ou de le diriger. Il n'existe non plus aucune objection à ce que le secrétaire perçoive ce droit à titre de service personnel au préposé aux amarres, même s'il exige une rétribution et que celui-ci accepte. Toutefois, l'argent ne provient pas du pilotage et ne doit pas être traité comme tel. Le secrétaire en assurant la perception, l'argent appartient à la caisse de pilotage, mais doit figurer sur les états financiers à titre de fonds appartenant à un tiers.

Comme nous l'avons déjà vu, le brevet de pilote délivré à Murray McLean n'a changé en rien l'organisation du service de pilotage de la circonscription. Le pilote McLean continue à manœuvrer le bateau-pilote et à

assurer le service des amarres; il n'effectue pas de pilotage, mais s'acquitte des tâches normales d'un aspirant pilote. Il ne participe pas à la mise en commun; sa rémunération consiste en sa part de \$5 du droit de bateau-pilote et la rétribution du préposé aux amarres, de \$25.

En cas d'indisponibilité du bateau-pilote par suite de circonstances imprévues, on se procure sur place un moyen de transport, suivant un prix convenu. P. ex., l'état financier de 1966 indique l'utilisation, à cet effet, d'un remorqueur de la *Bathurst Paper Company Ltd.*, au coût de \$42.75 pour la circonscription.

## (2) SERVICE DES AFFECTATIONS

Contrairement à l'exigence du règlement, le secrétaire ne s'occupe pas des affectations et celles-ci ne sont pas données à tour de rôle. Les deux pilotes les plus anciens sont rapidement disponibles au cours des huit mois de la saison de navigation. Ils se répartissent la tâche, y compris les mouvements occasionnels dans le port. De 1960 à 1967, on n'a enregistré que 5 mouvements: 2 en 1966 et 3 en 1967.

Il y a normalement une légère période de pointe dans les opérations de pilotage au début et à la fin de la saison. Par suite du service de navette qu'ils requièrent, les pétroliers de l'*Irving Oil* provoquent un brusque accroissement de ces opérations pendant quelques jours. Ainsi, en 1962, sur 76 trajets de pilotage, quelque 25 d'entre eux concernaient les bateaux-citernes affectés à l'allègement de pétroliers ayant fait escale environ quatre fois au cours de l'année. (Cf. Tableau, p. 416, pour le nombre annuel de trajets de 1960 à 1967.)

Le trajet d'entrée, y compris l'accostage, dure environ une heure. En ajoutant les trois quarts d'heure que prend le bateau-pilote pour atteindre la zone d'embarquement, on peut dire que la durée d'une affectation est de 2 h  $\frac{1}{4}$  entre le moment où le pilote quitte son domicile et celui où il y retourne. Ce qui signifierait qu'en 1967 (année la plus active, avec 94 trajets et 3 mouvements) chaque pilote a, au cours de la saison de 8 mois, effectué un maximum de 50 heures de pilotage et que le temps total, y compris les déplacements du pilote, n'avait pu dépasser 125 heures. Un seul pilote peut aisément satisfaire à une si petite demande et le volume de travail devient extrêmement faible lorsqu'il est partagé par deux pilotes. Il est évident qu'il n'y a pas place pour trois pilotes.

## 5. RÉMUNÉRATION DES PILOTES ET TARIF

La Commission n'a reçu aucune plainte ou recommandation au sujet de la rémunération des pilotes ou du tarif.

Le mode de mise en commun et la structure du tarif se rapprochent beaucoup de ceux qui sont en vigueur dans la circonscription de Restigouche.

Comme nous l'avons déjà expliqué, en dépit du fait que trois pilotes figurent officiellement à l'effectif, l'un d'eux n'occupe son poste que nominativement et ne participe pas à la mise en commun. Les deux autres pilotes se partagent le revenu net de la circonscription, après déduction des dépenses d'exploitation. Celles-ci comprennent les droits de bateau-pilote qui, après perception, sont remis directement au pilote le plus ancien, M. A. J. Doucet; c'est ce qui explique le montant plus élevé des gains du pilote Doucet. Celui-ci verse à son batelier le tiers des droits de bateau-pilote et paie ses frais d'exploitation.

Bien que la structure du tarif soit la même que dans la circonscription de Restigouche, le montant des deux éléments diffère: le prix unitaire par pied de tirant d'eau est de \$2 et celui par tjn est de 3¢. C'est la raison pour laquelle les droits de pilotage d'un navire de 5,000 tjn, d'un tirant d'eau de 20 pi. (pris à titre de comparaison avec les chiffres mentionnés pour Restigouche) seraient de \$190, plus le droit de bateau-pilote de \$15.

Ces taux sont très élevés en comparaison de ceux qu'imposent les grandes circonscriptions; ils ne sont pas justifiés par les difficultés de la navigation ou les besoins financiers de la circonscription. De plus, la Commission estime qu'il faudrait appliquer à cette circonscription, comme elle l'a recommandé ailleurs, le prix par tonneau-unité établi en fonction de la jauge brute maximale, avec un taux minimal. Le taux, c.-à-d. le prix unitaire, devrait être établi en vue d'assurer à la circonscription un revenu suffisant pour payer ses dépenses et fournir une rémunération suffisante pour les services rendus. Il ne faudrait pas augmenter l'effectif au delà des besoins actuels qu'entraîne le volume de travail, c.-à-d. deux pilotes, dont l'un pourrait très bien n'être employé que comme pilote de relève. Comme le volume de travail n'est pas suffisant pour tenir un seul pilote entièrement occupé, on devrait permettre aux pilotes, et les encourager à accepter un autre emploi compatible avec leurs obligations de pilotes.

Le pilote Doucet se plaignit de ce qu'on n'observe pas toujours les règles de la mise en commun; il mentionna deux cas où, à l'automne de 1962, il ne reçut aucune part de certaines recettes. Le second pilote, M. E. McLean, expliqua que, dans le premier cas, il s'agissait du chalutier *Polar Fish*, bateau de moins de 100 tjn et exempt du paiement obligatoire des droits. Quand on lui demanda de piloter ce bateau, il entra en communication avec le secrétaire pour savoir ce qu'il devait faire et on lui répondit que, le navire étant exempté, il pouvait accepter moyennant un prix minimal. Dans le second cas, il s'agissait de l'épave de la drague *Burchton* que la *Bathurst Power and Paper Company* faisait remorquer pour la transformer en dock flottant. L'agent de la compagnie demanda au pilote McLean de se charger du pilotage; il accepta moyennant un droit de \$25. Dans les deux cas, le pilote McLean perçut et garda les droits sans passer par le secrétaire.

La même situation existe maintenant au regard de l'emploi du pilote Murray McLean sur la drague de la *J. P. Porter & Co.* s'il y est, en fait, employé comme pilote.

Le pilote Doucet avait raison de prétendre que, conformément au règlement, tous les gains reçus par les pilotes pour des services de pilotage rendus dans la circonscription devraient être versés à la caisse de pilotage, pour être, par la suite, partagés entre les pilotes.

Le fait qu'un navire bénéficie de l'exemption n'a aucune incidence sur l'application du tarif et sur la mise en commun (Cf. *Titre I*, pp. 148 et suiv.). Le tarif devrait spécifier la rémunération payable aux pilotes pour tous les services, quels qu'ils soient, qu'ils peuvent rendre dans l'exercice de leurs fonctions. Dans le cas du bateau de pêche, le prix était donc de \$2 par pi. de tirant d'eau et 3¢ par tonneau de jauge nette. Le règlement interdisait de demander davantage et le secrétaire était tenu d'exiger exactement ce prix. Le second cas et celui de la drague posent un problème, du fait que la Partie VI ne s'applique qu'aux «navires» (Cf. *Titre I*, p. 202 et pp. 239 et suiv.).

Les données financières restreintes des rapports annuels n'indiquent pas les sommes réelles versées à chacun des deux pilotes qui se partagent le fonds commun, mais seulement la somme totale avec mention qu'elle est divisée en deux parts égales; elles indiquent aussi que le pilote Doucet reçoit les droits de bateau-pilote. Après le calcul et la déduction de ces droits, en supposant que les deux pilotes touchent exactement des parts égales, leur «salaire net» devrait être celui qui apparaît dans le tableau suivant qui montre aussi la part par pilote du coût total de la circonscription. Cependant, les montants du «salaire net» sont trop élevés puisqu'ils comprennent le droit pour le service des amarres sur lequel aucune donnée n'est fournie, ne serait-ce que pour permettre une estimation. Les chiffres réels obtenus pour 1967 (Cf. p. 427) établissent à \$3,282.25 les droits pour le service des amarres, et le «salaire net» du pilote à \$7,893.39, au lieu de \$9,622.51 qu'indique le tableau.

Année	Droits de bateau-pilote versés au pilote Doucet*	Salaire net du pilote	Contribution par pilote au coût de la circonscription
1959.....	\$ 270.00	\$ 1,304.86	\$ 1,728.14
1960.....	585.00	3,540.68	4,036.43
1961.....	885.00	5,122.56	5,859.98
1962.....	1,140.00	5,884.20	6,795.82
1963.....	1,410.00	7,583.56	8,703.09
1964.....	810.00	6,045.28	6,789.85
1965.....	930.00	6,891.17	7,743.82
1966.....	1,165.00	8,664.24	9,755.22
1967.....	1,410.00	9,622.51	10,889.63

\*Dont un tiers appartient au préposé du service des amarres.

Ce tableau révèle l'existence de la même situation qu'à Restigouche et causée par l'absence de ligne de conduite à l'égard de l'établissement des taux et la réticence d'autorités de pilotage locales livrées à elles-mêmes de réduire des taux établis, en dépit du fait que les circonstances les aient rendus tout à fait disproportionnés. Bien que le même tarif soit resté en vigueur de 1959 à 1967, le « salaire net » des pilotes a plus que sextuplé (617.5%), alors que leur volume de travail, encore négligeable, a moins que doublé (161.1%). Le tarif et le nombre de pilotes admis à partager les droits perçus étant restés les mêmes, l'augmentation est due en grande partie à l'accroissement de la dimension des navires (Cf. p. 415). (Les remarques de la Commission sur la nécessité d'une révision de taux [cf. pp. 402 et suiv.] s'appliquent ici.)

## 6. ADMINISTRATION FINANCIÈRE

La seule caisse existante est la caisse de pilotage.

Le secrétaire assume l'administration financière de la circonscription. Après chaque affectation, les pilotes remettent leur fiche de pilotage (modèle de formule, pièce 303), signée par le capitaine, et sur laquelle figurent le nom du navire et tous autres détails nécessaires à l'établissement de la facture. Le secrétaire ne vérifie pas la jauge dans le *Lloyd's Register*, tenant pour acquis que le pilote l'a fait. Dans la facture, on énumère en détail les droits de pilotage proprement dits, le droit de bateau-pilote, partagé entre le batelier et le propriétaire du bateau, ainsi qu'une rubrique « autres frais » qui couvre ordinairement la rémunération du préposé au service des amarres (pièce 302). Le secrétaire établit les factures et en assure la perception. Une fois par mois, parfois plus souvent, le secrétaire prépare un état des revenus et en donne une copie à chacun des deux pilotes admis au partage et au préposé aux amarres, et paie à celui-ci sa rémunération et à chacun des deux pilotes leur part respective après déduction de 5% du revenu brut<sup>2</sup>.

Ainsi que l'exige l'article 332 de la Loi sur la marine marchande, le secrétaire soumet ses rapports annuels au ministère des Transports, mais les renseignements financiers qu'on y trouve ne comportent aucun détail.

On ne procède jamais à une vérification des comptes; toutefois, les pilotes se déclarèrent satisfaits, car ils peuvent aisément procéder eux-mêmes à la vérification.

L'absence presque complète de dépenses ne se rattachant pas à la perception des droits simplifie l'administration financière. Le pilote Doucet fournissant lui-même le service de bateau-pilote moyennant un prix équivalent au droit de bateau-pilote, aucun déficit ne devrait apparaître à ce poste,

---

<sup>2</sup> En 1967, les droits gagnés par l'un des pilotes à Belledune furent perçus et partagés de la manière habituelle, mais ils ne figurèrent pas sur l'état financier puisque Belledune se trouve à l'extérieur de la circonscription. C'est ce qui explique en partie les légers écarts constatés dans l'état financier de 1967 (pièce 1511o).

sauf lorsqu'on recourt à un autre fournisseur. Il est inutile de constituer une réserve pour le salaire du secrétaire puisqu'il reçoit 5% des droits perçus. Le secrétaire acquitte personnellement les petits frais de papeterie, timbres et téléphone, qui s'élevèrent à \$73.82 en 1967; mais les pilotes le remboursent périodiquement et ces frais ne sont pas comptabilisés. Ce procédé impose une charge inutile au secrétaire. Il n'existe aucune dépense collective et les pilotes ne bénéficient d'aucun régime de retraite ou d'assurance-groupe quelconque.

L'administration financière est basée sur l'argent disponible. Les rapports annuels qui devraient contenir les détails financiers sont fragmentaires et ne donnent guère de renseignements en dehors des sommes globales. Pour se faire une idée plus nette, la Commission obtint, pour 1967, une ventilation des dépenses (pièce 15110).

---



---

REVENUS\*

Droits de pilotage, à l'exclusion des droits de bateau-pilote.....	\$16,901.01
Droits de bateau-pilote (56 navires).....	1,680.00
Rémunération du préposé aux amarres.....	3,455.00
	<hr/>
Total.....	22,036.01
Écart.....	256.74
	<hr/>
	21,779.27

---

DÉBOURSÉS

Rémunération du secrétaire.....	1,114.24
Part du fonds commun du pilote Doucet.....	7,893.39
Droits de bateau-pilote (moins 5% et la rémunération du batelier).....	1,064.00
Part du pilote Edgar McLean.....	7,893.39
Part du pilote Murray McLean.....	Néant
Rémunération du batelier (moins 5%).....	532.00
Rémunération du préposé aux amarres (moins 5%).....	3,282.25
Timbres, papeterie et téléphone.....(73.82)	
	<hr/>
Total.....	21,779.27

\*Les droits gagnés à Belledune n'apparaissent pas sur l'état financier. En 1967, deux navires pilotés (au total 19,364 tjn) ont rapporté un revenu global de \$1,363.10. Ce revenu non inscrit fut réparti comme suit:

Pilote A. Doucet.....	\$ 567.20
Pilote E. McLean.....	567.20
Préposé aux amarres M. McLean.....	156.75
Secrétaire—5%.....	71.95
	<hr/>
	\$1,363.10

**COMMENTAIRE**

Une brève étude des rapports annuels présentés, conformément aux dispositions de l'article 332 de la Loi sur la marine marchande, montre une fois de plus que le ministère des Transports n'a pas exercé la fonction de surveillance que lui a confiée le Parlement. Les renseignements fragmentaires qui lui parviennent ne constituent pas un rapport financier et ne fournissent pas au ministère les données essentielles qui lui permettraient de s'acquitter de ses fonctions limitées, mais impératives, une situation que le ministère des Transports n'aurait jamais dû laisser se perpétuer. De plus, des renseignements financiers incomplets dénaturent les données que le rapport est censé fournir, p. ex. la rémunération réelle des pilotes.

Dans sa dernière réponse aux diverses demandes de renseignements de la Commission, le secrétaire actuel de l'autorité de pilotage se plaignait de n'avoir reçu aucune formation, ni directives relatives à son emploi, mais qu'il s'était simplement efforcé de suivre les méthodes établies par son prédécesseur. Il se pose la question: Pourquoi personne n'a jamais vérifié ses livres? et il signale qu'il «n'est pas vérificateur, mais un profane, un homme d'affaires en retraite». Il ajoute avoir tous les registres des opérations financières de la circonscription et que ses dépôts bancaires et les états de son livre de banque concordent toujours (pièce 1511o).

Il semble que les irrégularités de procédure mentionnées ci-dessus ne se seraient jamais produites si le ministère des Transports avait joué son rôle et donné des conseils. Une telle situation deviendrait impossible si, comme l'a recommandé la Commission, l'on créait une autorité centrale investie du pouvoir d'enquêter et de prendre les mesures correctives (Cf. *Titre I*, recommandations générales 17, 19 et 20).

**Subdivision III**

**CIRCONSCRIPTION DE PILOTAGE  
DE CARAQUET (N.-B.)**

## Chapitre A

# LÉGISLATION

### 1. LOI ET RÈGLEMENTS

Abstraction faite des décrets en conseil concernant les nominations, toute la législation particulière à la circonscription de Caraquet est contenue dans les deux décrets du gouverneur en conseil et dans le règlement général.

#### (1) CRÉATION DE LA CIRCONSCRIPTION ET QUESTIONS CONNEXES

La circonscription fut créée par le gouverneur en conseil, le 9 avril 1878, en même temps et par le même décret que la circonscription de pilotage de Bathurst (C.P. 272, du 9 avril 1878 [pièce 1511a]). Ce décret en conseil contenait toutes les dispositions relatives à la création d'une circonscription et demeure le document constitutif de la circonscription de Caraquet et du paiement obligatoire des droits. Ses autres dispositions ont été modifiées depuis. L'autorité de pilotage est encore une commission composée de trois membres dont les nominations remontent respectivement à 1920, 1948 et 1951.

Les limites de la circonscription furent définies la dernière fois, en 1938, dans le décret en conseil C.P. 1453, du 24 juin 1938 (pièce 1512a) :

«Comprendre toutes les eaux côtières du comté de Gloucester (Nouveau-Brunswick) à l'intérieur d'une ligne imaginaire tirée de l'église catholique de Grande-Anse à un point situé à trois milles et demi marins au nord vrai du phare de la pointe Pokesuedie, puis au sud vrai jusqu'au phare de la pointe Pokesuedie, y compris toutes les eaux tributaires.»

En d'autres termes, la circonscription se limite maintenant au port de Caraquet et ses approches.

#### (2) DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES DE L'AUTORITÉ DE PILOTAGE

Tous les règlements émanant de l'autorité de pilotage se trouvent dans le règlement général de la circonscription, ratifié le 28 mai 1962 par décret C.P. 1962-783 (pièce 24), modifié le 25 octobre 1962 (C.P. 1962-1519).

Le règlement général présente une grande similitude avec celui de la circonscription de Bathurst, sauf sur un point, l'absence d'apprentissage. Il porte que le secrétaire dirige le service et procède aux affectations des pilotes suivant un tour de rôle, que les gains des pilotes sont mis en commun et que le secrétaire reçoit comme rémunération 8% des recettes brutes. La circonscription est financièrement autonome. On n'exige des candidats pilotes aucun certificat de capacité ni aucune expérience des eaux de la circonscription. Les principales conditions préalables sont de résider dans le comté de Gloucester, d'avoir au moins 21 ans et pas plus de 60 ans, d'être en bonne santé, de bonne conduite et réussir à un examen portant sur les connaissances en navigation et la connaissance des eaux locales. On apprécie leur habileté au cours d'un stage d'une durée laissée à la discrétion de l'autorité de pilotage. On trouve dans le règlement la disposition habituelle exigeant qu'un pilote n'occupe pas d'autre emploi durant la saison de navigation, à moins d'une autorisation écrite de l'autorité de pilotage. La mise en commun est basée sur les droits perçus et la disponibilité pour le service, compte tenu des congés payés. Le bateau-pilote est astreint au permis annuel. La structure du tarif se fonde sur le tirant d'eau et la jauge; mais l'annexe est établie en vue de tenir compte des réalités et ne fait aucune distinction entre les navires à propulsion mécanique et les autres. Les taux sont de \$2 par pied de tirant d'eau, plus 3¢ par tonneau de jauge nette; le droit de mouvement et celui du service de bateau-pilote sont de \$10 chacun.

## 2. HISTORIQUE DE LA LÉGISLATION

Jusqu'à la création de la circonscription, en 1878, le pilotage dans le port de Caraquet ressortissait à la juridiction des juges du comté de Gloucester, comme pour le port de Bathurst.

Le 9 avril 1878, par décret C.P. 272 (pièce 1511*a*), le gouverneur en conseil divisa les eaux côtières du comté de Gloucester en deux circonscriptions distinctes (la circonscription de pilotage de Bathurst et la circonscription de pilotage de Caraquet), l'église catholique de Grande-Anse étant située sur la ligne de démarcation. La circonscription de Caraquet s'étendait jusqu'à la limite sud-est du comté sur le golfe Saint-Laurent et comprenait les îles Shippegan et Miscou. Le décret en conseil nommait une autorité de pilotage de trois membres dont deux résidaient à Caraquet et un à Shippegan.

Peu de temps après, le 30 septembre 1878, par décret en conseil C.P. 775, le gouverneur en conseil ratifia un règlement établi par la nouvelle autorité de pilotage (pièce 1512*b*).

Ce règlement présente des caractéristiques réalistes qui tiennent compte de la nature de l'organisation de pilotage de la localité, c.-à-d. qu'il ne porte que sur le pouvoir d'attribution des brevets et le pouvoir réglementaire, avec

juridiction sur quelques services de pilotage distincts pour les divers ports situés dans ses limites. Les pilotes sont brevetés pour un ou plusieurs ports. Les eaux côtières ne font pas partie de la circonscription, sauf pour servir de zone d'embarquement, d'où il s'ensuit que les navires y passant ne sont pas assujettis au paiement obligatoire des droits, à moins qu'ils ne se rendent dans l'un des ports de la circonscription. Moyennant paiement d'un droit, on peut délivrer un certificat de pilotage annuel au capitaine ou au lieutenant «de tout navire ou bâtiment immatriculé au Canada», que l'autorité de pilotage juge qualifié pour conduire son navire ou bâtiment dans la circonscription. Le nombre minimal de pilotes est de 6. L'autorité de pilotage n'exige des candidats aucune expérience de la mer ou connaissance des lieux, mais ils doivent faire preuve de la compétence voulue. Les brevets délivrés par l'autorité précédente sont annulés et leurs détenteurs doivent de nouveau faire preuve de leur compétence. Chaque pilote doit posséder en propre son bateau-pilote. Le pilote ayant piloté un navire à l'entrée a droit de le piloter à la sortie. Chaque pilote doit faire un rapport mensuel à l'autorité, pour lui donner en détail les services rendus et l'argent perçu. Pour les infractions au règlement, on impose des amendes dont le montant, dans les limites fixées, est laissé à la discrétion du tribunal ou du juge ayant entendu la cause. Comme à Bathurst, les taux sont différents pour les petits bâtiments: taux forfaitaire de \$6 pour les navires ne dépassant pas 60 tx de jauge et de \$9 jusqu'à 80 tx. Pour les gros navires, les taux sont basés sur deux facteurs: le type de trajet et le tirant d'eau; \$1.20 par pi. de tirant d'eau pour une entrée, et \$1 par pi. pour une sortie. Pour les mouvements, le taux est de \$1.50 pour les bâtiments dont la jauge ne dépasse pas 150 tx, et de \$2 pour les jauges plus élevées, mais sans paiement obligatoire. Les taux sont les mêmes pour tous les ports de la circonscription.

Le 18 mai 1880, par décret en conseil C.P. 866, le nombre des membres de la commission de pilotage fut porté à cinq par la nomination de deux résidents de Tracadie.

Le règlement de 1878, modifié au besoin, demeura en vigueur jusqu'à son remplacement par le nouveau règlement ratifié par décret en conseil C.P. 1971, du 16 juillet 1935 (pièce 1512g).

Le règlement de 1935 établissait le pilotage dirigé et en partageait la responsabilité entre le secrétaire et le chef pilote. Trois stations de pilotes furent établies pour les ports de Miscou, Shippegan et Caraque. Les droits étaient payables à l'autorité et le secrétaire en assurait la perception; sa rémunération étant fixée à 2½% des gains bruts. Les pilotes avaient droit à une part égale des recettes nettes de la circonscription et l'autorité de pilotage était autorisée à réduire, à sa discrétion, la part d'un pilote n'ayant pas assuré le nombre requis d'affectations. On abandonna les taux spéciaux pour les petits bâtiments et la distinction entre trajet d'entrée et trajet de sortie, en adoptant un taux uniforme de \$1.50 par pi. de tirant d'eau, plus 1¢ par tonneau de jauge nette. En outre, on institua un droit de bateau-pilote de

\$3, gardé dans une caisse distincte destinée uniquement à l'entretien et à la réparation du ou des bateaux-pilotes. Le chef pilote donnait aux pilotes leurs affectations à tour de rôle.

Le 24 juin 1938 (C.P. 1453 [pièce 1512a]), on adopta les limites actuelles (Cf. p. 430), lors de la création de la circonscription de pilotage de Shippegan (supprimée en 1960). Le territoire de la circonscription fut limité au port de Caraquet, ses approches immédiates, et à la côte entre Grande-Anse et la pointe Maisonnette. Le règlement de la circonscription fut modifié pour tenir compte des nouvelles limites (C.P. 1965, du 10 août 1938 [pièce 1512i]).

Par la suite, le règlement fut modifié trois fois avant son remplacement par le règlement général actuel, en 1962. En 1949 (C.P. 2485 [pièce 1512m]), les taux furent portés à \$1.95 par pi. de tirant d'eau, plus 1.3¢ par tonneau de jauge nette, et en 1951 (C.P. 3811 [pièce 1512n]) on porta le droit de bateau-pilote à \$5. En 1953, de nouveaux taux furent établis sur la même structure que ceux qui sont encore en vigueur dans la circonscription de Bathurst, avec une distinction entre les bâtiments à propulsion mécanique et les autres. On appliquait un taux général de \$2, \$1.55 ou \$1 par pi. de tirant d'eau selon que le navire effectuait un trajet complet dans la circonscription, ou seulement un trajet partiel pour se rendre dans les eaux de délestage ou en revenir. On imposait un taux supplémentaire de 3¢ par tonneau de jauge nette aux bâtiments à propulsion mécanique. Le droit de bateau-pilote était porté à \$15, soit \$10 pour le bateau et \$5 pour le batelier (pièce 1512o).

Chapitre B

MÉMOIRES

Aucun mémoire ne fut présenté.

## Chapitre C

# PREUVE

### 1. DESCRIPTION GÉNÉRALE

La circonscription de Caraquet comprend le port de Caraquet et ses approches, ainsi que la partie de la rive sud de la baie des Chaleurs qui se trouve à l'ouest de Caraquet, depuis la pointe Maisonnette jusqu'à Grande-Anse. Cette dernière partie est restée comprise dans les limites initiales établies en 1878.

Le port de Caraquet se trouve sur la rive sud de la baie de Caraquet, à l'entrée méridionale de la baie des Chaleurs. On trouve dans les instructions nautiques *Gulf of St. Lawrence Pilot* (6<sup>e</sup> édition, 1968) une description du port:

«Le port de Caraquet est situé entre l'île Pokesuedie et la pointe Maisonnette, sur la terre ferme, à 7 milles  $\frac{1}{2}$  vers l'ouest; on y entre par le chenal de Caraquet; chenal étroit et sinueux qui court entre les bords abrupts des hauts-fonds de Pokesuedie et de Caraquet. L'île Caraquet forme le côté nord du port, avec ses hauts-fonds qui se prolongent, et les sables découvrants qui s'étendent vers le sud-est de la pointe Maisonnette.»

Les bâtiments d'un tirant d'eau moyen trouvent une profondeur suffisante dans le chenal de Caraquet. A l'entrée, la profondeur est de 5 à 6 brasses et on y trouve au moins 20 pieds jusqu'à un demi-mille de la pointe est de l'île Caraquet. Entre cette île et la terre ferme, on a dragué une passe de 3 brasses de profondeur et d'environ  $6\frac{1}{2}$  encâblures de long sur un quart d'encâblure de large. Plus à l'ouest, le chenal s'élargit à un quart de mille, avec une profondeur de 4 brasses. Le fond du port forme une baie spacieuse mais peu profonde, où se jettent les bras nord-est et sud-ouest de la rivière Caraquet.

Caraquet est un excellent port pour les navires d'un tirant d'eau moyen; mais on révient les capitaines de son accès dangereux entre des hauts-fonds s'étendant à plusieurs milles au large. Une profondeur de 20 pieds jusqu'à une distance assez grande de la rive permet un mouillage sûr des bâtiments. Caraquet est un village de pêche prospère; avec une gare du Canadien National. Une flottille de chalutiers stationne à Caraquet où se trouve une usine importante de préparation du poisson. C'est un port douanier.

*Circonscription de pilotage de Caraquet (N.-B.)*

A Middle Caraquet se trouve un quai du gouvernement en forme de L, de 600 pi. de long, avec une aile de 100 pi. à l'extrémité extérieure où l'on trouve une profondeur de 6 pi. à marée basse. Le quai Young, à Caraquet, est le principal quai d'expédition; de forme rectangulaire, sa longueur est de 1,200 pi., avec une profondeur de 20 pi. à l'extrémité extérieure, sur une longueur de 240 pi. On y trouve, au large, de bons mouillages. Par suite de l'absence de service de remorqueurs, les bâtiments accostent et appareillent par leurs propres moyens. Les marées de vive-eau atteignent 6 pi.  $\frac{1}{2}$  et les marées de morte-eau, 4 pi.  $\frac{1}{2}$ .

Le port de Caraquet gèle en hiver et la saison de navigation dure 7 mois, du 15 mai au 15 décembre.

La zone d'embarquement est située à l'entrée du chenal de Shippegan, à un mille environ au nord de la bouée du chenal de Caraquet. De là au quai Young, où s'amarrèrent les navires de charge, une distance de 9 milles, le chenal est marqué par des bouées lumineuses ou à fuseau et des feux d'alignement placés sur la rive est du port.

Au cours de son témoignage, le pilote Denis Lanteigne déclara que les bouées et les feux d'alignement sont satisfaisants, mais qu'on n'effectuait pas de pilotage de nuit. Le président de la commission locale de pilotage, M. Joseph P. Chiasson, certifia que les pêcheurs qui entrent dans le port de nuit comme de jour considèrent que les feux d'alignement ne sont pas assez brillants et se distinguent mal des lumières des habitations. Le ministère des Transports a informé la Commission que, depuis 1963, trois bouées lumineuses supplémentaires ont été placées dans le chenal de Caraquet, que toutes les bouées lumineuses ont été munies de réflecteurs radar et qu'on a augmenté la puissance des feux de la rive là où la chose était possible.

On n'effectue pas de pilotage de nuit parce que le chenal est trop étroit et sinueux, mais on éprouve peu de difficultés le jour. La profondeur utile du chenal, à marée basse, est de 20 pi., sauf à l'intérieur de l'île Caraquet où l'on trouve un plateau avec 18 pi. seulement.

Les ports de Shippegan et de Miscou ne font plus partie d'une circonscription de pilotage depuis l'abolition de la circonscription de Shippegan, en 1960. Tous les services requis sont donc fournis par un pilote local non breveté. Très peu de navires font escale à Shippegan: le trafic consiste surtout en petits bateaux de pêche, des transporteurs de poisson de 200 à 500 tx et les pétroliers d'Irving, *Hickory* et *Seekonk*. Les approches de Shippegan ne sont pas considérées difficiles, mais le chenal est moins profond qu'à Caraquet. Seuls les bateaux de pêche de moins de 50 tjn empruntent le détroit de Shippegan pour pénétrer dans le golfe Saint-Laurent. Un pont soulevant leur permet de passer.

### TRAFIC MARITIME ET PILOTAGE

La circonscription est surtout fréquentée par des navires de charge et des pétroliers de taille moyenne, long-courriers ou caboteurs, ainsi que par quelques bateaux de pêche.

Les statistiques maritimes suivantes fournies par le Bureau fédéral de la statistique (pièce 1483), indiquent le nombre total de bâtiments de 250 tjn et plus entrés annuellement à Caraquet au cours de la période allant de 1959 à 1967, ainsi que leur jauge totale nette et le tonnage des marchandises manipulées (étranger et cabotage).

Année	Arrivées			Marchandises manipulées (tonnes)	
	Nombre de navires	Jauge nette	Jauge nette moyenne	Étranger	Cabotage
1959.....	23	25,295	1,099.8	34,399	2,699
1960.....	5	3,864	772.8	1,108	2,888
1961.....	26	26,785	1,030.2	32,851	2,368
1962.....	23	26,045	1,132.4	26,814	1,788
1963.....	17	13,385	787.4	9,218	2,834
1964.....	26	23,563	906.3	24,199	3,088
1965.....	33	34,979	1,059.9	38,492	5,844
1966.....	24	19,250	802.1	14,702	4,706
1967.....	18	18,281	1,015.6	10,187	6,605

Le tableau suivant, tiré des rapports annuels de l'autorité de pilotage (pièce 308), donne les mêmes renseignements pour les navires pilotés.

Année	Nombre de pilotes	Nombre de navires pilotés	Jauge nette totale	Jauge nette moyenne	Nombre de trajets
1959.....	2	15	13,790	919.3	30
1960.....	2	5	3,744	748.8	10
1961.....	2	24	23,886	995.3	48
1962.....	2	22	22,106	1,004.8	44
1963.....	2	11	8,685	789.5	22
1964.....	2	22	20,212	918.7	44
1965.....	2	34	36,035	1,059.9	68
1966.....	2	25	20,900	836.0	50
1967.....	2	21	20,368	969.9	42

Les chiffres de ces tableaux montrent que Caraquet ne peut recevoir que des navires relativement petits. Le plus gros dont on ait fait mention avait 1,603 tjn et la jauge nette moyenne atteint approximativement 1,000 tx.

Le trafic est peu dense en dehors de l'escale mensuelle du pétrolier de l'*Irving Oil Co.* de 579 tjn. Tous les bâtiments, sauf ceux de moins de 250 tjn, emploient un pilote.

Le trafic maritime dépend des besoins locaux. Le creux enregistré en 1960 provient du fait que le quai était en construction. Le secrétaire de la circonscription déclara qu'on prévoyait une baisse du trafic en 1963 par suite de la diminution des exportations de bois vers l'Europe. Il expliqua que les navires qui transportent le bois prennent la majeure partie de leur chargement à Bathurst, mais la profondeur d'eau ne leur permettant pas d'y prendre toute leur cargaison, ils font escale à Caraquet pour prendre un chargement sur le pont. En fait, pas plus de trois ou quatre navires firent escale à Caraquet, en 1963, si l'on exclut le pétrolier d'*Irving*.

## 2. ORGANISATION DU PILOTAGE

L'organisation de la circonscription est la même que celle de Bathurst (Cf. p. 417), mais le long maintien en fonction des commissaires semble indiquer que la politique partisane n'y joue aucune part. La nomination du président de l'autorité de pilotage, M. Joseph Chiasson, remonte à 1920; celle de M. Alexandre Gionet à 1948 et celle de M. Raymond Roy, commissaire et secrétaire, à 1951.

Le secrétaire témoigna que la commission locale se réunit en moyenne une fois par an. En cas d'importantes questions, il communique avec le président qui convoque les membres. Le secrétaire rédige les procès-verbaux.

En 1961, la Chambre de commerce de Caraquet se plaignit du pilotage et le député de l'endroit écrivit au ministère des Transports. La commission de pilotage examina trois plaintes avec la Chambre de commerce qui parut satisfaite des explications données. Le secrétaire y voit l'intervention de la politique partisanè. Il ajouta qu'à chaque changement de gouvernement, des pressions se font sentir pour la nomination de nouveaux pilotes et d'un nouveau capitaine de port, car il y a beaucoup de chômage. Le capitaine F.S. Slocombe, du ministère des Transports, déclara qu'à l'époque de ces plaintes, le ministère ne recevait de l'autorité de pilotage ni rapports annuels ni autres informations. Le ministère écrivit donc au secrétaire qu'étant donné la diminution des activités de la circonscription, on envisageait de recommander sa suppression. Cette lettre reçut rapidement une réponse; il en est résulté une meilleure collaboration et, depuis, aucun problème ne s'est posé.

Le secrétaire donne les affectations au(x) pilote(s) (à tour de rôle quand ils sont deux); il tient les registres, perçoit, des agents, les droits de pilotage et, après déduction de sa rémunération de 8%, paie les pilotes qui, à

leur tour, paient son salaire au batelier du bateau de pêche loué comme bateau-pilote. Le bateau-pilote n'a pas le permis de l'autorité exigé par l'article 24(1) du règlement. Le secrétaire prépare aussi les rapports annuels qu'il transmet au ministre des Transports.

### 3. PILOTES

Conformément au règlement, les pilotes sont recrutés dans le grand public. Il n'existe pas d'apprentissage et l'on n'exige ni certificat de capacité, ni expérience de la mer ou des eaux locales. Le règlement exige seulement du candidat de n'avoir pas plus de 60 ans, d'être en bonne santé et de bonne conduite et de prouver devant un jury d'examen qu'il possède les connaissances générales et locales nécessaires pour devenir pilote. C'est au cours de son stage qu'on appréciera son adresse. Bien que la procédure établie par le règlement pour l'attribution des brevets ne soit pas suivie strictement, l'autorité de pilotage s'assure effectivement que seuls les candidats qualifiés reçoivent un brevet.

Depuis vingt-cinq ans, l'effectif comprend deux pilotes; mais, étant donné la demande restreinte, un seul pilote assure le service depuis 1963. Cette année-là, le second pilote, Prudent Lanteigne, obtint un congé pour pouvoir devenir capitaine d'un chalutier de l'endroit. En 1965, il reprit le pilotage et l'on accorda à l'autre pilote, Denis Lanteigne, un congé semblable.

Étant donné la faible rémunération qu'ils retirent du pilotage, les pilotes doivent compléter leur revenu par un autre emploi, à condition que l'un d'eux soit disponible en cas de besoin. Quand les pilotes ne bénéficient pas d'un long congé, ils tiennent le secrétaire au courant de leurs allées et venues.

Il est évident que les dispositions du règlement relatives aux affectations et à la mise en commun sont inutiles pour ce type d'organisation de pilotage et qu'il faudrait les modifier d'une manière réaliste.

En 1962, pour remplacer les deux pilotes mis à la retraite pour limite d'âge, ayant été brevetés respectivement en 1937 et en 1950, on attribua un brevet à deux pilotes plus jeunes.

On ne fit aucune publicité pour les vacances. La commission fit savoir qu'elle avait besoin de deux pilotes; trois candidats se présentèrent. L'autorité ne constitua pas de jury d'examen, mais elle mena sa propre enquête officieuse sur la compétence des candidats, ce qui, dans les circonstances, était peut-être la meilleure solution. Elle consulta d'abord les pilotes mis à la retraite et, sur leur recommandation, rejeta un candidat qu'ils considéraient ne pas être qualifié à subir l'examen, par suite de son expérience insuffisante. Les deux autres subirent leur examen de compétence devant le capitaine Dubé, pilote breveté de la circonscription de Québec, qui donnait alors des cours de navigation à l'école des pêcheries de Caraquet. L'examen oral prit deux soirées et portait sur les aides de navigation, les signaux, les marées et

les courants, les cartes, le manœuvre, l'accostage et autres questions connexes. Un médecin de Caraquet procéda à l'examen de la vue et de l'ouïe. Les candidats, MM. Denis et Prudent Lanteigne, furent reçus à ces examens et obtinrent un brevet permanent de pilote.

L'un des candidats avait servi dans la marine marchande au cours de la guerre et avait piloté le *Seekonk*, de la société Irving, à l'occasion de l'indisponibilité d'un pilote breveté. Ils connaissaient tous deux la circonscription pour l'avoir fréquentée à bord de bateaux de pêche qui empruntent le même chenal que les autres navires.

Au cours des dix dernières années, on n'a rapporté aucun sinistre ou incident maritime. Toutefois, la Commission apprit qu'en décembre 1960, par un vent violent, un navire s'échoua sur la barre de sable, près du quai, mais se déséchoua par ses propres moyens et sans avaries. C'est le seul accident survenu depuis que le secrétaire prit son poste en 1951.

Le secrétaire déclara qu'on avait pris une seule fois des mesures disciplinaires. En 1959, un pilote, maintenant en retraite, fut suspendu pour deux semaines parce qu'il s'était enivré plusieurs fois et que son service laissait à désirer.

#### 4. OPÉRATIONS DE PILOTAGE

Normalement, on adresse les demandes de pilotage au secrétaire qui les transmet au pilote. Quand il y avait deux pilotes, ils prenaient normalement chacun leur tour, à moins que l'un d'eux fût indisponible. Selon la coutume établie, celui qui pilotait à l'entrée pilotait le même navire à la sortie. L'embarquement des pilotes a lieu dans une zone située à l'ouest de la bouée du large qui marque l'entrée du chenal de Shippegan, à une distance approximative de dix milles du quai Young. Il faut une heure environ au bateau-pilote pour se rendre de Caraquet à la zone d'embarquement, et une heure et demie à deux heures pour piloter un navire jusqu'à son poste d'amarrage et à peu près le même temps pour le sortir. Le bateau-pilote suit les navires sortants pour permettre au pilote de débarquer.

Ni l'autorité ni le pilote ne possèdent ni n'exploitent un bateau-pilote, car les recettes ne couvriraient pas les dépenses. On loue des bateaux selon les besoins et il appartient au pilote de prendre les dispositions nécessaires avec les pêcheurs de l'endroit. On verse le droit de \$10 pour le bateau-pilote au pilote en même temps que les autres droits de pilotage qui lui reviennent. Le prix de location est généralement \$15, soit \$10 pour le bateau et \$5 pour le batelier; mais il est parfois possible d'obtenir de meilleures conditions. Les bateaux utilisés dans ces conditions n'ont pas de permis de l'autorité de pilotage.

Par mauvais temps, le bateau assure le service d'amarrage du navire. On perçoit alors un droit supplémentaire de \$10 (Cf. p. 422).

Au sujet du volume de travail, cf. page 437.

## 5. TARIF, RÉMUNÉRATION DES PILOTES ET ADMINISTRATION FINANCIÈRE

Les pilotes sont censés recevoir une part égale des recettes nettes de la circonscription. Ce mode s'appliquait lorsque deux pilotes étaient effectivement en fonction; maintenant, avec un seul pilote, les recettes nettes lui appartiennent. Le seul poste de dépense indiqué dans les rapports annuels est la rémunération du secrétaire, soit 8% des recettes brutes de la circonscription. On ne procède à aucune passation d'écriture pour les autres dépenses nécessaires telles que téléphone, papeterie et timbres. Il est probable qu'on procède comme à Bathurst (Cf. p. 426). La rémunération du préposé aux amarres est perçue par le secrétaire qui la verse à la caisse de pilotage et au fonds commun, comme s'il s'agissait de droits de pilotage. Les rapports annuels ne donnent que le total des recettes, sans distinguer les droits de bateau-pilote et la rémunération du préposé aux amarres des droits de pilotage proprement dits.

Le montant indiqué dans le rapport financier comme versé au pilote ne représente pas son revenu net puisque les droits de bateau-pilote et du service d'amarrage y sont inclus (moins 8% pour le secrétaire). Le pilote doit donc payer sur son revenu le coût de location du bateau-pilote et la rémunération du batelier pour le service d'amarrage.

En ne tenant pas compte des petites dépenses telles que les frais d'affranchissement et en supposant un prix de \$15 pour chaque location du bateau-pilote, la répartition des revenus de pilotage s'établirait comme suit:

Année	Nombre des pilotes admis au partage	Recettes brutes	Secrétaire-trésorier (rémunération)	Affranchissement	Bateau-pilote et service d'amarrage (coût aux pilotes)	Recettes nettes totales	Revenu net par pilote
1959.....	2	\$2,005.34	\$160.42	—	\$225.00	\$1,619.92	\$ 809.96
1960.....	2	582.50	46.60	—	75.00	460.90	230.45
1961.....	2	3,405.25	272.42	—	360.00	2,772.83	1,386.41
1962.....	2	3,372.03	269.76	—	330.00	2,772.27	1,386.13
1963.....	1	1,427.30	114.18	—	165.00	1,148.12	1,148.12
1964.....	1	2,915.68	169.25	\$21.30	330.00	2,395.13	2,395.13
1965.....	2	5,358.54	428.68	1.30	510.00	4,418.56	2,209.28
1966.....	1	3,085.46	246.83	—	375.00	2,463.63	2,463.63
1967.....	1	3,225.11	258.00	—	315.00	2,652.11	2,652.11

Les pilotes ne bénéficient d'aucun régime de bien-être social ou de retraite.

**COMMENTAIRE**

En général, la circonscription est administrée d'une manière efficace et réaliste; le service répond aux besoins locaux.

Les limites de la circonscription apparaissent trop étendues. Aucun pilotage n'étant effectué entre la pointe Maisonnette et Grande-Anse, et la nécessité d'un tel service ne semblant pas devoir s'imposer dans un avenir proche, la Commission estime nécessaire de redéfinir les limites de la circonscription de manière à n'y inclure que le port de Caraquet et ses approches.

La demande restreinte de pilotage ne justifie pas l'emploi de plus de deux pilotes et il n'y a pas lieu de leur interdire un autre emploi. La Commission recommande de prévoir, comme à l'heure actuelle, un pilote permanent et un pilote de relève, à charge pour l'autorité de pilotage de s'assurer que le pilote de relève a suffisamment l'occasion de naviguer dans la circonscription en vue de conserver son habileté.

Les taux de pilotage sont faibles en comparaison de ceux de Bathurst et de Restigouche. Il est évident que la raison en est la faible dimension de la plupart des bâtiments qui emploient des pilotes. Toutefois, ici encore, la Commission pense que la meilleure solution serait un taux sous forme d'un prix par tonneau de jauge brute maximale, avec un droit minimal.

Il y aurait lieu de rédiger de nouveaux règlements en vue de satisfaire aux besoins locaux et non à un souci d'uniformité.

**Subdivision IV**

**CIRCONSCRIPTION DE PILOTAGE DE MIRAMICHI  
(N.-B.)**

## Chapitre A

# LÉGISLATION

### 1. LOI ET RÈGLEMENTS

#### PRÉAMBULE

Outre les décrets en conseil concernant les nominations, toute la législation spéciale relative à cette circonscription se trouve dans deux décrets du gouverneur général et dans le règlement général de la circonscription, modifié. (Cf. p. 451 pour le *règlement du port* de 1933.)

#### (1) CRÉATION DE LA CIRCONSCRIPTION ET QUESTIONS CONNEXES

La circonscription fut créée par décret du gouverneur en conseil, du 7 mai 1874 (C.P. 502 [pièce 1513a]), qui en fixait les limites, nommait une commission de cinq membres comme autorité de pilotage et rendait obligatoire le paiement des droits. Les dispositions de ce décret relatives à la création de la circonscription et le paiement obligatoire des droits sont toujours en vigueur.

L'autorité de pilotage est toujours une commission composée de cinq membres dont les nominations s'échelonnent de 1952 à 1966. Le président actuel, M. Wallace P. Anderson, nommé à ce poste le 1<sup>er</sup> avril 1966, était commissaire depuis 1948. Le 1<sup>er</sup> avril 1966, M. K. R. Bruun fut nommé secrétaire-trésorier en remplacement de M. R. A. Walls qui avait été secrétaire pendant vingt-six ans.

Les limites de la circonscription, modifiées une seule fois, le 26 janvier 1939 (C.P. 176 [pièce 1513b]) sont les suivantes:

«Comprennent toutes les eaux côtières du comté de Northumberland (N.-B.), à l'intérieur d'une ligne imaginaire (*sic*) allant de la pointe Morin à l'extrémité nord de l'île Portage, puis vers le sud-est, à la bouée n° 1 dans la baie de Miramichi, par 47°07'07" de latitude nord et 64°46'49" de longitude ouest, et de là vers le sud, au phare de la pointe d'Escuminac, y compris toutes les eaux tributaires.»

## (2) RÈGLEMENTS ÉTABLIS PAR L'AUTORITÉ DE PILOTAGE

Le règlement général actuellement en vigueur (ratifié par décret en conseil C. P. 1958-576 du 23 avril 1958 [pièce 21]) fut établi au moment de la révision de la plupart des règlements des circonscriptions régies par une commission, en vue d'en assurer surtout l'uniformité. Il en est résulté, mise à part l'addition de certaines dispositions locales, une série de règlements similaires pour toutes les circonscriptions qui, fréquemment, et principalement pour cette circonscription, ne sont pas conformes à la pratique en cours ou aux besoins locaux. Le règlement général fut modifié deux fois par décret en conseil C.P. 1961-1070, du 24 juillet 1961, et par décret en conseil C.P. 1964-2021, du 23 décembre 1964. En voici les caractéristiques majeures:

- a) Le pilotage est dirigé et la direction des pilotes relève du secrétaire. On ne prévoit pas de chef pilote.
- b) La rémunération du secrétaire est fixée à 5% des recettes brutes de la circonscription (portée à 6% en mars 1969).
- c) Les pilotes sont recrutés par voie d'apprentissage, d'une durée de quatre ans, et ne peuvent être brevetés qu'à condition d'être âgés de moins de quarante-cinq ans, d'être en bonne santé, de bonne conduite et avoir réussi, devant un jury d'examen, à un examen portant sur leurs connaissances nautiques et sur les eaux de la région. On évalue leur habileté au cours d'un stage dont la durée, comme la rémunération des pilotes stagiaires, est laissée à la discrétion de l'autorité de pilotage.
- d) En cas d'absence d'aspirant pilote qualifié lors d'une vacance, on peut attribuer un brevet de pilote stagiaire à tout navigateur qualifié et détenteur d'au moins un certificat de premier lieutenant de navire à vapeur au cabotage, ou de capitaine de navire à vapeur d'eaux intérieures.
- e) La rémunération des pilotes est une part égale du revenu net de la circonscription—c.-à-d. après déduction de toutes les dépenses d'exploitation, y compris la contribution obligatoire au régime de retraite—et calculée en fonction du temps de travail effectué. Les parts mensuelles sont basées sur les droits gagnés, alors que le paiement final, à la fin de l'année, l'est sur les droits perçus au cours de cette année. On ne tient jamais compte des absences, quelle que soit leur cause, pour le partage.
- f) On a maintenu les dispositions usuelles relatives aux congés, en les modifiant seulement pour indiquer que, dans tous les cas, on ne verse aucun salaire. Il en est résulté certaines dispositions dénuées de sens dont il sera question plus loin.
- g) Le règlement prétend modifier certaines exemptions absolues du régime de paiement obligatoire énumérées à l'article 346, Loi sur la marine marchande, entre autres, en limitant aux bâtiments cana-

diens les diverses exemptions (Cf. *Titre I*, p. 255) accordées aux bâtiments immatriculés dans les dominions. Ces dispositions sont *ultra vires* et, par conséquent, nulles et de nul effet. En même temps, on retire toutes les exemptions pertinentes concernant les caboteurs et les navires du commerce intérieur immatriculés dans les dominions, exemptions légales pour ceux de plus de 250 tjn.

- h) Le régime de retraite est basé sur l'achat de rentes sur l'État.
- i) La modification de 1964 prévoit la création d'une «caisse d'entretien» constituée par les droits de bateau-pilote et destinée à couvrir les dépenses de matériel, d'entretien et de réparation des bateaux-pilotes appartenant à l'autorité de pilotage.
- j) Le droit de trajet, comme dans les autres circonscriptions régies par une commission, est basé sur le tirant d'eau et sur la jauge; mais on cesse de faire une distinction entre les navires à propulsion mécanique et les autres, bien que l'article d'interprétation du règlement définisse toujours le terme. Les taux sont de \$2.50 par pied de tirant d'eau et 3¢ par tonneau de jauge nette. Le droit de bateau-pilote est de \$10 et le droit de mouvement de \$30.

## 2. HISTORIQUE DE LA LÉGISLATION

Antérieurement à la Confédération, le pilotage, dans le comté de Northumberland, y compris le pilotage à Miramichi, relevait du statut pertinent du Nouveau-Brunswick en la matière, sous la juridiction de la cour du comté, chargée d'attribuer les brevets (Cf. pp. 36 et suiv.).

Les premières limites de la circonscription, établies par décret en conseil C.P. 502, du 7 mai 1874<sup>1</sup>, comprenaient toute la côte du golfe Saint-Laurent, de la pointe Miscou, comté de Gloucester, à la rivière Kouchibouguac, comté de Kent, et s'étendait au large jusqu'aux îles de la Madeleine. Une commission de cinq membres fut nommée comme autorité de pilotage; ses membres résidaient à Newcastle, Chatham et Douglastown. Le paiement des droits était rendu obligatoire.

Un mois plus tard, le 17 juin 1874, le gouverneur en conseil (décret en conseil C.P. 791 [pièce 1513d]) approuvait les premiers *Rules and Regulations* de la circonscription. Il s'agissait seulement de règlements provisoires modifiant les règles établies, avant la Confédération, par la cour des sessions de Northumberland pour la «gouverne» des pilotes.

---

<sup>1</sup>On peut prétendre que la circonscription fut créée quelques mois auparavant, comme en fait foi le décret en conseil C.P. 432, du 21 avril 1874, nommant l'Hon. Richard Hutchinson en remplacement d'un nommé Thomas F. Gillespie, démissionnaire, comme membre de l'Autorité de pilotage de Miramichi (pièce 1513c). Cela indiquerait qu'une commission avait déjà été nommée. Toutefois, le décret en conseil C.P. 502, pris quinze jours plus tard, est complet en soi pour ce qui concerne la création de la circonscription. L'Hon. Richard Hutchinson y est mentionné comme l'un des commissaires et on ne se réfère à aucun décret antérieur abrogé, modifié ou remplacé.

Quelques mois plus tard, un décret en conseil (C.P. 336, en date du 10 avril 1875 [pièce 1513e]), intitulé *Rules and Regulations for the Government of Pilots for the Port of Miramichi* établissait des règles relatives au libre exercice de la profession de pilote. Les pilotes étaient recrutés par voie d'apprentissage, d'une durée de quatre ans, à bord d'un bateau-pilote muni d'un permis et chaque pilote devait être propriétaire de son bateau.

L'obligation pour chaque pilote de posséder un bateau-pilote capable de tenir la mer en vue d'aller à la rencontre des bâtiments à la limite maritime de la circonscription, c.-à-d. dans les parages des îles de la Madeleine, constituait une charge financière personnelle qui se révéla trop lourde. En 1882, par une modification du règlement, on institua un régime de compagnies pour le maintien des bateaux-pilotes. On divisa les pilotes en quatre groupes, chacun d'eux devant être propriétaire d'une goélette appropriée et en assurer l'exploitation.

Une conséquence indirecte de la réorganisation fut la disparition de la concurrence individuelle et de l'intérêt de chaque pilote à gagner davantage. En 1892, 27 capitaines de navires italiens qui faisaient régulièrement escale à Miramichi adressèrent une pétition au ministre de la Marine et des Pêcheries pour se plaindre de ce que la qualité du service avait fortement diminué depuis l'établissement du nouveau régime: les pilotes ne surveillaient plus l'arrivée des navires, à la limite maritime de la circonscription, dans les parages des îles de la Madeleine, ce qui obligeait ceux-ci, quel que fût le temps, à se rapprocher pour embarquer un pilote. Ils signalaient que quatre navires s'étaient échoués sur les rives de la baie de Miramichi, au cours d'une tempête, en août 1892, par suite du manque de pilotes, et recommandaient le retour au régime de la libre entreprise existant avant 1882. Un groupe de pilotes et un certain nombre de commerçants de la région appuyèrent la pétition (Appendice au décret en conseil C.P. 782, du 12 avril 1893 [pièce 1513f]).

Le Ministre renvoya la question à l'autorité de pilotage pour une action immédiate. L'autre groupe de pilotes présenta une pétition pour s'opposer au retour au régime précédent. Quand le Ministre constata que l'autorité de pilotage était incapable d'arriver à la bonne solution, il recommanda un décret approprié, que prit le gouverneur en conseil (C.P. 782, du 12 avril 1893 [pièce 1513f]), et en vertu duquel il révoquait en bloc l'autorité de pilotage à cause de son manque d'intérêt pour les transports par eau et de son inaptitude apparente à la direction et au contrôle des affaires du pilotage. On nomma une nouvelle commission. Quatre des nouveaux commissaires étaient des armateurs et des exportateurs résidant tous dans la région et se livrant aux transports par eau.

La nouvelle autorité établit un nouveau règlement, ratifié par décret en conseil (C.P. 1534, du 19 mai 1894 [pièce 1513g]). Il s'ensuivit une période de transition dont tint compte le règlement lorsque les navires à vapeur remplacèrent graduellement les navires à voiles.

Voici les changements majeurs:

- a) Présence constante, et sous voiles, au large de la pointe Escuminac (station d'embarquement actuelle), bien en deçà de la limite maritime de la circonscription, mais à l'entrée des eaux restreintes, d'un bateau-pilote, avec au moins deux pilotes à bord.
- b) Direction complète du pilotage. Les pilotes devaient prendre charge, à tour de rôle, des bateaux-pilotes et accepter les affectations suivant un mode de tour de rôle, conformément aux ordres d'une personne désignée à cet effet. Les recettes de pilotage étaient payables à l'autorité, perçues par le secrétaire et partagées également entre tous les pilotes, après déduction des dépenses d'exploitation de la circonscription.
- c) Institution d'un droit supplémentaire tenant compte de l'avènement des navires à vapeur: 2¢ par tonneau de jauge nette sur ces navires.

En 1883, le nombre des pilotes était devenu tout à fait disproportionné aux besoins. La modification apportée, en 1882, au règlement porta que, compte tenu des droits acquis des aspirants pilotes à ce moment, on ne procéderait pas à la nomination de nouveaux pilotes tant que l'effectif ne tomberait pas à 30. Cette disposition ne figura pas dans les règlements de 1894 bien que le nombre de pilotes fût encore trop élevé par rapport aux besoins; mais l'autorité et les pilotes étaient d'accord pour que le nombre de ceux-ci ne dépassât pas vingt.

De nouvelles difficultés surgirent bientôt. En 1899, sans consulter les pilotes, l'autorité de pilotage avait réduit les taux et étendu les exemptions au paiement obligatoire des droits (pièce 1513*h*). Lorsque les pilotes prirent connaissance des nouveaux règlements, ils firent savoir à l'autorité qu'ils ne les acceptaient pas et menacèrent de démissionner à moins de la suppression ou d'une modification des nouveaux taux. L'autorité de pilotage ne voulant pas céder, les pilotes, alors au nombre de vingt, se mirent en grève, le 23 mai 1899, en remettant en bloc leur brevet. Trois ou quatre gros vapeurs se trouvaient dans le port, chargés et prêts à prendre la mer; leur fort tirant d'eau leur imposait d'appareiller, ce jour-là, à la pleine mer, sinon il leur fallait attendre dix ou douze jours les grandes marées suivantes. L'autorité, prévoyant l'attitude des pilotes, avait modifié ses règlements (ratifiés à deux reprises le même jour par décrets du gouverneur en conseil C.P. 1078 et C.P. 1083, tous deux du 20 mai 1899 et pour le même objet [pièce 1513*i* et *j*] pour se donner pouvoir d'attribuer un brevet de pilote à toute personne jugée compétente. Quatre nouveaux pilotes furent nommés immédiatement; les navires partirent en temps voulu et l'on maintint le service de pilotage.

La grève entraînant beaucoup de confusion dans la circonscription, le Ministre chargea le capitaine Bloomfield de mener une enquête sur ses causes, avec mandat de tenter d'arriver à un règlement. L'enquête eut lieu et des recommandations furent faites, mais on ne parvint pas à un arrangement à l'amiable.

C'est alors que le procureur général de la province du Nouveau-Brunswick intervint dans le différend en demandant une injonction interdisant aux quatre pilotes nouvellement nommés d'exercer leurs fonctions et contestant la validité de leur nomination. Le tribunal rejeta la demande pour le motif que, faute de soutenir que les nominations avaient été faites de mauvaise foi, la fonction de pilote breveté étant une fonction publique et le litige portant sur la validité des brevets, le recours, le cas échéant, ne devait pas être recherché par une injonction, mais par une information sous forme de bref de *quo warranto* (*The Attorney General of New Brunswick v. Miller & al*, 2 N.B. *Equity Reports*, p. 28 [aussi cf. *Titre I*, p. 73]). Les pilotes entamèrent aussi leurs propres procédures d'injonction.

Sans aucun doute, les échecs devant le tribunal, les frais judiciaires élevés et la perte de gains amenèrent finalement les pilotes à une entente et un accord fut signé le 21 avril 1900 par le comité de négociation des pilotes et l'autorité de pilotage. A part certaines modifications du règlement controversé, il prévoyait l'abandon des procédures en instance devant le tribunal, le rétablissement des anciens pilotes dans leurs fonctions, le maintien en service des nouveaux pilotes, la répartition des pilotes en trois groupes au lieu de deux, chaque groupe possédant son bateau-pilote, se faisant mutuellement concurrence, et le paiement sur les recettes de la circonscription des frais judiciaires, si l'autorité de pilotage ne réussissait pas à obtenir que le gouvernement fédéral les acquittât sur les fonds publics.

Le 15 mai 1900, par décret en conseil C.P. 1165 (pièce 1513k), la demande d'aide financière des pilotes fut partiellement accordée; l'autorité de pilotage obtenait \$600 sur les fonds publics en paiement d'une partie des frais découlant du procès.

Pour que l'entente prît effet, on modifia le règlement par décret en conseil C.P. 1341, du 24 mai 1900 (pièce 1513m).

En 1918, le mandat de la Commission royale d'enquête Robb s'étendait à l'organisation et l'administration de la circonscription (Cf. p. 50). La Commission Robb conclut (pièce 1328) que la circonscription était bien administrée. Elle nota que le nombre de pilotes et de bateaux-pilotes (goélettes) respectivement de 39 et de 4, en 1893, avait été réduit à 20 et à 3, de 1900 à 1910, et à 16 et 2, à l'automne de 1917, lorsque l'une des goélettes s'était perdue. 11 pilotes possédaient la plus grande goélette, tandis que 5 pilotes possédaient l'autre. Après la perte de cette goélette, on prétendit que les pilotes qui en étaient propriétaires étaient incapables de gagner leur vie du fait qu'ils ne possédaient plus de bateau ni de parts dans un autre. Les gains des pilotes furent mis en commun et l'on en déduisait de la part de chacun sa

quote-part du coût et des frais d'entretien de la goélette dont ils étaient copropriétaires. (C'est ce qui explique les différences entre leur «salaire net».) La Commission Robb constata que, par suite de la diminution des expéditions par voie maritime, les gains des pilotes étaient extrêmement bas, tandis que leur nombre était trop élevé. Elle constata aussi que quatre pilotes avaient plus de 70 ans. A cette époque, la Loi sur la marine marchande ne contenait aucune disposition fixant la limite d'âge à 70 ans; chaque autorité de pilotage avait le pouvoir de fixer la limite d'âge à 65 ans ou plus. Le règlement de la circonscription ne contenait pas une telle disposition. La Commission Robb déplora l'absence d'une caisse des pilotes. Elle remarqua que, en 1882, certains pilotes avaient formé un cercle en vue d'instituer une caisse de retraite, mais par suite d'opinions divergentes, ce projet ne se réalisa pas. Toutefois les pilotes s'entraidaient en ne déduisant rien de la part du fonds commun d'un pilote malade, pendant son absence, et en allouant, pour de courtes périodes, des secours aux veuves des pilotes. Par suite du manque de fonds, il a fallu mettre fin à cette dernière pratique.

La Commission recommanda:

- a) que le nombre des pilotes fût réduit à douze;
- b) à cet effet, mise d'office à la retraite des 4 pilotes trop âgés;
- c) pour compenser la perte de leurs droits, et en l'absence de caisse de retraite, l'octroi à ces 4 pilotes d'une pension annuelle de \$300, suivant le précédent établi par le gouvernement en 1905 dans la circonscription de Québec (Cf. *Titre I*, p. 131);
- d) dans l'intérêt public, enlever aux pilotes le service de bateau-pilote et en confier l'exploitation à l'autorité de pilotage moyennant une subvention du gouvernement fédéral jusqu'au moment où le revenu annuel moyen de chaque pilote atteindrait \$750;
- e) instituer une caisse de retraite.

On fit peu pour mettre en œuvre ces recommandations. Le nouveau règlement de 1926 (ratifié par décret C.P. 1577, du 12 octobre 1926 [pièce 1513u]) confirma le droit des pilotes de rester en service après 70 ans; en vertu du règlement, ils étaient libres de rester en service, quel que fût leur âge, à condition de rester aptes et compétents. Ce n'est qu'en 1937 qu'on institua un régime de retraite.

Le règlement de 1926 conserva les caractéristiques majeures du règlement abrogé. Le principal changement fut d'étendre aux marins compétents l'occasion de devenir pilotes, dans le cas d'un manque d'aspirants pilotes au moment d'une vacance.

La circonscription de Miramichi n'a pas toujours été épargnée par la politique partisane. Que le poste de commissaire pilote fut, à un moment donné, une récompense politique, cela ressort clairement du décret en conseil C.P. 2118/65, du 23 décembre 1926 (pièce 1513v), annulant la nomination d'un commissaire parce que faite par le gouvernement précédent, la veille de sa démission. Voici le texte du rapport du ministre de la Marine et des Pêcheries, cité dans le décret en conseil:

- «1. Que, par décret en conseil du 23 septembre 1926, C.P. 128/1437, M. J. W. Brankley, de Newcastle (N.-B.), a été nommé commissaire de pilotage de la circonscription de pilotage de Miramichi;
  2. Que ledit décret en conseil a été pris le jour précédant la démission du gouvernement alors au pouvoir après que ledit gouvernement eut subi la défaite aux urnes;
- Le soussigné recommande donc que ledit décret en conseil du 23 septembre 1926, C.P. 128/1437, soit annulé. Il recommande, en outre, que M. G. P. Burchill, de Nelson (C.-B.), soit nommé commissaire de pilotage de la circonscription de pilotage de Miramichi.»

En 1933, sur la recommandation de l'autorité de pilotage, le ministre de la Marine proposa l'adoption d'un règlement portuaire destiné à diriger le passage des bâtiments par la travée tournante du pont Morrissey situé dans les limites du port de Newcastle. Ce règlement portuaire fut adopté par décret en conseil C.P. 1125, du 9 juin 1933 (pièce 1513w), pris en vertu de l'article 836, Loi de la marine marchande, 1927 (art. 604 actuel). On y interdisait le passage des bâtiments de plus de 160 tx par cette travée, sauf contre le courant de marée; on y stipulait que le pilote du bâtiment serait la personne autorisée à décider du moment du passage. Il semble que ce règlement soit encore en vigueur.

Le règlement de 1933 de la circonscription fut modifié au besoin. La principale modification fut l'adoption pour la première fois d'un régime de retraite, unique à l'époque, par le mode d'achat de rentes établissant un rapport direct entre les cotisations et les prestations, écartant ainsi tout déficit ou surplus actuariels. Ce régime existe encore. Il ne fait aucun doute que cela ne fut rendu possible que par la compétence des membres de l'autorité de pilotage, tous hommes d'affaires et familiarisés avec les questions financières et qui avaient compris la faiblesse inhérente aux régimes de retraite en vigueur dans les autres circonscriptions.

Le 30 juin 1938, la circonscription de Shippegan fut créée par division de la circonscription de Caraquet et l'on constata que sa limite, dans le golfe Saint-Laurent, telle que définie alors, empiétait sur le territoire de la circonscription de Miramichi dans une zone où les pilotes de Miramichi n'effectuaient aucun pilotage. Le 26 janvier 1939, par décret en conseil C.P. 176, le gouverneur en conseil redressa donc la situation en ramenant les limites de la circonscription de Miramichi de façon à satisfaire aux exigences des circonscriptions. Ces nouvelles limites (Cf. p. 444) n'ont pas été modifiées depuis.

*Circonscription de pilotage de Miramichi (N.-B.)*

En 1939, un nouveau règlement général fut ratifié (C.P. 807, du 5 avril 1939 [pièce 1513z]). Il s'agissait surtout d'une codification. Il interdisait, entre autres, aux pilotes de dépasser les limites de la circonscription pour embarquer sur les bâtiments. En 1958, il fut remplacé par le règlement général actuel, rédigé surtout en vue d'assurer l'uniformité de ses dispositions et de celles des règlements en vigueur dans d'autres circonscriptions semblables. Le règlement de 1958 fut modifié deux fois: la première fois, en 1961, pour porter la limite d'âge des aspirants pilotes de 30 à 37 ans; en 1964, ensuite, pour établir la «caisse d'entretien» des bateaux-pilotes, simplifier la rédaction du tarif et augmenter les droits de trajets et de mouvements.

## Chapitre B

# MÉMOIRES

Aucun mémoire ne fut présenté.

Toutefois, au cours de son témoignage, le secrétaire de la commission de pilotage donna lecture d'un exposé contenant sept recommandations présentées par les pilotes à l'autorité et relatives à l'amélioration des aides de navigation, savoir:

- «1. Remplacer par des feux plus gros et plus brillants les bouées actuellement en usage à l'île Sheldrake, sur la barre. Les capitaines des navires (entrant dans la circonscription) se sont plaints de la trop faible intensité des feux de ces bouées.»

Dans son témoignage, le secrétaire déclara que cela provenait du trop grand nombre de lumières à l'arrière-plan.

- «2. Placer les feux d'alignement du haut-fond Leggett et ceux de Mill Bank sur des colonnes de manière qu'ils soient bien visibles au-dessus des arbres.
3. Éclaircir vers l'intérieur les bois du côté est de l'alignement Napan, pour dégager la vue. Actuellement, par gros temps, on le repère difficilement.
4. Remplacer par des feux verts les feux blancs du Cheval, de Mill Bank, de Hayes et de la pointe Moody.»

On s'est plaint que ces alignements sont difficiles à distinguer parmi les innombrables lumières et phares d'automobiles qui sont en arrière-plan.

- «5. Peindre en orange tous les phares, comme ceux du Saint-Laurent.
6. Placer une bouée lumineuse rouge à la courbe extérieure de la passe de Grand Dune, le feu de Grand Dune et ceux de la pointe de l'île Fox ne formant qu'un alignement.
7. Placer trois bouées lumineuses aux endroits suivants:  
une bouée rouge lumineuse à Swashway;  
une bouée noire lumineuse vis-à-vis de la bouée du chenal dragué;  
une bouée noire lumineuse vis-à-vis de la bouée d'entrée du chenal.»

## PREUVE

### 1. DESCRIPTION GÉNÉRALE

#### (1) LIMITES DE LA CIRCONSCRIPTION

La circonscription comprend les 40 milles d'eaux navigables de la rivière Miramichi et ses approches dans la baie de Miramichi. Le service constitue un pilotage fluvial, avec ses dangers habituels, mais les limites se prolongent au large, en eau profonde, où l'on dispose d'une zone d'embarquement sûre au nord de la pointe Escuminac.

#### (2) CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES

La station d'embarquement se trouve à quatre milles à l'ouest vrai d'une bouée à cloche et feu à éclats, située à trois milles environ au nord vrai de la pointe Escuminac où se trouve la station de pilotes. Une seconde bouée à cloche et feu à éclats, à quatre milles environ à l'ouest de la première, marque l'entrée du chenal. A partir de cette bouée, le chenal serpente sur une distance de 26 milles jusqu'à Chatham et, quatre milles plus loin, jusqu'à Newcastle en amont duquel la rivière reste encore navigable sur 10 milles.

Le chenal est bien marqué par des bouées de types divers. Des feux d'alignements et des amers remarquables et bien visibles indiquent les courbes et l'axe du chenal.

La vitesse des courants de flot et de jusant, à Newcastle et à Chatham est de 1 à 2½ nœuds. L'amplitude des marées de vive-eau atteint 5 pi. ¾, celle des marées de morte-eau, 4 pi. La profondeur utile du chenal, à marée basse, est de 19 pi., ce qui donne une profondeur maximale de 24 pi. environ en marée de vive-eau. A proximité et à l'ouest de Chatham se trouve un nouveau pont élevé, avec une hauteur libre de 121 pi. à marée haute. Les piles de chaque côté du chenal sont distantes de 500 pi. et les grands bâtiments peuvent passer sans difficultés particulières de navigation.

A proximité et à l'ouest de Newcastle, on trouve le pont Morrissey, avec une travée tournante de 80 pi. de large, où passent les navires qui se

rendent aux quais de Nelson. Comme on l'a déjà vu (Cf. p. 451) les règlements du ministère des Transports interdisent le passage par cette travée à tous les bâtiments de plus de 160 tx, sauf contre les courants de marée.

Un chenal balisé conduit à l'ouest de Newcastle jusqu'au bras nord-ouest de la rivière qui reste navigable pour les bâtiments de tonnage moyen se rendant au quai du moulin Fraser, immédiatement en aval du pont de chemin de fer. C'est un pont fixe avec une hauteur libre de 24 pi. à marée haute et qui bloque effectivement toute navigation vers l'amont, sauf pour les très petits bâtiments.

Des périodes de brume ou de faible visibilité obligent les bâtiments à mouiller. Comme les mouillages pour les gros navires sont rares dans ce chenal de 40 milles, les pilotes jugent de la visibilité et du temps avant d'entrer ou de sortir. On trouve un excellent mouillage dans le sud-ouest de l'île Partridge, à l'embouchure de la rivière.

La rivière gèle en hiver et la saison de navigation dure en moyenne du 16 avril au 8 décembre.

### (3) PORTS PRINCIPAUX

Les deux ports principaux sont Chatham et Newcastle, tous deux ports douaniers desservis par le Canadien National. Entre eux, se trouve le petit port de Douglstown et, en aval de Newcastle, celui de South Nelson, tous avec de bonnes installations portuaires. Ces ports desservent les environs immédiats et les industries locales, surtout du bois et des produits de la pêche.

### (4) TRAFIC MARITIME ET PILOTAGE

Le trafic maritime comprend surtout des long-courriers et des caboteurs. La plupart des affectations de pilotage concernent des bâtiments à destination et en provenance de Chatham ou de Newcastle et, occasionnellement, des voyages aux quais de l'une ou l'autre berge de la rivière pour le transport du bois à pâte ou des produits du bois.

Le Bureau fédéral de la statistique ne donne, pour la rivière Miramichi, que les arrivées dans les deux principaux ports de Chatham et Newcastle (y compris Nelson); les autres bâtiments, peu nombreux, à destination des autres ports, figurent sous la rubrique générale: «Autres ports du Nouveau-Brunswick.» Il semblerait toutefois que le nombre de ceux de plus de 250 tx qui se rendent à Douglstown est négligeable, la profondeur n'y étant que de 16 pi.

*Circonscription de pilotage de Miramichi (N.-B.)*

Le tableau suivant est tiré des données du B.F.S. relatives à Chatham et Newcastle pour les navires de 250 tjn et plus (pièce 1483) et des statistiques du trafic des rapports annuels de l'autorité de pilotage pour toute la circonscription.

Année	Nombre de pilotes	Bâtiments de plus de 250 tjn (Chatham et Newcastle)		Bâtiments pilotés		Affectations de pilotage		
		Nombre	Jauge nette moyenne	Nombre	Jauge nette moyenne	Trajets	Mouvements	Total
1958/59	3	116	1,527.0	111	1,360.2	—	—	—
1959.....	3	117	2,218.8	—	—	—	—	—
1960.....	4	115	1,835.3	115	1,790.4	230	34	264
1961.....	4	147	1,967.1	137	1,920.7	274	43	317
1962.....	4	172	1,870.2	175	1,841.3	350	48	398
1963.....	4	139	2,051.7	156	2,005.7	312	57	375
1964.....	4	192	2,185.1	200	2,056.0	397	134	533
1965.....	4	223	1,952.0	232	1,899.5	461	132	598
1966.....	4	139	2,368.4	145	2,161.3	289	42	331
1967.....	5	119	2,806.3	144	2,363.3	288	62	350

Les rapports de la circonscription ne donnent pas le détail du trafic par port, mais c'est sans importance puisque les longueurs des trajets de pilotage pour les divers ports de destination diffèrent peu. La Commission considère donc inutile de reproduire ici en détail les statistiques du B.F.S. relatives au trafic à Chatham et Newcastle. Qu'il suffise de dire que les navires qui touchent Newcastle sont plus nombreux, mais aussi plus petits que ceux qui font escale à Chatham.

Selon le secrétaire de la circonscription, la diminution du trafic est liée à un certain nombre de facteurs (pièce 1513dd):

- a) Les exportations de bois à pâte et de bois ont diminué parce que les prix ne sont plus compétitifs sur les marchés d'outre-mer.
- b) Les expéditeurs de bois destinés aux acheteurs canadiens et américains ont substitué au transport par eau le chemin de fer et les camions.
- c) Le bois à pâte et le papier sont transportés par chemin de fer dans d'autres ports où ils sont chargés sur des bâtiments qui ne peuvent pas prendre leur pleine cargaison dans les ports de la circonscription, la faible profondeur du chenal imposant des restrictions sur le tirant d'eau.

Ce fait est confirmé par les chiffres suivants relatifs au sommet et au creux atteints respectivement en 1965 et en 1967:

	Nombre de navires		Jauge nette moyenne	
	1965	1967	1965	1967
Chatham.....	102	37	2,099.9	3,173.6
Newcastle.....	121	82	1,827.3	2,640.5

Le trafic au cabotage l'emporte dans les deux ports, mais il est proportionnellement plus élevé à Chatham, comme le prouvent les moyennes suivantes portant sur la période de neuf ans 1959-1967.

MOYENNE ANNUELLE DES MARCHANDISES MANIPULÉES (tonnes)  
POUR LA PÉRIODE 1959-1967

	Étranger	Cabotage
Chatham.....	67,221.0	152,974.1
Newcastle.....	103,146.6	117,577.7

Ces statistiques montrent:

- a) La dépendance directe du trafic maritime et des besoins locaux; toute fluctuation dans l'activité des industries locales se fait immédiatement sentir.
- b) La tendance évidente à utiliser des navires plus grands. Mais on a atteint un palier maximal par suite des restrictions qu'impose la nature du chenal. L'unique solution serait d'effectuer un dragage considérable et des améliorations importantes, mais leur prix élevé ne serait justifié ni du point de vue économique ni du point de vue de l'intérêt public.
- c) La plupart des bâtiments se livrent au cabotage, probablement sur des lignes régulières, et les caboteurs pétroliers comptent pour une grande proportion dans ce trafic.
- d) L'écart entre les jauges moyennes de l'ensemble du trafic et celles des bâtiments pilotés indique que tous les navires ne sont pas pilotés, mais qu'un certain nombre de navires de moins de 250 tjn emploient un pilote. Les dangers que présente ce chenal de 40 milles, peu profond, étroit et sinueux, par suite des courants de flot et de jusant variables et des mauvaises conditions atmosphériques, rendent impérative une connaissance parfaite des eaux pour assurer une navigation sûre. La plupart des bâtiments, sauf les très petits, emploient des pilotes.

## (5) AIDES DE NAVIGATION

Lors des audiences de la Commission, les pilotes se sont plaints des aides de navigation et ont fait des suggestions à ce sujet (Cf. p. 453). Plusieurs des améliorations demandées ont été effectuées, comme l'a précisé le ministère des Transports, le 29 mai 1967 (pièce 1527) :

«Depuis le printemps de 1963, tous les feux d'alignement ont été munis de voyants diurnes de couleur orange. La plupart des feux ne fonctionnent plus sur accumulateurs mais sur le courant électrique et chaque fois qu'on l'a pu, leur intensité a été accrue. En outre, de l'entrée du chenal navigable, dans la baie de Miramichi, à Newcastle, on a porté de 4 à 27 le nombre des bouées lumineuses et 19 d'entre elles sont munies de réflecteurs radar.»

En 1963, la Commission fut informée que la navigation ne s'effectuait que de jour, sauf pour les très petits bâtiments. Toutefois, les améliorations apportées aux aides de navigation devraient maintenant rendre possible la navigation de nuit.

## 2. ORGANISATION

Depuis la création de la circonscription, en 1874, les opérations de pilotage relèvent d'une autorité de pilotage composée de cinq résidents généralement intéressés directement aux transports par eau ou à l'industrie locale et, par conséquent, au bon rendement des ports. C'est probablement la raison pour laquelle les affaires de la circonscription ont généralement été administrées comme celles d'une entreprise privée. Bien que les nominations n'aient pas toujours été exemptes de politique partisane (Cf. p. 451), il semble que cela soit maintenant exceptionnel, sans doute à cause de l'importance du pilotage pour la localité. En règle générale, le mandat des membres a été de longue durée; p. ex. le président actuel, M. Wallace P. Anderson, est membre de l'autorité depuis 1948, et l'ancien secrétaire, M. R. A. Walls, qui prit sa retraite en 1966, a occupé son poste pendant 26 ans.

M. H. S. Burchill, président à l'époque des audiences de la Commission, en 1963, témoigna que tous les membres de la commission étaient des armateurs entretenant des relations étroites avec les pilotes et discutant avec eux des problèmes communs. Le rôle des commissaires se borne presque exclusivement à des questions de ligne de conduite. Il estime que l'autorité a pour fonction principale d'assurer la disponibilité d'un nombre suffisant de pilotes compétents en fonction du trafic tout en leur procurant une rémunération raisonnable sans une augmentation indue des taux. Il rendit hommage au secrétaire, M. Walls qui, au cours de ses 23 ans de service, a traité 90% des affaires de la commission. Le secrétaire fait toute la correspondance, perçoit les droits de pilotage, tient les registres de toutes les recettes et dépenses, paie les pilotes et toutes les dépenses; il applique le règlement général et rédige les procès-verbaux de toutes les réunions. Ce travail n'exige pas l'emploi d'un secrétaire à plein temps. Comme on le verra plus loin, il ne s'occupe des affectations que pour les sorties.

La commission se réunit, selon les besoins, pour décider des questions spéciales et, au moins une fois par an, pour l'approbation du rapport financier du secrétaire-trésorier.

La rémunération du secrétaire-trésorier est fixée actuellement à 5% des recettes brutes de la circonscription, y compris le droit de bateau-pilote. Avant 1958, elle était de 3%. En 1967, sa rémunération fut de \$2,048.09.

### 3. PILOTES

#### (1) RECRUTEMENT ET QUALIFICATION

D'après les rapports annuels, il y avait quatre pilotes à l'époque de l'audience de la Commission, en 1963. Un pilote, atteint depuis par la limite d'âge, a pris sa retraite, et deux aspirants pilotes ont obtenu un brevet de pilote, ce qui, en 1967, porta à cinq le nombre de pilotes. En 1968, il n'y avait aucun aspirant pilote. Cependant, en fait et sauf en 1967, le nombre officiel de pilotes en accusait un de moins parce que, pour les statistiques on ne comptait pas comme pilote le détenteur d'un brevet de stage.

La filière normale pour devenir pilote est d'accomplir un apprentissage de quatre ans et ce n'est qu'en cas de manque d'aspirant pilote qualifié lors d'une vacance qu'un navigateur peut être breveté. On n'exige d'un aspirant pilote aucun certificat de capacité; mais un navigateur doit détenir au moins un certificat de premier lieutenant de navire à vapeur au cabotage ou de capitaine d'un navire à vapeur d'eaux intérieures. On n'exige pas de lui une expérience réelle de la circonscription, à condition qu'une connaissance suffisante des lieux lui permette de réussir à l'examen.

Aucun des cinq pilotes ne détient un certificat de capacité de la marine, mais ils ont tous accompli en totalité leur apprentissage.

Au cours de son témoignage, le président de l'autorité de pilotage déclara au sujet du mode de recrutement qu'il pensait que les pilotes brevetés étaient les personnes qualifiées pour renseigner l'autorité sur les bons candidats. Il considérait que les annonces dans les journaux pour recruter un bon candidat à l'apprentissage donnent rarement de bons résultats. C'est pourquoi on demande aux pilotes de recommander des personnes qu'ils jugent compétentes et intéressées.

Les aspirants pilotes s'occupent généralement de la conduite du bateau-pilote, des travaux de ménage et de cuisine à la station de pilotes et, après la deuxième année, accompagnent les pilotes au cours de leurs affectations, pour recevoir une instruction pratique. Ces exigences en matière de formation ne sont pas énumérées dans le règlement comme elles le devraient.

Le secrétaire déclara qu'un aspirant pilote ne reçoit, à ce titre, aucun salaire, mais qu'on lui verse \$4.50 par jour pour la manœuvre du bateau-pilote. A la fin de sa troisième année, s'il est jugé compétent, on lui délivre un brevet de pilote stagiaire et il touche un salaire équivalant à la moitié du

montant du gain d'un pilote permanent, bien que rien dans le règlement ne l'autorise. Au cours de son stage, il ne pilote que des navires ne dépassant pas un certain tirant d'eau, généralement 15 pi. Ce fut la pratique suivie, entre autres, pour les deux pilotes brevetés récemment (pièce 1513dd).

La limite d'âge pour être breveté pilote est de 45 ans, ce qui est logique. La limite d'âge pour être admis aspirant pilote fut 30 ans jusqu'en 1961, année où elle fut portée à 37 ans, probablement pour résoudre des cas particuliers.

En dépit des exigences du règlement, la qualification d'un aspirant pilote n'est pas évaluée par un jury d'examen. On délivre un brevet quand on a besoin d'un pilote et les éléments d'appréciation de la compétence de l'aspirant pilote sont les recommandations des pilotes en sa faveur, sa conduite, son travail et ses antécédents. Encore une fois, en dépit des exigences du règlement, le premier brevet n'est provisoire que lorsqu'on le délivre à un aspirant pilote n'ayant pas terminé ses quatre années d'apprentissage.

## (2) SINISTRES MARITIMES

Les dossiers indiquent que 14 sinistres maritimes se sont produits au cours de la période 1960-1967, tous en cours de navigation, avec un seul sinistre majeur; cela illustre bien les difficultés rencontrées. Aucun sinistre ne survint au cours d'un accostage ou d'un appareillage. D'autre part, conséquence due à la nature du chenal et à l'ensablement, dans bien des cas, ce fut simplement des incidents tels que le talonnage dans le chenal sans aucune avarie au navire. Trois échouements dus aux glaces se sont produits en fin de saison, en 1964 et en 1966, sur la barre du Fer à Cheval, à South Nelson, mais sans aucune avarie.

Les deux plus graves accidents se sont produits au pont Morrissey:

- a) 15 novembre 1965, le *Northfield* heurte la travée tournante du Pont Morrissey; aucune avarie au navire, mais déplacement de la travée.
- b) 4 juin 1967, le pétrolier *Liquilassie*, de 6,000 tonnes, heurte le pont Morrissey, lui occasionnant de lourds dommages. Le pont fut hors de service pendant environ 3 mois et il fallut détourner le trafic. Le coût des réparations fut estimé à \$150,000 pour le pont et \$25,000 pour le navire. On attribua l'accident à la perte de contrôle due à des courants sous-marins.

D'après les dossiers accessibles, la responsabilité ne fut établie que dans deux cas: (i) un échouement sans avaries à l'épi Robichaud, en 1965, attribué à une erreur du pilote (ii) l'accident du *Liquilassie* qu'une enquête préliminaire attribua à «une erreur de jugement de la part du pilote et du capitaine du navire» en décidant «de passer par le pont à une heure trop proche du renversement du courant de marée». Tous les deux reçurent une

lettre d'avertissement, mais le ministre des Transports ne prit aucune mesure en vertu de la Partie VIII de la Loi sur la marine marchande (pièce 1513gg).

#### COMMENTAIRE

Au regard de la manœuvre des navires, les conditions préalables exigées des pilotes sont les mêmes dans cette circonscription que dans celle de Restigouche (Cf. commentaire, p. 395). La Commission estime que les candidats devraient, au cours de leur apprentissage, se qualifier pour obtenir un certificat de capacité minimal de la marine, comme on l'exige, p. ex., dans les circonscriptions de Québec et de Montréal. Si l'on donne suite à la recommandation 13 de la Commission (Cf. *Titre I*, p. 543) ce certificat deviendrait une condition préalable à l'obtention d'un brevet de pilote.

Il est dangereux d'accorder un brevet sans une appréciation donnée par des personnes désintéressées sur la qualification des candidats car, outre le risque d'opinions préconçues, il devient possible d'abaisser le niveau de compétence au lieu de le relever, comme il se devrait pour satisfaire aux exigences sans cesse nouvelles du service.

Les procédures fixées dans les règlements devraient être suivies strictement; si elles se révèlent inappropriées, il faudrait modifier le règlement pour l'adapter aux exigences locales et l'observer rigoureusement ensuite.

### 4. OPÉRATIONS DE PILOTAGE

#### (1) STATION DE PILOTES ET STATION D'EMBARQUEMENT

Les pilotes maintiennent une station de pilotes à la pointe Escuminac, à quatre milles environ au sud de la zone d'embarquement de la circonscription. A l'origine, le règlement de la circonscription définissait la zone d'embarquement et exigeait qu'un bateau-pilote y croise. Cette disposition fut abrogée et la réglementation, légèrement modifiée. Le bateau-pilote se tient maintenant à proximité de la station, ce qui permet aux pilotes de servir un navire entrant avec un court préavis. Les pilotes ont une maison à la pointe Escuminac et s'y tiennent en nombre suffisant pour répondre aux besoins des entrées; les aspirants pilotes s'y tiennent aussi.

Les pilotes firent construire cette maison qui leur appartient; mais les dépenses d'entretien de la maison et d'exploitation de la station, c.-à-d. le téléphone, l'électricité, les taxes et les provisions de bouche, sont payées sur la caisse de pilotage. Une entente tacite limite le droit de propriété aux pilotes en activité et leur assure des droits égaux. La part d'un pilote rayé de l'effectif doit être rachetée par son remplaçant ou, s'il n'est pas remplacé, par les autres pilotes. En cas d'accroissement du nombre des pilotes, ceux-ci vendent une part égale au nouveau venu. Les pilotes déterminent eux-mêmes

la valeur des parts et le prix en est habituellement payé par versements échelonnés que le secrétaire déduit des gains du nouveau pilote (pièce 1513ff).

La décision d'établir la base du bateau-pilote près de la station d'embarquement et de maintenir une station de pilotes à proximité est due en partie à des considérations financières et en partie au désir d'éviter un gaspillage de temps par des déplacements considérables. Les facteurs déterminants sont la demande de pilotes à la station d'embarquement, la distance entre le port ou les ports de destination et la zone d'embarquement, la possibilité de baser le bateau-pilote près de la zone d'embarquement, ainsi que le temps et les dépenses qu'implique le transport des pilotes de leur résidence à la base du bateau-pilote.

Lorsque le port de destination se trouve loin de la station d'embarquement (c'est ici le cas), il devient important d'établir la base du bateau-pilote près de la zone d'embarquement, à condition de disposer d'un emplacement convenable afin d'éviter les longs voyages du bateau-pilote (Cf. p. 228) et les frais d'exploitation élevés qu'ils impliquent.

Toutefois, cette solution n'est indiquée qu'en l'absence d'autres moyens plus économiques d'assurer la disponibilité de pilotes. Une station s'imposait quand on ne disposait que d'un moyen visuel de communication navire-terre, mais on dispose maintenant de la radio qui permet d'annoncer avec la plus grande exactitude l'arrivée plusieurs heures à l'avance, ce qui donne généralement tout le temps voulu aux pilotes pour se rendre de leur domicile à la base du bateau-pilote avant l'arrivée des navires. Dans la circonscription de Québec, la grande distance qui sépare le port de Québec de la station maritime d'embarquement des Escoumains rend impossible le voyage des pilotes de leur résidence à Québec à la station d'embarquement, et il faut donc maintenir une station de pilotes aux Escoumains. Dans la circonscription de New Westminster, la situation est maintenant inverse puisqu'on a pu se passer de la station de pilotes de Steveston (Cf. *Titre II*, p. 361), ce qui permet aux pilotes, entre les affectations, de rester chez eux, et constitue une grande amélioration de leurs conditions de travail.

De prime abord, il semblerait que la station de pilotes de la pointe Escuminac soit inutile, mais il importe de bien peser tous les facteurs entrant en ligne de compte. La Commission ignore certains de ces facteurs, mais d'autres sont évidents: il semble exister de bonnes routes; le coût d'entretien de la maison des pilotes est élevé (au titre de la maison et des provisions les dépenses ont été de \$1,211.73, en 1965, et de \$1,101.44, en 1967) et la demande quotidienne de pilotes à la zone d'embarquement est faible. (En moyenne, le bateau-pilote sert une fois par jour soit pour embarquer, soit pour débarquer un pilote.) Les frais qu'entraîne le maintien de cette station de pilotes n'apparaissent donc pas justifiés.

Toutefois, si l'on juge devoir la maintenir, les pilotes ne devraient pas en détenir les titres de propriété, à moins que les titres enregistrés ne contiennent des garanties destinées à assurer que les pilotes en activité en conservent la propriété et que le prix d'une part, à la date de l'achat, soit établi objectivement. Sinon, il peut en résulter des conséquences désastreuses, p. ex. la vente par exécution forcée en cas de liquidation de la succession d'un pilote décédé, ou encore une spéculation injustifiable, comme cela s'est produit dans la circonscription de Québec (Cf. *Titre I*, p. 606). Le titre foncier fut sans doute enregistré au nom des pilotes en vue d'éviter la complication qu'aurait entraîné l'inscription nominative de chaque commissaire de pilotage, comme cela se fit autrefois dans la circonscription de New Westminster (Cf. *Titre II*, p. 361). On répondra à cette objection si l'on accorde à l'autorité de pilotage et aux pilotes de chaque circonscription un statut corporatif (Cf. *Titre I*, recommandations générales 18 et 25, pp. 560 et 603).

La Commission estime que l'inscription de chaque commissaire de pilotage comme copropriétaire du bateau-pilote serait illégale puisque non conforme à la situation de fait. Si l'on accordait le statut corporatif à l'autorité de pilotage (Cf. *Titre I*, recommandation générale 18, p. 560), la question ne susciterait plus de difficultés. Comme on l'a dit au *Titre I* (Cf. p. 358), l'autorité de pilotage est une entité juridique, en vertu de la législation actuelle. Ses pouvoirs de posséder sont accessoires de ceux que lui accorde la Partie VI de la Loi sur la marine marchande; mais celui d'exploiter elle-même un service de bateau-pilote en est exclu; c'est pourquoi l'autorité de pilotage ne peut actuellement posséder un bateau-pilote ni directement, ni indirectement. Cette situation ne peut devenir légale qu'en vertu d'une nouvelle législation statutaire.

L'autorité nomme verbalement le pilote le plus ancien comme surveillant général des opérations du bateau-pilote et ce sont généralement les aspirants pilotes qui les assurent. Quand un bateau de relève devient nécessaire, on en loue un sur la base du trajet.

La pratique a toujours été de porter les recettes provenant des droits de bateau-pilote (moins la rémunération de 5% du secrétaire) dans un compte distinct appelé *Caisse du bateau*, et destiné uniquement à l'entretien et aux réparations du bateau-pilote. On paie, entre autres, sur cette caisse la rémunération de \$4.50 par jour versée à l'aspirant pilote pour en assurer la conduite. Le secrétaire déclara qu'au 31 décembre 1962, le solde en caisse était de \$4,526. En vertu de la modification du règlement, approuvée le 23 décembre 1964 (C.P. 1964-2021), cette pratique reçut la sanction législative par l'établissement d'une *Caisse d'entretien*.

La Commission estime ce système avantageux, car il permet à l'autorité de pilotage de constituer une réserve pour les dépenses à venir. En fait, la *Caisse d'entretien* servit, en 1966, à l'achat d'un nouveau bateau-pilote sans

obliger l'autorité de pilotage à contracter un emprunt à la banque (comme dut le faire l'Autorité de pilotage de New Westminster [Cf. *Titre II*, p. 344]) ou à solliciter l'aide financière du gouvernement (comme le firent d'autres circonscriptions). Un tel emprunt étant remboursé par paiements échelonnés, les gains des pilotes sont considérablement réduits au cours de la période de remboursement. Outre qu'il est actuellement irrégulier que l'autorité de pilotage possède un bateau-pilote, il est possible de justifier ce règlement en vertu de l'article 329 (c) de la Loi sur la marine marchande. C'est une procédure logique et adéquate que devrait autoriser la nouvelle législation proposée par la Commission.

## (2) SERVICE DES AFFECTATIONS

En vertu du règlement, le secrétaire assume la responsabilité du service des affectations données normalement suivant un mode de tour de rôle. Toutefois, on adopte un mode plus pratique en vue de satisfaire aux besoins de pilotage de la circonscription.

Le secrétaire et le chef pilote (généralement le pilote le plus ancien) partagent la responsabilité d'assurer le service. Le secrétaire s'occupe des affectations aux sorties et aux mouvements, et le chef pilote, des services de bateau-pilote, de la station de pilotes à la pointe Escuminac et des affectations aux entrées. Les agents maritimes connaissent parfaitement ces dispositions et adressent, selon le cas, leurs demandes au bureau du secrétaire ou à la station de pilotes.

Quand il y avait un aspirant pilote et quatre pilotes, deux de ces derniers restaient à Chatham; les deux autres et l'aspirant pilote se tenaient à la station de pilotes, l'aspirant pilote assurant normalement la conduite du bateau-pilote. Lorsqu'un pilote n'est pas rapidement disponible à Chatham pour prendre un navire sortant, on en envoie un de la station de pilotes de la pointe Escuminac. Il doit parcourir trente milles par la route pour se rendre à Chatham et son déplacement coûte \$8.

Normalement, une affectation comprend un trajet simple, mais les pilotes ont accoutumé de rester à bord d'un navire tel qu'un pétrolier qui décharge dès l'arrivée et appareille quelques heures plus tard, pour le piloter à la sortie.

On s'efforce dans la mesure du possible de répartir également les affectations entre les pilotes et aucune plainte n'a été formulée à ce sujet.

## COMMENTAIRE

Les règles suivies sont logiques. Une application trop stricte du tour de rôle entraîne un gaspillage inutile du temps des pilotes et des fonds par suite de la fréquence de leurs déplacements. Sous réserve qu'aucun pilote ne soit surmené, il faudrait tirer avantage de la présence d'un pilote sur les lieux où

les services sont requis, étant bien entendu que la personne responsable des affectations assure, dans l'ensemble, la répartition équitable de celles-ci. Le petit nombre de pilotes facilite cette pratique, mais le nombre de pilotes à l'effectif ne devrait jamais y faire obstacle.

L'autre élément majeur des affectations dont il faut tenir compte est le choix du pilote qualifié pour les affectations spéciales ou difficiles. Il exige une participation active et intelligente de la personne responsable des affectations. Dans la plupart des circonscriptions, les préposés aux affectations évitent de prendre une responsabilité quelconque et se retranchent derrière un tour de rôle rigide, donnant ainsi l'impression d'agir avec équité et se protégeant de toute critique possible de la part de certains pilotes. En agissant ainsi, ils manquent à leur devoir, diminuent l'efficacité du service et occasionnent beaucoup de dépenses inutiles.

### (3) VOLUME DE TRAVAIL

Les rapports annuels de l'autorité de pilotage ne fournissent aucun renseignement sur le volume réel de travail des pilotes ou sur la répartition des tâches pendant la saison de navigation, mais indiquent le nombre total annuel d'affectations classées par trajets et par mouvements. Ces chiffres, ainsi que les témoignages apportés lors de l'audience de la Commission, donnent une idée suffisamment exacte du volume de travail.

Le tableau suivant, tiré des rapports annuels de la circonscription, montre pour les années 1960 à 1967 le nombre de trajets et de mouvements, ainsi que le nombre total d'affectations. En supposant une répartition égale du volume de travail entre les pilotes à l'effectif, on a établi les moyennes annuelles, hebdomadaires et journalières par pilote à l'effectif. On a dit que la saison de navigation dure un peu moins de huit mois, approximativement du 15 avril au 10 décembre, soit 34 semaines ou 238 jours.

Année	Affectations			Pilotes à l'effectif	Moyenne par pilote à l'effectif		
	Trajets	Mouvements	Total		Annuelle	Hebdomadaire	Journalière
1960.....	230	34	264	4	66.0	1.9	.28
1961.....	274	43	317	4	79.3	2.3	.33
1962.....	350	48	398	4	99.5	2.8	.42
1963.....	312	57	375	4	93.8	2.7	.39
1964.....	397	134	533	4	133.3	3.8	.56
1965.....	461	132	598	4	149.5	4.3	.63
1966.....	289	42	331	4	82.8	2.4	.35
1967.....	288	62	350	5	70.0	2.0	.29

Certaines années, p. ex. de 1963 à 1966 inclusivement, la moyenne par pilote fut, en fait, quelque peu moins élevée, car on ne tenait pas compte, à

tort, pour les statistiques, de l'aspirant pilote détenteur d'un brevet de stage et qui participait aux affectations.

La Commission apprit que le trafic est assez régulier, mais qu'occasionnellement certains navires arrivent ou partent à intervalles rapprochés.

Le volume de travail maximal par pilote par semaine, au cours des années 1960 à 1967, fut de 26 heures en 1965, sommet alors jamais atteint, comparativement à 12 heures par semaine en 1967. Ces chiffres sont forts puisque l'on n'a pas déduit le travail effectué par l'aspirant pilote et que l'on a assimilé les mouvements aux trajets bien que leur durée soit beaucoup plus courte. Ils comprennent le temps de déplacement par voie de terre des pilotes qu'on estime chaque fois à 1 h 40 mn pour aller à la station de pilotes de la pointe Escuminac ou en revenir. Au cours de son témoignage, le pilote J. S. Preston déclara qu'il faut environ vingt minutes pour aller de la station de pilotes aux navires et trois heures et demie à quatre heures pour piloter un navire sur le trajet de 32 milles pour Newcastle, y compris l'accostage, et un peu moins sur les 28 milles pour Chatham. Pour le calcul des chiffres totaux que nous venons de mentionner, on a pris quatre heures comme durée moyenne afin de tenir compte des trajets en amont de Newcastle et des retards occasionnels. La durée totale d'une affectation complète, y compris le temps de déplacement du pilote, serait donc de six heures.

#### COMMENTAIRE

Les calculs précédents indiquent clairement que le volume de travail moyen de chaque pilote est loin d'être élevé dans les circonstances actuelles. Même au cours de l'année de pointe 1965, la moyenne fut de 4 à 5 trajets ou mouvements par pilote par semaine, soit cinq jours de 6 heures de travail et deux jours libres par semaine. En 1967, l'année la moins active depuis 1960, le volume de travail hebdomadaire fut de cinq jours libres et deux jours de 6 heures de travail.

Ces constatations portent à se demander si le nombre des pilotes n'est pas trop élevé, car il faut bien admettre qu'il est normal qu'un navire soit retardé occasionnellement par suite d'une indisponibilité de pilotes au cours de périodes exceptionnelles de pointe. Le nombre des pilotes influe directement sur leur rémunération personnelle, étant donné leur statut d'employés *de facto*.

Il semblerait que dans ces circonstances la nomination, en 1967, du cinquième pilote ne se justifiait pas après l'expérience de 1966. De fait, la nomination avait eu lieu une année plus tôt alors que l'on accordait à l'aspirant pilote un brevet de stage, engageant ainsi l'autorité de pilotage à lui donner son brevet permanent. Le facteur déterminant fut sans doute la pointe de trafic jamais atteinte avant les deux précédentes années et que l'on espérait voir continuer.

Le plan d'organisation locale explique peut-être le nombre trop élevé des pilotes par rapport aux besoins. L'organisation actuelle fut dictée par des facteurs maintenant disparus, à une époque où le besoin de pilotes était plus grand, les communications radiophoniques avec les navires, absentes, et où il fallait un temps énorme pour atteindre par la route la base du bateau-pilote ou en revenir. Comme nous l'avons déjà dit, il faudrait réexaminer la nécessité d'une station de pilotes avec des locaux d'habitation à la pointe Escuminac. La tendance aux navires plus grands rend improbable un accroissement sensible du nombre des affectations et l'utilisation moyenne du bateau-pilote une ou deux fois par jour soulève le doute de l'avantage économique offert par le mode actuel de fourniture de ce service. Il est tout à fait possible que l'on puisse satisfaire à la demande plus facilement et à meilleur compte, tant du point de vue du coût d'exploitation que du temps des pilotes (et donc du nombre de pilotes), en recourant à un tiers pour fournir le service de bateau-pilote selon les besoins, soit sur la base du trajet, soit sur celle d'un contrat saisonnier. Ce tiers ne serait pas astreint à une disponibilité constante. On pourrait exiger des E.T.A. plus précis, afin que l'exploitant du bateau-pilote puisse être informé des besoins, ce qui lui permettrait d'utiliser autrement son bateau entre les trajets de pilotage.

#### (4) CONGÉS

Le calcul du volume du travail des pilotes doit tenir compte des absences. Si l'on tenait pour acquis l'application des règlements relatifs aux congés, les dossiers indiqueraient que les pilotes ne prennent jamais de congé et ne sont jamais malades. Le règlement porte que toute absence ne comporte pas de salaire. Les rapports annuels montrent que tous les pilotes reçoivent exactement la même part tant qu'ils sont à l'effectif, c.-à-d. à partir du moment de leur nomination jusqu'à celui de leur retraite. Encore une fois, la situation réelle ne tient pas compte du règlement.

L'objet de l'uniformité des dispositions relatives aux congés, dans la plupart des règlements, est d'établir les droits au partage pendant la période d'absence, lorsque celui-ci est fondé sur la disponibilité pour le service. Les dispositions deviennent dénuées de sens lorsque, comme c'est le cas dans cette circonscription, les absences ne sont jamais payées. On a reproduit les mêmes textes sans doute pour en assurer l'uniformité avec ceux des autres circonscriptions, mais on a supprimé les mots «avec salaire» et «avec demi-salaire».

Il en est résulté des dispositions dénuées de sens telles que le paragraphe (5) de l'article 23, qui porte qu'un tel congé sans salaire peut être accordé pour une période n'excédant pas trois mois. Le texte reste muet quant à ce qu'il advient si la maladie dure plus longtemps. Stipuler qu'une partie de l'absence sera sans salaire laisse supposer que le reste de l'absence comportera le plein salaire, sinon la restriction est sans objet.

Toutefois, on n'observe pas ces dispositions. L'inactivité forcée de la circonscription au cours des quatre mois et demi d'hiver rend inutile de prévoir un congé annuel et il n'y avait nul besoin d'en faire état dans le règlement. Suivant une vieille pratique, les pilotes s'arrangent entre eux pour se remplacer en cas d'absence due à la maladie ou toute autre raison, de sorte qu'à la longue les volumes de travail s'égalisent. C'est pour cette raison qu'on a pris l'habitude, pour le partage, de ne pas tenir compte du bien-fondé des absences et que les pilotes reçoivent tous une part égale.

#### COMMENTAIRE

Ce qui précède illustre bien l'inaptitude à reconnaître que les règlements d'une circonscription relèvent d'une législation locale dont le fond et la forme sont dictés par des besoins particuliers. Toute tentative d'uniformisation ne peut qu'aboutir à des règlements dénués de sens et inapplicables. C'est ici le cas.

#### 5. RÉMUNÉRATION DES PILOTES ET TARIF

Les pilotes de la circonscription de Miramichi sont des employés *de facto* dont la rémunération est une part égale des droits qu'ils ont tous gagnés. Les droits de bateau-pilote ont été, depuis longtemps, mis à part, pour servir uniquement à l'entretien du bateau-pilote. Comme on l'a expliqué, bien que les droits au partage soient, théoriquement, fondés sur la disponibilité quotidienne de chaque pilote pour le service, on ne tient pas compte d'une absence motivée, de sorte que tous les pilotes détenant un brevet permanent reçoivent une part égale en fonction du temps de présence à l'effectif. Leur «salaire net» réel correspond à ce que, dans les autres circonscriptions, on appelle le «salaire net moyen» par pilote à l'effectif. Voici, pour les années 1958-1959 à 1967, le «salaire net» de chaque pilote:

Année	Salaire	Année	Salaire
1958/1959.....	\$ 4,471.42	1964.....	\$ 8,628.17
1960.....	4,536.03	1965.....	11,611.22
1961.....	5,734.93	1966.....	6,709.48
1962.....	7,151.11	1967.....	6,854.70
1963.....	6,769.26		

Trois éléments principaux expliquent la rémunération élevée de 1965: a) le plus grand nombre d'affectations jamais enregistré (Cf. p. 456); b) l'accroissement des taux; c) le droit au partage de trois pilotes seulement, au lieu de quatre l'année précédente. Les années suivantes, les gains furent moins élevés du fait que 4 et 5 pilotes se partagèrent les recettes provenant d'un nombre moindre d'affectations.

Le total des gains des pilotes indiqué dans le rapport annuel est inexact et trompeur à cause de l'interprétation locale du mot «pilote» excluant le pilote stagiaire. La demi-part versée au pilote stagiaire figure donc au titre de rémunération des aspirants pilotes.

Pendant un certain nombre d'années, les pilotes demandèrent l'augmentation des taux et l'imposition d'un droit supplémentaire de \$25 pour le passage du pont Morrissey. L'autorité de pilotage n'accéda pas à cette demande, car une augmentation du coût des transports par eau à cette époque eût nuï à l'exploitation du port et au pilotage. En 1964, on porta de \$2 à \$2.50 l'élément tirant d'eau du taux de trajet et le taux des mouvements subit une hausse sensible, passant au taux forfaitaire de \$30. Mais on refusa le droit de passage du pont.

Outre les taux prévus au tarif, c.-à-d. les taux de trajet (\$2.50 par pi. de tirant d'eau et 3¢ par tonneau de jauge nette), le taux de mouvement (\$30) et le droit de bateau-pilote (\$10), on impose des droits de retenue et des droits spéciaux non autorisés par le règlement. Au cours de son témoignage, le secrétaire déclara qu'on imposait un droit de \$5 par heure pour toute retenue excédant une heure<sup>2</sup>. Cela se produit normalement à la fin de l'automne, au début de la formation des glaces, lorsque le bateau-pilote éprouve des difficultés à atteindre les navires. Lorsqu'un navire arrive après le halage à terre du bateau-pilote pour l'hiver, on impose un droit supplémentaire de \$50 à \$75 pour couvrir les frais de remise à flot à l'arrivée du navire et de halage après son départ. Les capitaines et l'autorité conviennent d'abord des frais supplémentaires. Sinon, le navire devrait embarquer et débarquer le pilote à Charlottetown, à ses propres frais, solution beaucoup plus coûteuse.

#### COMMENTAIRE

En vertu de la législation actuelle, tout changement non expressément prévu dans le règlement est illégal (Cf. *Titre I*, p. 166).

Le retard subi dans les circonstances mentionnées par le secrétaire n'est pas une retenue puisque le navire concerné n'exerce aucun contrôle sur ces circonstances (Cf. *Titre II*, pp. 170-171).

Dans les deux cas mentionnés par le secrétaire, la situation découle des circonstances anormales dans lesquelles on fournit le service. Néanmoins, dans de tels cas, on doit appliquer le tarif. La solution consiste pour l'autorité de pilotage à les prévoir en insérant dans le tarif des dispositions spéciales.

En ce qui concerne la structure des taux de trajets, on se reportera au commentaire (Cf. p. 404).

<sup>2</sup> Une modification au règlement institua un droit de retenue de \$3.30 après la première heure, et de \$25 au maximum par jour civil pour retenue à bord d'un bâtiment pour une raison quelconque, au cours de la saison d'hiver (du 1<sup>er</sup> novembre au 30 avril) et pour retenue à la station d'embarquement, après l'E.T.A. d'un navire (C.P. 1969-40, du 11 mars 1969).

## 6. ADMINISTRATION FINANCIÈRE

L'autorité de pilotage gère trois caisses distinctes: la «Caisse de pilotage» où sont versées toutes les sommes reçues par l'autorité de pilotage ou en son nom et dont le solde, après déduction de toutes les dépenses autorisées, constitue le fonds commun des pilotes; la «Caisse des pilotes», appelée «Caisse des rentes»; enfin, la «Caisse d'entretien du bateau-pilote».

Le secrétaire prépare deux états financiers annuels de la circonscription; un état détaillé pour l'autorité de pilotage (pièce 313) et un état abrégé (pièce 311) établi sur la formule fournie par le ministère des Transports pour la préparation du rapport annuel qu'il exige.

Jusqu'en 1963, les états financiers contenus dans les rapports annuels donnaient un compte exact comprenant certains détails relatifs à la caisse de pilotage et des articles de dépenses concernant les sommes versées à la caisse des rentes et à la caisse du bateau. En 1964, on modifia le règlement pour approuver la création d'une caisse distincte au moyen de la partie de la caisse qu'on aurait dû normalement verser à la caisse de pilotage, c.-à-d. les droits de bateau-pilote. Depuis 1964, les recettes au titre du bateau-pilote et les versements faits à la caisse d'entretien (auparavant la caisse du bateau) n'apparaissent plus, si bien que les renseignements financiers donnés dans les états annuels ne donnent plus une idée précise des opérations de la circonscription. Il faudrait redresser cette situation.

Le dernier versement fait à la caisse des rentes sur les fonds de la caisse de pilotage remonte à 1949, ce versement représentant alors 10% des gains des pilotes. Depuis, l'intérêt produit par cette caisse a permis d'acquitter les primes annuelles payables pour l'achat de rentes pour chaque pilote et les pilotes n'ont donc plus rien versé au titre de leurs pensions.

La Commission ayant obtenu les renseignements sur les recettes du bateau-pilote en 1967, il a été possible d'établir l'état comparatif de la page suivante pour les années 1961 et 1967.

Le 31 décembre 1961, la caisse du bateau (maintenant la caisse d'entretien) accusait un solde de \$3,902.16, soit \$414 de plus que l'année précédente. Les recettes de cette caisse sont constituées par la totalité des droits de bateau-pilote—moins la commission de 5% que touche le secrétaire—les intérêts du capital accumulé et une petite indemnisation d'assurance sur incendie en 1961. Les frais d'exploitation du bateau-pilote se sont élevés, en 1961, à \$2,385.33, les principaux postes étant la rémunération du préposé au bateau (c.-à-d. l'aspirant pilote [\$1,030.50]), celle du *Captain and Caretaker* (\$150 par an), les réparations, l'équipement, l'essence et l'huile.

	1961	1967
<b>REVENUS</b>		
<i>Droits de pilotage</i>		
Gains des pilotes.....	\$ 25,727.08	\$ 38,711.70
Recettes du bateau-pilote.....	2,720.00	2,250.00
	\$ 28,447.08	\$ 40,961.70
Solde non réparti de l'année précédente.....	213.14	213.14
Total de l'actif.....	28,660.22	41,174.84
<b>DÉBOURSÉS</b>		
Rémunération du secrétaire.....	1,422.35	2,048.09
Rémunération du chef pilote....	350.00	600.00
Dépenses pour la maison des pilotes.....	348.39	508.84
Provisions.....	381.33	592.60
Fournitures de bureau, téléphone, affranchissement, etc.	51.29	73.57
Service du bateau-pilote		
Caisse du bateau-pilote (moins la rémunération du secrétaire-trésorier).....	2,584.00	2,137.50
Location du bateau.....	25.00	25.00
	2,609.00	2,162.50
Frais de déplacement des pilotes.....	345.00	742.40
Caisse de retraite.....	Néant	Néant
Régime de pensions du Canada.....	Néant	396.00
Salaires nets des pilotes.....	22,939.72	33,837.68
Rémunération de l'aspirant pilote (pilote stagiaire).....	Néant	Néant
Solde disponible au 31 décembre.....	213.14	213.16
	\$ 28,660.22	\$ 41,174.84

La fonction du chef pilote (et, par conséquent, son droit à une rémunération spéciale) n'est pas prévue dans le règlement. Le secrétaire déclara qu'avant son entrée en fonction (c.-à-d. avant 1940), on avait accoutumé de verser au chef pilote une rémunération annuelle supplémentaire fixée par l'autorité, au su des autres pilotes, et l'on a continué jusqu'à maintenant.

Les postes «Dépenses pour la maison des pilotes» et «Provisions» représentent des dépenses faites pour la station de pilotes, à Escuminac, p. ex. l'électricité, les taxes, les réparations et les vivres destinées aux pilotes et aspirants pilotes présents à la station.

Les sommes payées, d'après le rapport annuel, aux aspirants pilotes sont en fait celles qui ont été versées aux pilotes stagiaires, c.-à-d. une demi-part sur le fonds commun, depuis le moment où ils reçoivent leur brevet de stage jusqu'au jour où ils obtiennent leur brevet permanent. La rémunération de \$4.50 par jour payée aux aspirants pilotes pour s'occuper du bateau-pilote est prise sur la caisse d'entretien; elle ne figure donc ni sur l'état de la caisse de pilotage ni dans le rapport annuel présenté au ministère des transports.

La circonscription de Miramichi continue d'appliquer la disposition de l'article 344(1), Loi sur la marine marchande, devenue désuète depuis l'adoption de la méthode de facturation (Cf. *Titre I*, pp. 219 et suiv.). Le secrétaire certifie envoyer avant le départ d'un navire un avis de désistement au receveur des douanes pour permettre à ce navire d'obtenir son congé (pièce 317), en dépit du fait que la plupart du temps, les droits n'ont pas encore été payés, puisque c'est aussi l'habitude de faire parvenir la facture à l'agent après le départ du navire.

## 7. CAISSE DE RETRAITE

Le seul régime de retraite qu'aient adopté les pilotes de Miramichi date de 1937 (Cf. p. 450), est encore en vigueur et ses dispositions n'ont pas été modifiées. Il se fonde sur un mode d'achat de rentes assurant aux pilotes une pension annuelle de \$500 à l'âge de 65 ans.

Lorsqu'un pilote reçoit son brevet, l'autorité de pilotage achète en sa faveur une rente de \$500 à la Direction des rentes, à Ottawa, et les primes annuelles sont versées sur une caisse dite caisse des rentes gérée, dans ce but, par l'autorité de pilotage. Cette caisse est constituée par des déductions obligatoires faites, au besoin, sur les gains des pilotes et fixées par l'autorité de pilotage en accord avec les pilotes; il s'y ajoute les revenus de placement. On paie en premier lieu sur la caisse la totalité des primes à verser annuellement au surintendant des rentes, à Ottawa, en faveur de chaque pilote. On investit le solde. La dernière cotisation obligatoire (10% du revenu brut du pilotage) fut perçue en 1949. Depuis cette époque, la caisse se suffit à elle-même, ce qui explique la mention *néant* à ce chapitre des rapports financiers présentés depuis 1950.

En dehors de ce régime de rentes et du Régime de pensions du Canada auquel sont maintenant tenus de participer les pilotes, il n'existe aucun régime de bien-être social ni de retraite et les lois sur les accidents du travail ou sur l'assurance-chômage ne les concernent pas. Toutefois, comme on l'a déjà mentionné, grâce aux dispositions de mise en commun et de partage des gains, les pilotes se sont protégés contre la perte de revenu en cas de blessure ou de maladie. Il serait néanmoins préférable que le règlement leur garantît ces dispositions.

Subdivision V

ANCIENNE CIRCONSCRIPTION DE PILOTAGE  
DE RICHIBUCTO (N.-B.)

## LÉGISLATION ET DESCRIPTION GÉNÉRALE

Le décret en conseil C.P. 1968-2027, en date du 29 octobre 1968 (pièce 1514*m*) abolit la circonscription de pilotage de Richibucto. Depuis déjà quelques années, l'autorité de pilotage n'y exerçait plus ses fonctions et, l'importance du port diminuant graduellement, il devint évident que la suppression de la circonscription était préférable à la réorganisation de son autorité.

La circonscription fut créée le 21 avril 1875 par décret en conseil C.P. 374 (pièce 1514*a*). Son dernier règlement, daté de 1962, est semblable, quant à la forme et au fond, au règlement des autres circonscriptions régies par une commission. Toutefois, ses dispositions ne tenaient compte ni de la réalité ni des exigences locales; p. ex., le pilotage était censé relever entièrement du secrétaire qui donnait les affectations selon un tour de rôle et effectuait la mise en commun des gains mais, en réalité, longtemps avant et après l'adoption du règlement, il n'y avait qu'un seul pilote agissant comme entrepreneur libre, sans le concours de l'autorité de pilotage ou de son secrétaire.

Richibucto est un port public situé sur la rivière du même nom, à quelque quatre milles en amont. Il fut probablement très fréquenté au début mais, par suite des besoins restreints de la région et du fait que l'entrée du port est presque bloquée par des barres de sable mouvantes, il devint graduellement inaccessible à mesure que les long-courriers devenaient plus gros. Nul doute que la très faible importance économique du port ne pouvait justifier les dépenses considérables qu'entraîneraient un dragage d'approfondissement du chenal et les dragages d'entretien pour y maintenir une profondeur suffisante. A toutes fins pratiques, c'est la raison pour laquelle ce port est maintenant inaccessible non seulement aux long-courriers moyens, mais encore aux grands caboteurs.

Le tirant d'eau maximal des bâtiments est limité à 15 pi.  $\frac{1}{2}$ . Le port de Richibucto est décrit comme un port ensablé où chaque tempête peut modifier le chenal. Encore que le chenal soit bien balisé, il faut procéder constamment à des relevés et, au besoin, changer l'emplacement des aides de navigation, y compris les feux d'alignement. Il ne faut donc pas se fier à la position du chenal et aux profondeurs indiquées sur les cartes. Les profondeurs changent si fréquemment que les pilotes ont l'habitude de procéder à des sondages chaque fois qu'un navire entre dans le port. En 1963, les pilotes déclarèrent que le plus gros navire qui se fût amarré à Richibucto était le *s/s Eskgalen*, de 4,222 tjn, 447 pi. de long, et que le plus fort tirant d'eau admissible était de 17 pi., avec une marée favorable. Par suite de la limitation du tirant d'eau, les grands bâtiments, qui chargent habituellement du bois à pâte, ne peuvent prendre leur pleine cargaison, et cette particularité a également nui à cette circonscription. La saison de navigation dure approximativement du 1<sup>er</sup> mai au 15 novembre.

Le tableau suivant, établi d'après les statistiques du B.F.S. relatives aux arrivées de navires de 250 tjn et plus, montrè le déclin du trafic et l'inefficacité du port.

Année	Nombre d'arrivées	Jauge nette moyenne	Marchandises manipulées (tonnes)	
			Étranger	Cabotage
1959.....	16	1,782.4	11,465	32,345
1960.....	20	1,788.9	15,994	36,382
1961.....	21	1,882.6	27,065	13,930
1962.....	27	1,588.9	41,463	11,357
1963.....	15	1,752.0	20,055	6,317
1964.....	25	1,701.9	38,473	10,348
1965.....	11	1,657.5	19,852	6,155
1966.....	5	1,341.6	7,309	3,508
1967.....	—	—	—	366

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1483.

L'autorité de pilotage était une commission de trois membres choisis sur place. En l'absence presque complète d'opérations de pilotage, l'autorité de pilotage et son secrétaire n'avaient à peu près rien à faire, si bien que la circonscription avait depuis longtemps cessé toute activité. Un membre de la commission déclara, en 1963, qu'il y avait de douze à quatorze ans que celle-ci ne s'était pas réunie. Il n'y eut même pas de réunion pour adopter le règlement général de 1962 rédigé, de leur propre initiative, par des fonctionnaires du ministère des Transports, et transmis à l'autorité pour approbation.

M. Léo Leblanc, nommé secrétaire-trésorier le 5 novembre 1959 (décret en conseil C.P. 1959-1440 [pièce 1514i]), refusa le poste. Lors de son témoignage à l'audience publique de la Commission, il déclara n'avoir rien à dire n'étant au courant de rien puisque, en fait, il n'était pas secrétaire. Il ajouta qu'on l'avait nommé secrétaire contre son gré et qu'il n'avait pu obtenir de l'ancien secrétaire les livres et les documents. Il considérait que sa nomination était politique, et il avait refusé le poste parce qu'on s'y faisait des ennemis.

Le capitaine F.S. Slocombe déclara que de telles nominations se faisaient au bureau du Ministre et que le ministère ne se préoccupait pas de vérifier si la personne désignée en avait été informée et acceptait le poste. On supposait que M. Leblanc avait été informé de sa nomination par le député fédéral de la localité ou par la personne qui l'avait recommandé.

Depuis 1963, la circonscription n'a pas présenté les rapports annuels exigés, en dépit des demandes réitérées adressées au secrétaire et aux membres de l'autorité (pièce 1514k).

Le nombre maximal de pilotes fut, à partir de 1926, de trois et, depuis 1958, M. Edgar O'Leary est le seul pilote. Il a été aspirant pilote pendant dix ans et au cours de cette période il effectua dix à quinze voyages par an avec les pilotes; il était aussi en charge du bateau-pilote. Il ne détient aucun certificat de capacité et il a toujours exercé le métier de pêcheur ou de matelot. Il a servi comme matelot dans la Marine de guerre canadienne pendant cinq ans, ainsi que sur des bâtiments des Grands lacs comme matelot qualifié ou comme timonier. Il fut breveté pilote sur la recommandation du pilote alors le plus ancien.

Il déclara que la faible demande en pilotage ne justifiait pas la nomination d'un autre pilote, et signala que s'il devenait provisoirement indisponible, un ancien pilote pouvait le remplacer. Il témoigna n'avoir jamais eu d'accidents, sauf quelques échouements sans avaries au navire.

Un résidant de la localité assurait le service de bateau-pilote, moyennant une rémunération de \$25 par voyage que le pilote lui versait, plus un supplément de \$20 pour le service des amarres et qui n'était pas remboursé au pilote.

Le pilote O'Leary agissait en tant qu'entrepreneur libre. Il prenait lui-même toutes les dispositions; il percevait les droits et en gardait la totalité. Il ne tenait aucun registre et n'adressait aucun rapport à l'autorité.

Il présentait ses factures aux navires d'après les taux établis dans le tarif, mais n'exigeait le droit de bateau-pilote qu'une fois pour l'entrée et la sortie. Les taux étaient de \$2 par pied de tirant d'eau et 2¢ par tonneau de jauge nette.

#### COMMENTAIRE

La nomination d'un pilote n'est pas justifiée. Les difficultés de navigation n'exigent rien de plus qu'une connaissance à jour du chenal. Il est facile d'obtenir les renseignements voulus d'un «conseiller en pilotage» (Cf. *Titre I*, recommandation générale 12, p. 541). Le seul accident possible, comme l'indiquent les dossiers, serait l'échouement mais, par suite de la nature du fond, des avaries au navire sont peu probables.

**Subdivision VI**

**CIRCONSCRIPTION DE PILOTAGE  
DE BUCTOUCHE (N.-B.)**

## Chapitre A

# LÉGISLATION

## 1. LOI ET RÈGLEMENTS

### PRÉAMBULE

La seule législation d'application particulière à la circonscription de pilotage de Buctouche (sauf pour les nominations) se trouve dans deux règlements: le décret du gouverneur général créant, en 1877, la circonscription, et le règlement de l'autorité de pilotage de 1961, toujours en vigueur.

#### (1) CRÉATION DE LA CIRCONSCRIPTION ET QUESTIONS CONNEXES

Le 28 avril 1877, par décret en conseil C.P. 347 (pièce 1515*a*), le gouverneur général créait la circonscription de pilotage de Buctouche, en fixait les limites, nommait comme autorité de pilotage une commission de cinq membres résidant dans la localité et décrétait le paiement obligatoire des droits de pilotage. Sauf en ce qui a trait au nom des titulaires, ce décret n'a jamais été modifié depuis.

Les limites de la circonscription y sont décrites comme s'étendant:

«Au nord, jusqu'au promontoire de Richibucto, et au sud jusqu'au promontoire de Cocagne, et comprenant les eaux situées entre le Nouveau-Brunswick et l'Île du Prince-Édouard ou qui sont adjacentes.»

L'autorité de pilotage consiste encore en une commission de trois membres qu'assiste un secrétaire.

#### (2) RÈGLEMENT DE LA CIRCONSCRIPTION

Tous les règlements de l'autorité de pilotage et encore en vigueur se trouvent dans le règlement général de la circonscription, ratifié par décret en conseil C. P. 1961-193, du 9 février 1961 (pièce 19), non modifié depuis. Sauf sur quelques points, il reproduit mot à mot le règlement de Miramichi. En voici les différences majeures:

- a) Aucune disposition ne modifiant ou n'amplifiant les exemptions prévues à l'article 346 de la Loi sur la marine marchande, les petits navires non immatriculés au Canada sont astreints, quelle que soit leur taille, au paiement obligatoire des droits.

- b) La durée de l'apprentissage est de trois ans.
- c) Tous les candidats, aspirants pilotes ou marins en cas d'impossibilité de recruter des aspirants pilotes, doivent détenir un certificat de capacité non inférieur à celui de capitaine d'un remorqueur au cabotage.
- d) Les taux des mouvements sont les mêmes que ceux des trajets, soit \$2 par pied de tirant d'eau, plus 2¢ par tonneau; le droit de bateau-pilote est de \$5.

Comme on le verra plus loin, on ne tient en pratique aucun compte de ces règlements.

## 2. HISTORIQUE DU PILOTAGE

Antérieurement à la Confédération, les eaux de la circonscription ressortissaient à la juridiction de la Cour des sessions du comté de Kent, en vertu de la même législation applicable aux autres ports du Nouveau-Brunswick (Cf. pp. 36 et suiv.).

Comme on l'a déjà dit, la circonscription fut créée en vertu d'une législation fédérale du 28 avril 1877, le décret en conseil C.P. 347 (pièce 1515a) qui, sauf pour les nominations, n'a pas été modifié à ce jour.

Le premier règlement, ratifié le 20 juillet 1877 (C.P. 694 [pièce 1515b]), contenait sensiblement les mêmes dispositions que les règlements actuels des circonscriptions limitrophes. Il était fondé sur la libre entreprise et chaque pilote devait posséder, en tout ou en partie, un bateau-pilote. Les taux pour un trajet de pilotage étaient calculés en fonction d'un prix unitaire par pied de tirant d'eau et variaient suivant une échelle basée uniquement sur la jauge nette. Le capitaine d'un navire sortant pouvait choisir librement son pilote.

Pendant un certain temps, de 1917 à 1935, l'autorité de pilotage dut être inactive, puisqu'il fut nécessaire de nommer une commission de pilotage entièrement nouvelle en 1935 (C.P. 1305 du 18 mai 1935 [pièce 1515c]), lorsqu'on se rendit compte que la commission précédente n'existait plus, deux de ses membres étant décédés et le troisième ayant quitté la localité sans qu'on connût son adresse.

Peu de temps après, la nouvelle autorité adopta de nouveaux règlements (ratifiés le 26 juin 1935 par décret en conseil C. P. 1669 [pièce 1515d]), établissant le pilotage entièrement dirigé et prévoyant la mise en commun des gains des pilotes, placés sous l'autorité d'un chef pilote. Les taux furent modifiés en ajoutant au prix par pied de tirant d'eau un prix par tonneau (\$1.50 par pied de tirant d'eau, plus 1¢ par tonneau de jauge nette). On maintenait le taux applicable aux mouvements. L'autorité de pilotage prenait la direction du service de bateau-pilote et les pilotes étaient tenus, en tant que groupe, de maintenir au moins un bateau aux frais de la circonscription.

*Circonscription de pilotage de Buctouche (N.-B.)*

La station d'embarquement, qui est encore la même, fut établie à «deux tiers de mille au sud-est du feu de la barre de sable de Buctouche, sur l'alignement des feux de la pointe Dixon». L'apprentissage était aboli. N'importe qui pouvait demander à devenir pilote, à condition de résider dans le comté, d'avoir au moins 21 ans, de réussir à un examen portant sur les conditions locales et d'être jugé apte physiquement et mentalement. On n'exigeait ni certificat de capacité ni expérience réelle des eaux de la circonscription. Il n'y avait ni brevet de stage ni brevet permanent, mais seulement un brevet de durée limitée, renouvelable tous les deux ans jusqu'à la limite d'âge de 70 ans.

Ce règlement fut modifié deux fois avant d'être remplacé en 1961 par le règlement général actuellement en vigueur. En 1937, le décret C. P. 2467, du 6 octobre 1937 (pièce 1515e) portait, entre autres, sur des cas particuliers, prévoyant un taux spécial de \$5 par trajet pour les navires à vapeur effectuant le transport de sable et de gravier et pour le s/s *Elkhound*, qui, bien que régulièrement exemptés, employaient un pilote breveté. En 1955, par décret C.P. 1955-100, du 20 janvier 1955 (pièce 1515i), les taux des trajets furent portés à \$2 par pied de tirant d'eau, plus 2¢ par tonneau de jauge nette et l'on établissait un droit de bateau-pilote de \$5.

Chapitre B

MÉMOIRES

Aucun mémoire ne fut présenté.

## Chapitre C

# PREUVE

### 1. DESCRIPTION GÉNÉRALE

#### (1) LIMITES DE LA CIRCONSCRIPTION

Suivant la définition de ses limites, la circonscription comprend toutes les eaux des baies, anses et rivières, le long de 27 milles de littoral du Nouveau-Brunswick, du promontoire de Richibucto au promontoire de Cocagne, ainsi que toute la partie du détroit de Northumberland s'étendant jusqu'à la côte de l'île du Prince-Édouard située vis-à-vis de la côte du Nouveau-Brunswick ci-dessus décrite. En vertu des dispositions statutaires pertinentes actuellement en vigueur (art. 345 et 357, Loi sur la marine marchande), cela signifierait que tout navire passant le détroit de Northumberland ou se dirigeant vers un port de l'île du Prince-Édouard situé dans ces eaux ou en venant serait soumis au paiement obligatoire des droits à moins d'en être exempté par la loi.

Ces limites ne correspondent pas à la réalité actuelle et doivent être interprétées dans leur contexte de 1877.

A l'époque de la navigation à voiles, il fallait une vaste étendue d'eau libre comme zone d'embarquement et le paiement obligatoire des droits prévu dans la Loi sur le pilotage de 1873 (art. 57) ne s'appliquait pas aux passages des navires dans les eaux d'une circonscription, sauf pour les voyages d'entrée ou de sortie, c.-à-d. pour les navires à destination ou en provenance d'un port de la circonscription. Les bâtiments ne touchant pas un port de la circonscription n'étaient pas assujettis au paiement obligatoire des droits, même s'il leur fallait traverser les eaux d'une ou de plusieurs circonscriptions.

Le seul pilotage qui existe le long de ces 27 milles de côte a lieu au port de Buctouche et ne s'étend pas, du côté du large, au delà de la zone d'embarquement décrite dans le règlement de 1935 de la circonscription, c.-à-d. les eaux libres s'étendant au sud-est de la barre de sable de Buctouche et sur l'alignement des feux de la pointe Dixon, 25 milles en deçà de la limite orientale officielle de la circonscription constituée par la côte de l'île du Prince-Édouard. Les limites de la zone de pilotage de Buctouche devraient être officiellement modifiées de façon à correspondre au port de Buctouche et ses approches immédiates.

## (2) CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES

Le port de Buctouche est formé par l'estuaire commun de Black River, de la rivière Buctouche et de la petite rivière Buctouche. Du côté du large, il est protégé par une barre de sable de sept milles, parallèle à la côte, et qui procure un abri. La ville de Buctouche, où sont situés les quais, est à environ un mille en amont de la rivière Buctouche et à six milles de la zone d'embarquement.

Cet estuaire, appelé port, s'étend sur une vaste zone entièrement formée de bancs de vase recouverts seulement de quelques pieds d'eau et à travers lesquels serpente un étroit chenal peu profond dragué à 80 pi. de largeur, et 13 pi. de profondeur utile à basse mer. L'ensablement est considérable et oblige à un dragage presque constant pour maintenir seulement cette faible profondeur. Les pilotes procèdent régulièrement à des sondages et l'on change l'emplacement des bouées et des feux d'alignement de façon à indiquer les plus grandes profondeurs. En deux endroits, on trouve dans le chenal un fond rocheux avec 14 et 15 pi. de profondeur. D'importantes améliorations au chenal et les travaux d'entretien entraîneraient des dépenses considérables que ne justifie pas l'importance économique du port. Celui-ci est et continuera d'être inaccessible au trafic maritime, excepté les petits bâtiments, et une connaissance actuelle des modifications du chenal est une condition de la sécurité de la navigation. Le seul accident possible est l'échouement sur les bancs de vase des chenaux, ou dans le chenal, par suite de la réduction de la profondeur due à l'ensablement, avec comme seule conséquence le retard qu'il entraîne. Tout capitaine peut naviguer dans ce chenal, à condition d'avoir une connaissance actuelle des eaux ou l'aide d'un «conseiller en pilotage».

Étant donné la faible profondeur du chenal, les entrées et les sorties ont généralement lieu à l'heure de la pleine mer. On ne dispose d'aucun remorqueur; le pilote ou le capitaine fait l'accostage.

La rivière gelant en hiver, la navigation n'est possible, approximativement, que du 1<sup>er</sup> mai au 15 novembre.

Par suite de l'absence de bouées lumineuses, la navigation de nuit est impossible.

Le chenal est balisé par un système de bouées cylindriques, coniques et à fuseau; certaines bouées garnies de branches d'arbres marquent les changements de route. Deux alignements marqués par des feux indiquent l'axe des deux seules parties rectilignes du chenal et d'une longueur de 3 milles à partir de l'entrée du large. Les premiers feux d'alignement sont situés sur la pointe Dixon et constituent l'un des points de repère de la zone d'embarquement du côté du large (Cf. p. 479). Les pilotes se plainrent de la mauvaise visibilité du second alignement, sur Indian Point. On y a remédié depuis en rendant les feux automatiques et en augmentant leur intensité.

La brume n'est pas fréquente; quand il y en a, on interrompt toute navigation.

Le port ne sert qu'aux besoins locaux, c.-à-d. les importations de marchandises diverses et de produits pétroliers et les exportations de produits du bois.

### (3) TRAFIC MARITIME

Le tableau suivant permet une comparaison entre les chiffres du B.F.S. concernant les navires de 250 tjn et plus et ceux que fournissent les rapports de pilotage:

Année	Statistiques du B.F.S. (navires de 250 tjn et plus)				Rapports de pilotage (navires de 250 tjn et plus)		
	Nombre d'arri- vées	Jauge nette moyenne	Marchandises manipulées (tonnes)		Nombre de pilotes	Nombre de navires	Jauge nette moyenne
			Étran- ger	Cabo- tage			
1960.....	16	1,987.6	1,742	41,703	3	21	1,803.29
1961.....	18	1,286.5	4,000	30,450	3	17	1,346.41
1962.....	18	891.9	10,100	14,681	3	14	888.00
1963.....	8	1,455.8	Néant	11,955	3	12	1,199.42
1964.....	8	1,294.1	3,626	7,335	3	17	850.59
1965.....	9	1,401.0	4,001	6,232	3	13	1,156.08
1966.....	11	1,251.3	7,561	6,454	3	15	1,089.87
1967.....	11	1,048.6	Néant	9,908	3	13	1,395.08

Des 13 navires ayant pris des pilotes en 1967, six étaient des pétroliers de l'*Irving Oil* et la plupart des autres, des navires transportant du bois à pâte.

Le tableau ci-dessus corrobore les conclusions déduites de l'étude des caractéristiques physiques du port. Seuls les petits navires y ont accès. Les navires, même ceux de moins de 250 tx, ne s'y aventurent que sous la direction d'une personne connaissant les lieux, mais les difficultés ne sont pas telles que les navires réguliers aient besoin d'un pilote. Le travail est insuffisant pour tenir un pilote entièrement occupé et s'il est réparti entre trois pilotes il devient vraiment léger. Étant donné la tendance aux navires plus grands et l'existence d'autres moyens de transport, un accroissement substantiel du trafic est peu probable.

## 2. ORGANISATION DU PILOTAGE

La situation est semblable à celle qui existait à Richibucto avant l'abolition de la circonscription, sauf que le secrétaire-trésorier remplit ses fonctions. Étant donné que la commission ne se réunit jamais, il n'existe pas de registre de procès-verbaux et les seuls dossiers sont les rapports annuels de la circonscription.

Le secrétaire déclara que l'on n'observe généralement pas le règlement de la circonscription, car il est difficile d'en faire saisir le sens aux intéressés. De plus, Buctouche n'étant pas un grand port, on n'éprouve pas de sérieuses difficultés.

La principale fonction du secrétaire consiste à percevoir les droits de pilotage, à administrer la caisse de pilotage, à préparer et à transmettre les rapports annuels. Bien que le règlement fixe son salaire à 5% des recettes brutes, il avait pour habitude de retenir \$4 par navire, à l'exception des pétroliers pour lesquels il recevait \$3. Cependant, depuis 1963, on observe cette disposition du règlement.

## 3. PILOTES

### (1) RECRUTEMENT ET QUALIFICATION

Depuis 1932, le nombre des pilotes a été généralement de trois. Il fut réduit à deux en 1968, à la suite de la retraite du pilote Willie Duplessis à l'âge de 70 ans. On ne l'a pas remplacé (pièce 1515m).

Les pilotes, quand ils ne se livrent pas au pilotage, travaillent comme pêcheurs. Ils ne détiennent pas de certificat de capacité de la marine, mais on n'en exigeait aucun lorsqu'ils furent brevetés. La procédure d'attribution des brevets a toujours été très irrégulière.

Au cours de son témoignage, le pilote M. Mooney déclara que son père, qui était pilote, lui avait appris son métier. Il reçut son brevet en 1931, à la suite d'un examen que lui fit subir un autre pilote. Le pilote Willie Duplessis a aussi navigué avec son père et c'est sur la recommandation du secrétaire que le président de la commission locale à cette époque lui délivra son brevet en 1933. Son fils, Vincent Duplessis, obtint son brevet en 1955; il voulait remplacer son père, à la retraite de celui-ci. Le secrétaire déclara ignorer si Vincent Duplessis avait accompli un apprentissage ou subi un examen sur ses aptitudes.

### (2) SINISTRES MARITIMES

Il ne s'est produit aucun sinistre grave; seulement des échouements occasionnels mais sans avaries puisque le fond est de vase et de sable. Le quai est parfois légèrement endommagé au cours de l'accostage. Le quai de l'*Irving Oil* a subi une fois des dommages importants à la suite du heurt d'un navire. Le pilote n'était pas à blâmer puisque le capitaine avait insisté pour

accoster lui-même. L'autorité de pilotage ne tient aucun dossier sur ces accidents et le ministère des Transports n'a reçu aucun rapport d'accident pour cette circonscription.

#### 4. OPÉRATIONS DE PILOTAGE

Les navires transmettent leur E. T. A. soit au secrétaire, soit à leur agent, généralement par la station VCA de Charlottetown (Î. P.-É.). Le secrétaire ou l'agent en informent les pilotes, qui travaillent à tour de rôle. Il faut de trois quarts d'heure à une heure pour piloter un bâtiment, et un peu plus à la sortie, avec des bâtiments lourdement chargés.

Si l'on tient compte des faits, il n'existe pas de service régulier de bateau-pilote, ce qui est logique. Quand on a besoin de ce service, on l'obtient sur la base du trajet, en louant un bateau, sauf dans le cas du pilote Mooney qui utilise son propre bateau de pêche. Ces bateaux ne détiennent pas de permis de l'autorité. Quand un pilote est à bord, il arbore le pavillon de pilote.

Les bateaux affectés au service de bateau-pilote sont basés à Caraquet où les pilotes les prennent pour franchir les six milles qui les séparent de la zone d'embarquement où les attendent les navires.

Un seul pilote pourrait aisément effectuer tout le travail. En 1967, au cours des six mois et demi de la saison de navigation, la moyenne du volume de travail fut de 2 navires par mois (quatre trajets). Un second pilote est nécessaire pour assurer un service ininterrompu, en cas d'indisponibilité, pour une raison quelconque, du premier pilote. On peut y parvenir soit, solution actuelle, en répartissant le volume de travail entre les pilotes, soit en gardant le second pilote comme pilote de relève, à condition qu'il puisse garder son expérience par des affectations de pilotage ou, s'il a un autre emploi, par la navigation dans les eaux de la circonscription.

#### 5. RÉMUNÉRATION DES PILOTES ET TARIF

Le tarif laisse à désirer en ce que les mêmes taux s'appliquent aux trajets et aux mouvements. Le problème ne se pose peut-être que théoriquement puisque, semble-t-il, on n'effectue jamais de mouvements. On ne trouve pas ce renseignement, comme il se devrait, dans les rapports annuels et les espaces prévus pour les détails des affectations sont laissés en blanc. Toutefois, un mouvement pouvant toujours devenir nécessaire, il faudrait modifier le tarif en vue d'établir un taux raisonnable pour les différents types de mouvements pouvant être effectués dans la circonscription.

Comme on l'a dit dans les autres subdivisions au sujet de la structure du tarif, aucune raison ne justifie de garder le facteur tirant d'eau.

En ce qui concerne les droits de bateau-pilote, la pratique consiste à adresser à chaque navire une facture de \$20 pour le service à l'entrée et à la sortie, au lieu de demander \$5 pour chaque utilisation du bateau-pilote. Ce droit est sans doute plus conforme au prix que les pilotes paient aux propriétaires des bateaux; jusqu'ici, personne ne s'est opposé au paiement de ce droit, mais il est évidemment irrégulier et donne lieu à une infraction statutaire (Cf. art. 372, Loi sur la marine marchande). Cette pratique devrait donc cesser. Si l'on juge le taux actuel insuffisant, il faudrait redresser la situation par une modification du tarif, mais jusque-là, le secrétaire ne doit imposer que le droit prescrit.

Au cours de son témoignage, le pilote Mooney déclara que les capitaines demandent souvent aux pilotes de leur rembourser une partie des droits de pilotage, ce que les pilotes refusent toujours, ou suggèrent une augmentation du droit de pilotage, le surplus étant versé au capitaine. Le secrétaire déclara qu'il avait couru certaines rumeurs de ristournes, mais qu'il n'en avait aucune preuve.

On ne respecte pas le mode de mise en commun stipulé dans le règlement. Sans doute à cause du petit nombre de navires faisant mensuellement escale, on a pris l'habitude de partager les gains dès qu'une facture est payée. Le secrétaire déduit sa part et le reste est réparti également entre les pilotes, même si l'un d'eux a manqué son tour. Toutefois, la version n'est peut-être pas complète car, dans ce cas, les trois pilotes auraient reçu chaque année la même somme. Les registres montrent que ce n'est pas le cas et qu'il existe toujours des différences; p. ex., en 1967, les gains bruts annuels des trois pilotes ont été respectivement de \$872.60, \$694.10 et \$704.10.

## 6. ADMINISTRATION FINANCIÈRE

Le rapport de la circonscription contient très peu de renseignements financiers—aucun poste de dépenses, sauf les sommes payées aux pilotes. Jusqu'en 1966 inclusivement, ces sommes correspondent exactement au total des recettes, c.-à-d. le montant versé aux pilotes avant la déduction de la rémunération du secrétaire. Dans le rapport de 1967, l'écart entre les deux totaux (bien qu'on ne donne aucun détail) indique que le nouveau secrétaire déduisit sa rémunération de 5% (\$116.06) ainsi que certaines autres dépenses, probablement des frais de timbres, de papeterie et autres articles (\$3.78).

Le montant porté comme rémunération à chaque pilote n'est pas son revenu net puisque c'est une partie du revenu total, y compris les droits de bateau-pilote, dont il faut déduire les frais de location.

Il n'y eut jamais d'autre caisse dans cette circonscription (caisse de pilotes, de bien-être social, de retraite ou de secours). Les pilotes ne bénéficient pas des avantages de la Loi sur les accidents du travail, ni de la Loi

*Circonscription de pilotage de Buctouche (N.-B.)*

sur l'assurance-chômage, ni d'aucune protection de groupe quelconque. Le secrétaire ne déduit pas leurs cotisations au Régime de pensions du Canada. Les directives reçues du ministère des Transports précisait que «les pilotes sont considérés comme travailleurs autonomes et, à ce titre, étaient responsables personnellement du versement de la totalité de leurs cotisations au Régime de pensions du Canada» (Cf. *Titre I*, p. 91).