

Subdivision VII

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

Chapitre A

LÉGISLATION

1. LOI ET RÈGLEMENTS

Toute la législation relative à cette circonscription, sauf pour les nominations, est contenue dans trois décrets en conseil dont deux concernent la formation de la circonscription et le troisième, le règlement général de celle-ci.

(1) CRÉATION DE LA CIRCONSCRIPTION ET QUESTIONS CONNEXES

La circonscription a été créée par le décret en conseil C. P. 486, du 19 mai 1876 (pièce 1516a) qui en fixait les limites, nommait une commission de cinq membres comme autorité de pilotage et imposait le paiement obligatoire des droits. Sauf pour le nom des commissaires et les limites de la circonscription, ce décret en conseil est toujours en vigueur.

Les limites actuelles de la circonscription furent définies à nouveau quelques jours plus tard (C. P. 537, du 1^{er} juin 1876 [pièce 1516b]):

«...de façon à s'étendre de la pointe connue sous le nom de pointe Shediac en direction sud jusqu'à Cape Bald, et comprenant les eaux situées à l'ouest d'une ligne droite joignant ces pointes.»

(2) ORDONNANCES DE L'AUTORITÉ DE PILOTAGE

Le seul règlement actuellement en vigueur émanant de l'autorité de pilotage est le règlement général de la circonscription ratifié par décret C. P. 1961-1068, du 24 juillet 1961 (pièce 18).

Ce règlement est, de forme, de style et de fond, semblable à ceux des circonscriptions avoisinantes relevant d'une commission. Il porte que le pilotage est entièrement dirigé par le secrétaire dont la rémunération est fixée à 5% des recettes brutes de la circonscription, avec un minimum de \$10 par bâtiment. Il n'y a pas de chef pilote. Les exemptions statutaires n'ont été ni modifiées ni amplifiées. Pas d'apprentissage. On n'exige des candidats ni certificat de capacité, ni expérience de la mer ou des eaux locales. L'absence du service fait perdre la participation au partage du fonds commun. Les taux sont les mêmes à l'entrée et à la sortie, soit \$1.70 par pied de tirant d'eau,

plus une majoration de 3¢ par tonneau de jauge nette pour les bâtiments à propulsion mécanique. Le droit de bateau-pilote et le droit de mouvement sont de \$10 chacun.

2. HISTORIQUE DE LA LÉGISLATION

Antérieurement à la Confédération, le pilotage dans le port de Shediac ressortissait à la juridiction des tribunaux du comté de Westmoreland. Le 19 mai 1876, le décret C. P. 486 (pièce 1516a) créait une circonscription fédérale, nommait comme autorité de pilotage une commission de cinq membres choisis sur place, rendait obligatoire le paiement des droits de pilotage et fixait les limites de la circonscription qui s'étendaient du cap Cassies au cap Brûlé. Ces limites étaient sans doute erronées, car elles furent changées peu après par décret en conseil C. P. 537, du 1^{er} juin 1876 (pièce 1516b), qui les définissait à nouveau comme s'étendant de la pointe Shediac à Cape Bald, vers le sud, soit une distance de quelque 10 milles d'un promontoire à l'autre à travers la baie de Shediac. Ces limites sont toujours en vigueur.

Les règles et règlements relatifs à la «gouverne» des pilotes, établis par les juges de la Cour des sessions du comté, furent suivis de quatre groupes successifs de règlements, en 1879, 1900, 1943 et 1961 (règlement général actuel).

Le règlement de 1879 (ratifié par décret en conseil C.P. 686, du 17 mai 1879 [pièce 1516c]) contenait les dispositions habituelles régissant la profession des pilotes sous le régime de la libre entreprise, c.-à-d. les règles relatives à l'attribution des brevets, la fixation des taux et la concurrence. Il n'existait pas d'apprentissage. Les taux des trajets étaient basés sur le tirant d'eau, avec un taux plus élevé à l'entrée. Le capitaine pouvait choisir son pilote à la sortie. Les pilotes percevaient les droits et gardaient ceux qu'ils avaient gagnés, avec la seule obligation d'en aviser l'autorité. Les fonds dont disposait l'autorité consistaient uniquement en droits de brevets et en amendes.

Ce règlement fut remplacé par de nouveaux règlements et règles ratifiés par décret en conseil C. P. 1672, du 20 juillet 1900 (pièce 1516d). Le changement majeur était une augmentation des taux pour les aligner avec ceux en vigueur dans les ports voisins de Cocagne, Buctouche et Richibucto; on augmentait le taux pour les mouvements; la perception des droits incomberait au secrétaire dont la rémunération fut fixée à 2% des gains bruts des pilotes; ceux-ci gardaient les droits qu'ils avaient gagnés, moins leur contribution aux dépenses de la circonscription.

Le règlement de 1943 fut ratifié par décret en conseil C. P. 7626, en date du 1^{er} octobre 1943 (pièce 1516f). Il réglementait le service en prévoyant l'établissement d'un service commun de bateau-pilote et en obligeant les pilotes à partager le volume de travail et les recettes par un régime d'affectations et de mise en commun. Ce règlement resta en vigueur jusqu'à son remplacement, en 1961, par le règlement général actuel.

Chapitre B

MÉMOIRES

Aucun mémoire ne fut présenté.

Chapitre C

PREUVE

1. DESCRIPTION GÉNÉRALE, TRAFIC MARITIME ET PILOTAGE

La circonscription est entièrement comprise dans les limites de la baie de Shediac; du côté du large, sa largeur est de 10 milles et elle s'étend sur une distance de 7 milles jusqu'à Shediac. La majeure partie de la baie est couverte de bancs de vase et de sable et de hauts-fonds et n'offre qu'un chenal étroit d'une profondeur limitée ne dépassant pas 5 pi. à Shediac. Le seul port accessible aux bâtiments d'un tirant d'eau moyen est Pointe-du-Chêne, à un mille de Shediac, du côté du large. On y accède par un chenal bien balisé d'une encâblure de large et de deux milles de long, que l'on franchit en suivant deux routes rectilignes bien marquées par des feux d'alignement et des bouées. La profondeur minimale est de 14 pi. Les marées ont une amplitude de 2 à 3 pi. $\frac{1}{2}$ et la profondeur minimale au quai est de 18 pi. à basse mer. L'entrée du chenal, marquée par une bouée, peut être approchée de deux directions clairement indiquées par des feux d'alignement. Depuis 1963, tous les feux d'alignement sont automatiques et d'intensité accrue. Le port gèle en hiver.

Le tableau suivant, établi sur les statistiques du B. F. S. (pièce 1516i) concernant les navires d'au moins 250 tjn, et sur celles fournies par les rapports annuels de l'autorité de pilotage (pièce 35), montre l'importance du trafic maritime et du pilotage, et le volume de travail des pilotes (un trajet comprend normalement deux affectations).

Année	Statistiques du B.F.S. (navires de 250 tjn et plus)		Rapport de pilotage (navires de 250 tjn et plus)		
	Nombre d'arrivées	Jauge nette moyenne	Nombre de pilotes	Nombre de navires	Jauge nette moyenne
1960.....	(Absence de données)		3	16	1,366.7
1961.....			3	30	1,330.7
1962.....			3	22	1,602.0
1963.....			3	23	1,663.9
1964.....	18	1,524.2	3	20	1,720.7
1965.....	16	1,223.2	3	18	1,580.1
1966.....	5	1,329.6	3	10	1,685.4
1967.....	10	1,480.8	3	13	1,418.8

Ce tableau montre que la circonscription reste maintenant hors du trafic maritime moderne et que même un bâtiment de taille moyenne ne peut entrer à Pointe-du-Chêne ou en sortir avec une pleine cargaison. Le m/v norvégien *Belbetty*, 2,990 tjn, accosté à Pointe-du-Chêne en 1964, était le plus gros navire y ayant fait escale jusque là (pièce 36).

Le cabotage constitue la majeure partie du trafic maritime et le port ne sert qu'aux besoins locaux. Les principales exportations consistent en bois à pâte et produits du bois et du poisson, mais, depuis quelques années, une diminution notable se fait sentir.

Les pilotes recommandèrent l'approfondissement du chenal ou, tout au moins, des dragages d'entretien en vue de maintenir la profondeur normale, plus particulièrement au quai de la *Robin Hood Flour Mills*. Ici encore, les facteurs déterminants sont l'économie et l'intérêt public.

La navigation dans le chenal, d'une longueur approximative de 2 milles entre la zone d'embarquement des pilotes, au large de la bouée d'entrée, et le quai de Pointe-du-Chêne, n'offre pas d'autres dangers que ceux dus aux forts vents du nord-est et à l'ensablement.

2. ORGANISATION DU PILOTAGE

Immédiatement après la Seconde Guerre mondiale, le trafic maritime devint insignifiant (un navire en 1946, et deux, en 1947, pour 4 pilotes) et l'organisation du pilotage cessa de fonctionner en dépit de la continuation d'une certaine activité du pilotage. Le secrétaire ne fit pas parvenir son rapport annuel de 1948, ni ceux de 1950 à 1959. Les demandes répétées adressées par le surintendant du pilotage à Ottawa au secrétaire et à la commission de pilotage demeurèrent sans réponse et le ministre des Transports en conclut que la commission locale n'existait plus. Toutefois, on ne prit aucune mesure à cet égard et ce n'est que lorsqu'un résidant de la région, désireux de devenir pilote, s'aperçut que personne n'était en mesure de lui délivrer un brevet qu'il demanda à son député de soulever la question au ministère des Transports. Cette démarche eut le résultat voulu. Le décret en conseil C.P. 1959-878, du 9 juillet 1959, nomma une nouvelle commission de pilotage de trois membres dont l'un, M. J. C. Cunningham, fut aussi désigné comme secrétaire-trésorier. En 1968, il détenait encore ce poste. Le ministère s'occupa activement aussi de réorganiser la circonscription. Les fonctionnaires du ministère se rendirent sur les lieux pour expliquer à l'autorité de pilotage et au secrétaire en quoi consistaient leurs fonctions et leurs obligations (pièce 1147). La circonscription a fonctionné normalement depuis et les rapports annuels sont envoyés régulièrement (pièce 35).

3. PILOTES

Pendant plusieurs années, il y eut trois pilotes. Ce sont des pêcheurs de métier qui ne détiennent aucun certificat de capacité de la marine.

Il semble qu'il n'y ait aucun dossier ou rapport concernant un accident quelconque au cours des dernières années.

Les demandes de pilote sont normalement adressées au secrétaire qui en informe les pilotes. Ceux-ci, au nombre de trois, travaillent à tour de rôle, à leur convenance. Ils utilisent comme bateau-pilote leur bateau de pêche auquel on délivre à cet effet un permis annuel.

Un trajet de pilotage, y compris l'accostage, prend une demi-heure environ. Les navires en pleine charge doivent attendre la pleine mer. Les mouvements sont rares; on n'en a signalé qu'un depuis huit ans.

Le faible volume de pilotage réparti entre les trois pilotes représentait, en 1967, une moyenne inférieure à deux trajets mensuels. Un seul pilote pourrait facilement s'en acquitter mais, afin d'assurer la permanence du service, il est bon de breveter un autre pilote soit pour servir de pilote de relève, soit pour partager les affectations, si l'on juge préférable cette dernière solution.

4. RÉMUNÉRATION DES PILOTES ET TARIF

D'après le règlement, la rémunération de chaque pilote est une part égale du fonds commun, c.-à-d. des recettes nettes de la circonscription. Toutefois, on suit une méthode tout à fait différente. D'après les données financières contenues dans les rapports annuels, il semble que chaque pilote touche effectivement les droits (y compris les droits de bateau-pilote) qu'il a gagnés après déduction de la rémunération du secrétaire. En outre, les pilotes partagent entre eux les petites dépenses d'exploitation telles que timbres, téléphone et transports. Néanmoins, comme on l'a déjà dit, ils se répartissent le volume de travail aussi équitablement que possible; cette manière de procéder est logique lorsque, par suite d'un si faible volume de travail, le pilotage ne constitue qu'une occupation secondaire. Dans ce cas, il faut évidemment s'attendre à ce que les pilotes se livrent à d'autres occupations incompatibles parfois avec leur disponibilité et, par conséquent, avec un partage égal du volume de travail. Le tableau comparatif suivant indique, entre autres, les gains nets des pilotes pour l'année de pointe 1961 et pour 1967. Ces chiffres ne représentent pas cependant les gains nets réels, car bien qu'ils comprennent les droits de bateau-pilote, on n'a pas déduit le coût aux pilotes de ce service qu'ils assurent eux-mêmes, d'autant plus que les données dont on dispose ne permettent pas d'en déterminer le montant exact.

Les pilotes ne bénéficient d'aucune caisse de bien-être social, de retraite ou de secours quelconque.

Circonscription de pilotage de Shediac (N.-B.)

Le tarif ne prévoit des taux que pour les trajets, les mouvements et le service de bateau-pilote. Les droits de mouvements et de bateau-pilote sont fixés au montant forfaitaire de \$10 chacun. La structure du tarif pour un trajet de pilotage est la même que dans la plupart des circonscriptions voisines, c.-à-d. un taux par pied de tirant d'eau (\$1.70), plus un taux supplémentaire par tonneau de jauge nette (3¢) pour les bâtiments à propulsion mécanique. (Au sujet de cette structure, cf. p. 404.)

5. ADMINISTRATION FINANCIÈRE

Le secrétaire s'occupe de l'administration financière. Au moyen des fiches de pilotage que lui remettent les pilotes après chaque affectation, il calcule les droits de pilotage, en établit les factures et les perçoit. Il prépare aussi les rapports annuels requis et les adresse au ministère des Transports. Le tableau suivant fournit une comparaison des données financières contenues dans les rapports annuels de 1961 et 1967.

	1961	1967
RECETTES		
Droits de pilotage.....	\$4,087.90	\$1,934.65
Droits de permis du bateau-pilote.....	3.00	3.00
Recettes totales.....	4,090.90	1,937.65
DÉBOURSÉS		
Salaire du secrétaire.....	269.65	125.75
Affranchissement.....	2.25	1.00
Téléphone.....	2.20	15.00
Transports.....	12.37	4.00
Dactylographie.....	Néant	2.00
Frais bancaires.....	Néant	9.00
Rémunération des pilotes.....	1,124.09	702.92
	1,439.02	492.71
	1,226.32	585.27
Solde en banque.....	3,789.43	1,780.90
	15.00	Néant
	\$4,090.00	\$1,937.65

Subdivision VIII

CIRCONSCRIPTION DE PILOTAGE
DE PUGWASH (N.-É.)

Chapitre A

LÉGISLATION

1. LOI ET RÈGLEMENTS

La législation spéciale relative à la circonscription de Pugwash se trouve dans le décret en conseil créant la circonscription et dans le règlement général.

(1) CRÉATION DE LA CIRCONSCRIPTION ET QUESTIONS CONNEXES

Le règlement donnant l'existence juridique à la circonscription est celui qui la créa, en 1877, c.-à-d. le décret C.P. 90, du 2 février 1877 (pièce 1517*a*). Sauf pour les nominations et le nombre des titulaires, ce décret n'a pas été modifié. Il nommait une commission de trois membres (cinq membres, maintenant) pour assurer la fonction d'autorité de pilotage, rendait obligatoire le paiement des droits et établissait les limites de la circonscription:

«...ladite circonscription s'étendant à l'est jusqu'à Cape Cliff et à l'ouest ou au nord-ouest jusqu'à Lewis Head, tous deux dans le comté de Cumberland susdit.»

Le 16 juin 1894 (décrets en conseil 1793 et 1812 [pièce 1517*c* et *d*]) le gouverneur en conseil rectifia une erreur (Cf. p. 500) en redéfinissant les limites telles que ci-dessus.

(2) ORDONNANCES DE L'AUTORITÉ DE PILOTAGE

Les règlements établis par l'autorité de pilotage sont tous contenus dans le règlement général de 1962 (C.P. 1962-898, du 20 juin 1962), modifié en 1964 en ce qui concerne les taux (C.P. 1964-1492, du 23 septembre 1964). Quant à la forme et au fond, ce règlement est analogue aux règlements des circonscriptions voisines. Il porte que le secrétaire dirige entièrement le service en procédant aux affectations et à la mise en commun des gains des pilotes. Les seules conditions préalables exigées des candidats pilotes ont trait à l'âge (21 à 60 ans) et aux aptitudes physique et mentale; toutefois, ils doivent être reçus à un examen portant sur les connaissances nautiques et locales. On n'exige ni apprentissage, ni certificat de capacité de la marine, ni expérience antérieure des eaux de la circonscription. On délivre d'abord

un brevet de stage et, par la suite, un brevet permanent. La structure du tarif est la même que celle des tarifs des circonscriptions voisines: trajets de pilotage, \$2 par pied de tirant d'eau et 2¢ par tonneau de jauge nette; mouvements et service de bateau-pilote, \$10 chacun.

2. HISTORIQUE DE LA LÉGISLATION

Antérieurement à la Confédération, le contrôle public sur le pilotage en Nouvelle-Écosse n'existait que dans les ports principaux et, dans chaque cas, relevait d'une loi spéciale du Parlement. En 1851, ces lois spéciales furent codifiées dans un statut général ne s'appliquant qu'aux ports nommément désignés et comprenant Pugwash (Cf. p. 179).

Le pilotage organisé de Pugwash remonte à 1833, lorsqu'une loi de la Nouvelle-Écosse autorisa les juges de la Cour des sessions de la paix du comté de Cumberland à attribuer des brevets aux pilotes et à établir les règlements nécessaires. La loi fixait aussi les taux et interdisait l'exercice du pilotage aux personnes ne possédant pas la qualification voulue. En 1835, l'application de la loi fut étendue au port de Wallace. En 1848, la loi fut remplacée par un autre statut qui s'appliquait à Pugwash, Wallace et Pictou. Ce statut général entra en vigueur en 1851.

Pugwash devint une circonscription fédérale de pilotage en 1877, par décret C.P. 90, du 2 février 1877 (pièce 1517a) qui nommait trois résidents du lieu commissaires de pilotage pour en constituer l'autorité, rendait obligatoire le paiement des droits de pilotage, et fixait les limites de la circonscription telles que mentionnées ci-dessus.

Ces limites comprenaient la baie de deux milles de largeur entre le promontoire Lewis et la pointe Fishing, qui constitue l'estuaire commun des rivières Philip et Pugwash, et aussi les quelque dix milles de côte s'étendant plus à l'est du cap Cliff. Il n'y avait évidemment pas de pilotage le long de cette partie de la côte et elle ne fut incluse dans la circonscription que parce que le gouvernement avait pour ligne de conduite, à cette époque, d'attribuer toute la côte aux circonscriptions de pilotage.

Le 15 juin 1877, le décret en conseil C.P. 562 (pièce 1517b) ratifiait de nouveaux règlements remplaçant ceux qu'avaient établis les juges de la Cour des sessions de la paix. On y conservait la plupart des dispositions des anciens règlements antérieurs à la Confédération et rédigés en vertu du statut de la Nouvelle-Écosse. On y prévoyait des règles relatives à l'exercice de la profession de pilote sous le régime de la libre entreprise, entre autres, que le fait pour un pilote d'avoir pris en charge un navire à l'entrée lui donnait le droit de le piloter à la sortie, à moins d'ordre contraire de l'autorité de pilotage. Les pilotes étaient tenus d'appliquer les règlements de quarantaine et de rendre compte. Une disposition prévoyait le règlement des différends. On définissait les limites au delà desquelles les pilotes ne pouvaient ni aller

à la rencontre des navires ni les héler; ces «limites des pilotes» s'étendaient vers le large jusqu'à la frontière provinciale, dans le détroit de Northumberland. Les pilotes devaient fournir une caution et des garanties assurant leur respect des règlements. La structure du tarif était la même que dans les autres circonscriptions de la Nouvelle-Écosse (vestige de la période antérieure à la Confédération); c.-à-d. une échelle basée sur la jauge, les taux étant moins élevés à la sortie qu'à l'entrée; le passage des ponts basculants, à Port Philip ou à Pugwash, comportait, dans chaque sens, un droit supplémentaire de 2.5¢ par tonneau de jauge nette.

En 1889, lors de la codification des divers décrets du gouverneur en conseil relatifs à la création des circonscriptions et aux questions connexes (C.P. 1261, du 12 juin 1889 [pièce 1532]), on fit la même erreur que pour Halifax (Cf. p. 168), c.-à-d. qu'on définit les limites de la circonscription comme étant à la fois les limites établies par décret C.P. 90, et les «limites des pilotes» définies dans le règlement. On corrigea cette erreur en 1894 (décrets en conseil C.P. 1793 et 1812 [pièce 1517c et d]), en enlevant l'expression «limites des pilotes» de la définition des limites de la circonscription et en confirmant la définition initiale.

En 1938, le décret C.P. 1211, du 30 mai 1938 (pièce 1517k) ratifia un nouvel ensemble de règlements qui restèrent en vigueur jusqu'à leur remplacement, en 1962, par le règlement général actuel.

Le règlement de 1938 établit le pilotage entièrement dirigé, y compris les affectations et la mise en commun des gains des pilotes. Il fixa la zone d'embarquement à un mille et quart au nord-est du phare de Pugwash. On adopta la structure du tarif des circonscriptions voisines, soit \$1.50 par pied de tirant d'eau et 1¢ par tonneau de jauge nette. On conserva le droit supplémentaire de 2.5¢ par tonneau de jauge nette pour le pilotage en amont de plus d'un mille et demi des ponts basculants de Pugwash ou de Port Philip. On institua un droit de bateau-pilote de \$3, dont le produit servirait à l'entretien et aux réparations de ce bateau; on porta ce droit à \$5, en 1947, et à \$10, en 1962. Le droit de mouvement était de \$5 et majoré de 50% pour une distance supérieure à 4 milles (pièce 1517k).

NOTE

(A lire dans le contexte de la p. 503)

Le 1^{er} mai 1969, deux pilotes réussirent, à la pleine mer, à conduire et à accoster au quai au sel le plus grand bâtiment à entrer dans le port: le s/s *Hallfax*, 5,113 tjn, 7,470 tjb. L'évitage du navire avant l'accostage se révéla être une manœuvre difficile et délicate, à cause de sa longueur, 445½ pi. hors tout, et l'étendue restreinte du port. Le navire appareilla le lendemain, à marée haute, avec plus de 9,000 tonnes de sel en vrac, établissant ainsi un record comme le plus grand bâtiment avec le plus gros chargement, à entrer dans le port et en appareiller.

Chapitre B

MÉMOIRES

Aucun mémoire ne fut présenté.

PREUVE

1. DESCRIPTION GÉNÉRALE

Les limites de la circonscription, décrites dans la législation pertinente (Cf. p. 498), ne correspondent pas aux exigences réelles. Il n'existe comme pilotage que le pilotage portuaire de Pugwash, et aucun pilotage ne s'effectue le long de la côte de dix milles, entre la pointe Pugwash et le cap Cliff et il n'existe ailleurs aucun besoin de pilotage côtier. On devrait donc modifier les limites de la circonscription en vue de les adapter aux besoins actuels et qu'elles ne comprennent que les approches du port de Pugwash et ses eaux restreintes.

En pratique, Pugwash est le seul port de la circonscription. Du point de vue du pilotage, Port Philip, situé à un mille et demi environ en amont de la rivière Philip, n'a qu'une importance négligeable puisqu'il n'est accessible qu'aux petits bâtiments. Une barre de sable et de pierres obstrue l'entrée de la rivière et la profondeur du chenal étroit et tortueux n'est que de 5 pi. L'amplitude des marées varie de 6 pi. $\frac{1}{2}$ à 8 pi.

Le port de Pugwash se trouve au fond de la baie de Pugwash, à l'embouchure de la rivière du même nom. Son activité accrue de ces dernières années est due surtout aux exportations plus importantes de sel des mines locales. Le port gèle en hiver.

Le chenal a trois milles de long; une bouée marque le bord du récif du côté ouest et deux feux d'alignement marquent la première route à suivre (1 mille). Deux autres feux d'alignement marquent la seconde route rectiligne à parcourir pour franchir la barre et pénétrer dans le chenal tortueux d'un mille, bien marqué par des bouées, qui mène aux quais principaux. Seuls les petits bâtiments peuvent monter en amont, le pont fixe Palmerstone (qui n'est plus un pont basculant) avec une hauteur libre de 10 pi., qui enjambe la rivière à la pointe Chapel, formant obstacle à la navigation. Au delà, il n'y a plus de pilotage.

La profondeur minimale sur la barre est de 13 pi. et l'amplitude des marées varie de 6 pi. $\frac{1}{2}$ à 8 pi. A basse mer, on trouve des profondeurs de 22 et 24 pi. le long des quais.

La Division des aides à la navigation du ministère des Transports a fait savoir (pièce 1527) que depuis 1963 on a placé, aux approches de Pugwash, un nouvel alignement de deux feux et six bouées lumineuses, dont deux munies de réflecteurs radar. On a proposé que le ministère des Travaux publics procède à un dragage étendu du chenal.

Le tableau suivant, tiré des statistiques du B. F. S. concernant les navires de 250 tjn et au-dessus et des données des rapports annuels de l'autorité de pilotage, montre l'étendue et l'importance du trafic et le volume de travail des pilotes (pour les statistiques relatives au pilotage, un trajet comprend normalement deux affectations).

Année	Statistiques du B.F.S. (navires de 250 tjn et plus)		Rapports de pilotage		
	Nombre de navires	Jauge nette moyenne	Nombre de pilotes	Nombre de navires	Jauge nette moyenne
1959.....	13	584.5	2		
1960.....	5	1,421.2	2	12}	(absence
1961.....	19	1,454.4	2	24}	de
1962.....	32	1,595.6	2	34}	données)
1963.....	36	1,626.9	2	36	1,636.9
1964.....	41	1,638.7	2	40	1,733.3
1965.....	37	1,305.7	3	37	1,339.4
1966.....	52	1,344.4	3	46	1,469.8
1967.....	43	1,502.6	3	35	1,766.0

L'accroissement du trafic depuis 1962 est dû surtout à celui des exportations de sel. La plupart des navires, même petits, prennent un pilote, mais certains navires réguliers n'en prennent pas. L'influence de la profondeur utile sur la barre est marquée par le fait que la jauge nette moyenne des navires ne change pas. Le volume de travail de chaque pilote est faible.

En 1963, le pilote Brownell déclara n'avoir jamais, à la sortie, piloté un navire d'un tirant d'eau supérieur à 21 pi. Il ajouta que ce fut en 1962 qu'on pilota les deux plus grands navires, d'environ 350 pi. de long et de 2,000 tjn.

Normalement, le pilote entre le navire au port à la fin du flot, alors que le courant de marée entrant est faible, mais suffisant pour aider l'évitage du navire à l'accostage. Les navires de faible tirant d'eau peuvent entrer à n'importe quel moment, mais ceux de plus fort tirant d'eau doivent attendre que la marée leur permette de passer la barre.

Depuis 1962, on effectue du pilotage de nuit, surtout celui des bâtiments qui transportent du sel; mais on pilote de jour la plupart des navires. Il faut au maximum une demi-heure à une heure pour piloter un navire de la station d'embarquement au quai, suivant la taille, le tirant d'eau et l'état de la marée.

2. ORGANISATION DU PILOTAGE

L'autorité de pilotage est composée de cinq membres, nombre trop élevé compte tenu du peu de travail à faire mais qui, apparemment, servait aux fins de la politique locale en faisant de ces fonctions des titres honorifiques.

Les cinq commissaires du pilotage furent remplacés en bloc, en 1958, et le 9 décembre 1963, quatre d'entre eux étaient démis de leurs fonctions. A chaque fois, la désorganisation fut complète car la fonction de secrétaire-trésorier étant assurée par l'un des commissaires, démis de ses fonctions, il n'existait aucune continuité d'une administration à l'autre.

Lors des audiences de la Commission, en 1963, le secrétaire, M. D.M. Macaulay, déclara qu'en entrant en fonction, en 1958, tout ce qu'il put obtenir de son prédécesseur fut une copie du rapport annuel de cette année-là et un exemplaire du règlement. Le président de la commission, à cette époque, M. H. I. Smith, dit qu'on n'avait pas assez appuyé sur l'aspect politique, et ajouta que le gouvernement étant changé, il était à prévoir que tous les commissaires du pilotage seraient remplacés et que l'un des deux pilotes serait démis de ses fonctions, procédé qui, selon lui, paralysait la bonne administration et le fonctionnement de la circonscription.

On a donné comme explication de la révocation des commissaires et du secrétaire, en 1963, le fait qu'ils étaient tous membres du parti de l'opposition et s'occupaient activement de politique.

Les deux pilotes permanents démissionnèrent au début de la saison de navigation suivante, laissant la circonscription sans pilote. On donna comme raison à cette crise la nomination du nouveau secrétaire (pièce 1517q).

A l'époque des audiences de la Commission, les deux pilotes étaient M. Gordon Bollong, breveté en 1936, et M. Fred Brownell, breveté en 1956. Ni l'un ni l'autre ne détenait un certificat de capacité; tous deux étaient des pêcheurs connaissant les eaux de la circonscription. Le pilote Brownell avait acquis ses connaissances en accompagnant d'autres pilotes pendant deux ans, après quoi un résidant de Pugwash, détenteur d'un certificat de capitaine au cabotage, lui avait fait subir un examen portant sur sa compétence.

Le pilote Brownell témoigna que ne pouvant gagner leur vie avec le seul pilotage, ils se livraient à la pêche au homard. Au printemps et à l'automne l'un effectuait du pilotage et l'autre pêchait; à l'occasion, ils exerçaient tous deux du pilotage. Quel que fût le nombre des affectations de chacun, ils partageaient également leurs gains de pilotage. On a cessé cette pratique.

Leur démission, au début de 1964, laissa la circonscription sans pilote. Étant donné l'urgence de cette situation, la nouvelle commission demanda à M. H. Van Ember, 75 ans, ex-pilote et chef pilote (appelé «Capitaine des pilotes» dans les rapports annuels), de former, d'aider et de diriger les deux

personnes inexpérimentées auxquelles on avait délivré un brevet de pilote. Il manœuvrait aussi le bateau-pilote. M. Van Ember assumait cette fonction pendant deux ans et demi. En 1965, on porta à trois le nombre des pilotes.

Bien que, jusqu'en 1964, le règlement ne prévît pas d'apprentissage, il y avait toujours un ou deux aspirants pilotes auxquels on versait une certaine rémunération. M. Macaulay déclara que cette faible rémunération (\$10 par navire) n'était pas suffisamment attrayante pour les retenir.

3. OPÉRATIONS DE PILOTAGE

Les pilotes embarquent ou débarquent à l'entrée de la baie, du côté ouest, dans le voisinage de la bouée rouge placée à la limite de l'eau profonde. Ils utilisent leur bateau de pêche comme bateau-pilote. L'autorité de pilotage n'accorde pas de permis pour ces bateaux.

Il n'existe pas de service proprement dit d'affectations et les pilotes s'arrangent entre eux pour partager le travail. Les demandes de pilotage sont peu fréquentes et un pilote suffirait largement à la tâche, avec une moyenne mensuelle de 12 affectations (6 navires). Si l'on tient compte du temps de déplacement du pilote, il faut en moyenne deux heures pour chaque trajet, soit un volume de travail moyen de 24 heures par mois à répartir entre trois pilotes.

Une fois de plus, une demande aussi faible contraint les pilotes à occuper un autre emploi et le pilotage devient une occupation secondaire. C'est pourquoi leur nombre doit être suffisant pour assurer la disponibilité de l'un d'eux quand il en est besoin.

La structure du tarif au regard des taux de trajets est semblable à celle du tarif des circonscriptions voisines, c.-à-d. basée sur la jauge nette et le tirant d'eau. En 1964, le droit fut augmenté substantiellement à \$2 par pied de tirant d'eau et 2¢ par tonneau de jauge nette.

Le tarif prévoit un droit supplémentaire de 2.5¢ par tonneau de jauge nette pour les navires qui montent en amont des ponts basculants des rivières Pugwash et Philip. Cette disposition est désuète, puisque des ponts fixes ont, depuis longtemps, remplacé les ponts basculants. M. Macaulay déclara n'avoir jamais eu l'occasion d'imposer ce droit supplémentaire puisqu'il ne s'effectue aucun pilotage au delà des ponts.

Le règlement prévoit un droit de \$10 pour les mouvements. D'après les rapports annuels, les pilotes n'ont jamais été appelés à effectuer des mouvements au cours de la dernière décennie.

Jusqu'en 1963 inclusivement, les pilotes partageaient leurs gains également. De 1960 à 1963, leur «salaire net», après déduction de la rémunération de 5% du secrétaire, fut de \$418.73, \$1,008, \$1,949.75 et \$2,157. Cependant, ce n'est pas absolument le salaire net, car les pilotes fournissent eux-mêmes leur transport par bateau-pilote et ont coutume de payer leur préposé aux amarres.

Cette manière de procéder fut changée lors de la nouvelle organisation qui suivit la démission des deux pilotes, en 1964. Le montant inégal des gains des trois pilotes montre que bien que le travail soit réparti équitablement, chaque pilote reçoit les droits qu'il a gagnés, moins sa part des dépenses d'exploitation. En 1967, les pilotes reçurent respectivement \$3,113.89, \$2,642.21 et \$2,622.21, soit un total de \$8,378.31 prélevé sur les recettes totales de \$9,308.08 de la circonscription.

4. ADMINISTRATION FINANCIÈRE

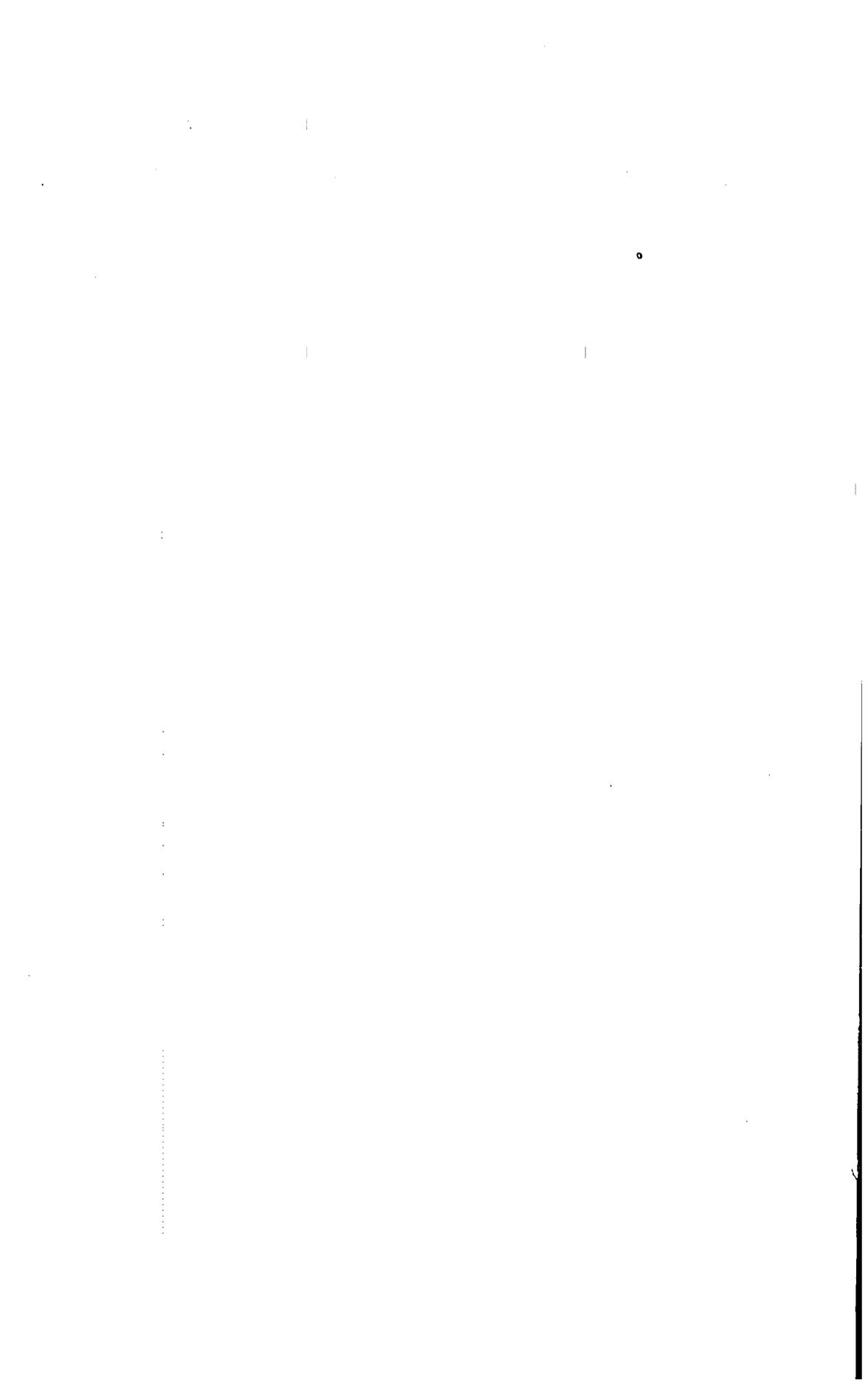
Le secrétaire assume la responsabilité de l'administration financière, c.-à-d. la facturation et la perception des droits de pilotage, l'établissement des comptes d'exploitation de la circonscription et le paiement aux pilotes de leurs gains nets. Il prépare aussi le rapport annuel à faire parvenir au ministère des Transports.

Les bouleversements et le manque de continuité dans l'administration financière qui en découle se sont traduits par l'impossibilité d'une comparaison entre les états financiers présentés à quelques années d'intervalle; p. ex. la démission des deux pilotes, en 1964, entraîna de nouveaux postes de dépenses tels que le coût des services du «capitaine des pilotes». En dépit du peu de renseignements contenus dans les rapports annuels, on se rend compte des nombreux changements survenus d'une année à l'autre par un manque de continuité tel que des rapports financiers à quelques années d'intervalle ne peuvent plus être comparés l'un à l'autre; ainsi les gains ne sont plus mis en commun et les droits supplémentaires, non prévus dans le règlement, sont imposés pour le service des amarres. Ces droits sont perçus à titre de droits de pilotage comme le sont aussi les droits exigés pour les services des petits bateaux utilisés comme remorqueurs.

COMMENTAIRE

D'après les rapports annuels, il semble que la circonscription soit administrée comme une entreprise privée, en ignorant complètement la législation en vigueur. Il s'ensuit une situation incompatible avec la fonction publique de l'autorité de pilotage et susceptible de mettre en cause la responsabilité personnelle des commissaires du pilotage, du secrétaire-trésorier et aussi de la Couronne. Il ne faut pas permettre la continuation d'un tel état de choses. L'autorité de pilotage de la circonscription a le devoir d'adopter une procédure administrative et d'édicter les règles les plus propres à satisfaire aux exigences du service en les incluant dans ses règlements. Ceux-ci doivent être modifiés, au besoin, en vue de tenir compte des conditions changeantes; mais, après leur confection et leur ratification, il faut les observer strictement tant qu'ils ne sont pas légalement modifiés.

Une situation juridique aussi déplorable ne se serait pas produite si, d'une part, on n'avait pas considéré la nomination des commissaires du pilotage comme une récompense politique, mais qu'on les eût choisis pour leur compétence administrative et leurs connaissances en matière de transport par eau, et si, d'autre part, le ministère des Transports se fût effectivement acquitté de ses fonctions de surveillance et, adoptant une attitude positive, eût guidé et aidé la circonscription plutôt que de s'en tenir à une politique de non-engagement.



Subdivision IX

CIRCONSCRIPTION DE PILOTAGE DE PICTOU (N.-É.)

LÉGISLATION

1. LOI ET RÈGLEMENTS

La législation spéciale relative à la circonscription de Pictou est contenue dans deux décrets en conseil concernant la formation de la circonscription et dans le règlement général de la circonscription.

(1) CRÉATION DE LA CIRCONSCRIPTION ET QUESTIONS CONNEXES

L'existence juridique de la circonscription est établie par le décret C.P. 225 $\frac{1}{2}$ du 23 mars 1874, par lequel le gouverneur en conseil créait la circonscription, nommait une commission locale comme autorité de pilotage, définissait ses limites et décrétait le paiement obligatoire des droits de pilotage. Ce décret, sauf pour les nominations et les limites de la circonscription, est encore en vigueur (pièce 1518a).

Par décret en conseil C. P. 1891, du 26 juillet 1913 (pièce 1518f), les limites de la circonscription furent ramenées telles que dans la définition de 1874:

«... et qu'au lieu de ce qui précède, les limites de la circonscription ci-dessus mentionnée soient comme suit:

Les limites des pilotes, pour le port de Pictou, s'étendront du point le plus à l'est de l'île Pictou, sur une ligne s'étendant de ce point vers le sud-est, jusqu'au littoral du golfe, au quai Arisaig; et elle sera bornée à l'ouest par une ligne tirée de l'île Amet à Rocky Point, à la limite du comté; et engloberont toutes les eaux navigables du comté de Pictou.»

Le décret confond «limites de la circonscription» avec «limites des pilotes» pour le port, erreur fréquente à l'époque, mais il est clair, d'après le texte, que les deux sont synonymes.

(2) ORDONNANCES DE L'AUTORITÉ DE PILOTAGE

Le règlement général actuel remonte à 1963 (ratifié par C. P. 1963-214 du 8 février 1963 [pièce 1518i], qui remplaça le règlement de 1940 [pièce 1518g]). Il assure l'uniformité du règlement de la circonscription et de ceux des circonscriptions adjacentes, met fin, théoriquement, à la libre entreprise

et modifie le statut des pilotes en celui d'employés *de facto* en établissant l'entière direction de la fourniture des services. Comme dans les autres circonscriptions régies par une commission, on n'observe pas les dispositions qui ne répondent pas aux exigences locales.

Le règlement général prévoit un service dirigé par le secrétaire. Les gains des pilotes sont mis en commun, leur rémunération est une part égale du revenu net de la circonscription, et les absences ne sont pas payées. Le salaire du secrétaire est fixé à 5% des recettes brutes. Il n'y a pas d'apprentissage. On n'exige d'un candidat pilote ni un certificat de capacité ni une expérience maritime quelconque, mais il doit subir devant un jury d'examen une épreuve portant sur des connaissances nautiques et locales. S'il réussit à l'examen, il reçoit un brevet provisoire, suivi d'un brevet permanent, pourvu que ses services soient satisfaisants. La structure du tarif de pilotage est la même que dans les circonscriptions adjacentes et les taux de trajets sont basés sur le tirant d'eau et la jauge, soit \$2 par pied de tirant d'eau et 2¢ par tonneau, plus un droit supplémentaire de \$1 par pied de tirant d'eau pour le pilotage fluvial. Les droits de mouvements et de service de bateau-pilote sont de \$10 chacun.

2. HISTORIQUE DE LA LÉGISLATION

Le pilotage, à Pictou, remonte à 1819. Cette année-là, une loi de la Nouvelle-Écosse (chap. 14) donnait aux juges des sessions de la paix du comté de Pictou le pouvoir d'attribuer des brevets aux pilotes, de fixer des droits de pilotage et d'établir des règles pour la «gouverner» des pilotes du port de Pictou. Cette loi fut modifiée, puis remplacée en 1849 par une autre loi concernant les ports de Pugwash, Wallace et Pictou, qui prévoyait la nomination d'une commission chargée de breveter et de diriger les pilotes dans chacun de ces ports. La loi de 1849 fut remplacée en 1851 par une loi générale s'appliquant aux ports déjà nommés, dont Pictou. Après refonte et unification, cette loi était en vigueur au moment de la Confédération.

Pictou fut établi comme circonscription de pilotage le 23 mars 1874, par C. P. 225 $\frac{1}{2}$ déjà mentionné. Le premier règlement qui suivit (ratifié par C. P. 537, du 11 mai 1874) conservait la structure d'organisation prévue par les règlements de l'ancienne autorité. Ce règlement fut modifié puis remplacé par le C. P. 1724, du 1^{er} mai 1940 (pièce 1518g) qui conservait également la même structure d'organisation et les principales caractéristiques de la législation antérieure à la Confédération. On maintint la libre entreprise et les pilotes pouvaient agir individuellement ou à titre de compagnie ne comptant pas plus de quatre membres. Chaque pilote travaillant à son compte recevait les droits qu'il avait gagnés, moins sa quote-part des dépenses de la circonscription, tandis que les droits gagnés par une compagnie, après déduction de sa quote-part des dépenses de la circonscription, étaient versés à ses membres et divisés entre eux en parts égales, à moins d'autres accords.

L'autorité de pilotage gérait une caisse de pilotes au bénéfice des pilotes dans le besoin ou des personnes à leur charge. Elle était alimentée par la moitié des droits de pilotage obligatoire reçus des navires hélés qui refusaient les services d'un pilote. Les navires non hélés avant d'atteindre une ligne imaginaire tirée de Cole's Point à Mackenzie Head devenaient exempts du paiement obligatoire qui ne s'appliquait pas au pilotage fluvial. Le pilote ayant piloté un navire à l'entrée avait le droit de le piloter dans la rivière et à la sortie, sauf en cas de plainte du capitaine ou d'un ordre contraire de l'autorité. Les pilotes devaient fournir un cautionnement annuel pour garantir l'exécution loyale de leurs obligations. La structure du tarif pour les trajets d'entrée et de sortie était la même qu'à Halifax, c.-à-d. une échelle basée sur la jauge, les taux étant quelque peu inférieurs à la sortie qu'à l'entrée. Le pilotage fluvial comportait des droits supplémentaires basés sur le tirant d'eau (25¢ par pied); le droit de mouvement était de \$4 et il n'y avait pas de droit de bateau-pilote.

Ce règlement fut remplacé par le règlement actuel qui prétendait établir un pilotage entièrement dirigé. On abolissait l'obligation des pilotes de déposer un cautionnement, ainsi que la caisse des pilotes, et l'on adoptait pour le tarif la structure en vigueur dans toutes les petites circonscriptions régies par une commission.

Le décret en conseil de 1874 établissait les limites de la circonscription telles qu'elles existent aujourd'hui, c.-à-d. toutes les eaux navigables entre la limite ouest du comté de Pictou et s'étendant vers l'est jusqu'à Arisaig, dans le comté d'Antigonish, et s'étendant au large vers l'ouest jusqu'à l'île Amet et vers l'est jusqu'à l'île Pictou.

En 1908, le C. P. 1608 du 21 juillet (pièce 1518e) étendait la limite est, sur la côte de la Nouvelle-Écosse, d'Arisaig au cap George, soit environ 70 milles le long de la côte de la Nouvelle-Écosse, la limite au large devant inclure toutes les eaux du détroit de Northumberland jusqu'à la partie de la côte de l'île du Prince-Édouard située entre les promontoires de Point Prim et Cape Bear.

Cette grande étendue supplémentaire d'eaux libres dans lesquelles les bateaux-pilotes étaient obligés de croiser pour aller au devant des navires entrants se révéla trop vaste et, par conséquent, préjudiciable à l'efficacité du service. Elle devint aussi superflue à mesure que les navires à propulsion mécanique remplaçaient les voiliers, car ils subissaient fréquemment d'importants retards dus à l'attente, au large du port, de l'arrivée d'un pilote. En 1913, le C. P. 1891 du 26 juillet (pièce 1518f) rétablissait donc les anciennes limites.

Chapitre B

MÉMOIRES

Aucun mémoire ne fut présenté.

PREUVE

1. DESCRIPTION GÉNÉRALE

Le décret en vigueur définit les eaux de la circonscription comme s'étendant sur une cinquantaine de milles le long de la côte de la Nouvelle-Écosse, de Rocky Point dans Amet Sound, à Arisaig. Ces eaux comprennent une vaste étendue d'eaux libres s'étendant à plus de 10 milles vers le large, du bord de l'eau profonde aux approches du port de Pictou. Le seul pilotage, à l'heure actuelle, s'effectue dans les approches et dans le port de Pictou, et parfois sur la rivière East qui s'y jette. Les navires entrant par l'ouest passent le chenal Caribou sans les services d'un pilote et il ne semble y avoir aucune raison pour qu'ils ne puissent faire de même à la sortie. On pourrait très bien établir la zone d'embarquement au bord de l'eau profonde, à l'entrée du port.

La présente circonscription trop étendue, conçue à l'origine pour les voiliers, a cessé depuis longtemps d'être nécessaire. En notre ère moderne d'aides de navigation améliorées ses limites devraient être redéfinies pour répondre aux exigences actuelles.

Le pilotage, dans la circonscription de Pictou, est en partie portuaire et en partie fluvial, c.-à-d. pilotage portuaire à l'entrée et à la sortie du port de Pictou, et pilotage fluvial sur la rivière East, jusqu'à Trenton et, occasionnellement, New Glasgow.

Pictou est situé au confluent des rivières West, Middle et East. On le considère comme l'un des meilleurs ports du détroit de Northumberland.

L'approche du port de Pictou ne présente aucune difficulté de navigation. Les pilotes montent à bord des navires en eau profonde, au sud de l'île Pictou. La profondeur utile du chenal d'accès est 21 pi. sur la barre, pour atteindre la bouée d'entrée. L'amplitude des marées varie de 5 pi. $\frac{1}{2}$ à 4 pi. $\frac{1}{2}$. De la bouée d'entrée au quai de Pictou, une distance d'environ trois milles, le chenal est large et profond, n'est pas sujet à l'ensablement et est bien balisé par des feux d'alignement et des bouées. Il existe dans le port de grandes zones de mouillage par des profondeurs de 40 à 45 pi. et plusieurs quais où l'on trouve jusqu'à 25 pi. d'eau. A Pictou, l'accostage ne soulève aucune difficulté, mais à Pictou Landing, de l'autre côté du port, il est très difficile d'accoster avec un fort courant de jusant.

Le port gèle pendant l'hiver et la saison de navigation dure approximativement du 1^{er} mai au 1^{er} décembre, suivant la rigueur de la température.

Des chaussées reliant une rive à l'autre empêchent maintenant les navires de naviguer dans les rivières Middle et West. La rivière East est navigable sur 4 milles $\frac{1}{2}$ pour les pétroliers et les navires de petite taille, jusqu'à Trenton où le pilotage prend fin. Avec une bonne marée, les navires de faible tirant d'eau peuvent monter jusqu'à New Glasgow, deux milles plus loin, en amont. De Pictou à Trenton, le pilotage fluvial comporte certains risques dus aux renversements des marées et des courants. Seuls les petits navires, la plupart des pétroliers de 300 à 400 tjn, s'y rendent. Le chenal est dragué à 12 pi. Le quai offrant la plus grande profondeur est celui de l'*Irving Oil Company*, avec 9 pi. à marée basse.

Le pilotage fluvial n'a lieu que de jour tandis que le pilotage à Pictou et Pictou Landing s'effectue de jour et de nuit, mais surtout de jour.

Pictou constitue un centre commercial important pour le cabotage et pour les expéditions de bois outre-mer. *Ferguson Industries Limited* y exploite des chantiers maritimes bien outillés pour la construction, la réparation et la conversion des navires, ce qui donne lieu à plusieurs arrivées et départs. Trenton est un grand centre de fabrication de l'acier. Ces deux ports, ainsi que Pictou Landing et New Glasgow, sont desservis par chemin de fer.

TRAFIC MARITIME ET PILOTAGE

La circonscription est surtout fréquentée par de petits caboteurs et pétroliers, des long-courriers de taille moyenne et des bateaux de pêche et de plaisance.

Le tableau suivant, établi sur des statistiques du B.F.S. concernant les navires de 250 tjn et plus (pièce 1483) et des statistiques fournies dans les rapports annuels de la circonscription (pièce 326), montre l'importance du trafic, du pilotage et du volume de travail des pilotes. (Pour le volume de travail, un navire piloté équivaut à 2 trajets; il faut ajouter un total de 21 mouvements depuis 1962.)

Année	Statistiques du B.F.S. (navires de 250 tjn et plus)		Rapports de pilotage.		
	Nombre de navires	Jauge nette moyenne	Nombre de pilotes	Nombre de navires pilotés	Jauge nette moyenne
1959.....	82	564.9	2	13	847.2
1960.....	80	547.4	2	14	996.5
1961.....	74	628.0	2	26	862.1
1962.....	96	579.5	2	25	788.8
1963.....	90	694.1	2	21	735.8
1964.....	85	627.7	2	32	820.3
1965.....	54	622.7	2	31	539.0
1966.....	87	629.0	2	35	682.9
1967.....	84	910.0	4	46	1,040.9

Ni le B.F.S., ni les rapports ne donnent des renseignements distincts pour Trenton. Les pilotes déclarèrent qu'un petit nombre seulement de pétroliers de l'*Irving Oil* s'y rendent et que les petits navires touchant parfois New Glasgow ne prennent pas de pilote.

Ce tableau montre un fait curieux: en dépit de la facilité d'accès et l'eau comparativement profonde, les navires pilotés dans cette circonscription sont en moyenne plus petits que ceux qui touchent Caraquet. Sur une moyenne de 9 années, 75% des bâtiments de 250 tjn et plus se sont dispensés des services d'un pilote. Toutefois, lorsque de plus grands navires fréquentèrent la circonscription, en 1967, un plus grand nombre en employèrent. Le trafic consiste surtout en pétroliers de 300 à 1,000 tjn. Quelques navires étrangers viennent charger de la pâte et du bois et deux caboteurs mixtes qui n'emploient pas de pilote y font régulièrement escale (m/v *Gaspé Nord* et m/v *Fergus*).

2. ORGANISATION DU PILOTAGE

L'autorité de pilotage est une commission de trois commissaires de pilotage, dont l'un assume les fonctions de secrétaire-trésorier. Leur poste est stable. M. D. M. MacPherson, le président, fut nommé en 1962, en remplacement de M. Ashton Munro, décédé, qui était en fonction depuis 1936.

La nomination du deuxième membre, M. J. F. English, remonte à 1936 et celle du troisième membre et secrétaire, M. R. F. English, remonte à 1953. M. MacPherson déclara que le secrétaire est bien au courant et règle les affaires de la commission sans qu'il soit nécessaire de tenir des réunions.

Le secrétaire certifica de la perte de tous les registres de pilotage antérieurs à 1959 dans un incendie qui détruisit les quais, y compris le bureau de pilotage. Il est gérant de la *Magdalen Transportation Company*. Il considère son poste à la commission locale comme une occupation secondaire et exécute son travail dans son propre bureau, sans frais et, de plus, regarde son salaire de secrétaire (5% des gains bruts) comme le loyer du bureau.

M. MacPherson convint, avec le secrétaire, que dans les petits ports comme Pictou, il ne devrait pas y avoir de commission locale et que toutes les fonctions inhérentes à un port public, c.-à-d. celles de capitaine de port, gardien de quai et autorité de pilotage, devraient être assumées par le même fonctionnaire. Il signala que le secrétaire passait une grande partie de son temps à communiquer avec le capitaine de port et le gardien de quai. Le ministère des Transports a laissé entendre qu'il pourrait être difficile de donner suite à la suggestion, car les diverses fonctions administratives portuaires relèvent de différentes directions du ministère.

Le secrétaire déclara en outre que bien qu'il ait obtenu son poste à la commission locale par influence politique, celle-ci n'intervenait d'aucune

façon dans le pilotage. Il estimait, de plus, que le pilotage ne devrait pas être obligatoire et que c'est au capitaine du bâtiment de décider s'il a besoin d'un pilote.

3. PILOTES

Pendant un certain temps après 1926, l'effectif fut de 4 pilotes. De 1957 à 1966, le nombre fut réduit à 2, puis, porté de nouveau à 4 en juin 1967.

En 1963, les deux pilotes détenaient leur brevet depuis 1953. L'un d'eux, M. Charles W. Fraser, avait antérieurement occupé plusieurs emplois. Il avait passé plusieurs années à bord des caboteurs et, pendant un certain temps, travaillé à la pose des câbles dans le détroit de Northumberland et c'est à cette époque qu'il avait obtenu un certificat de capacité de capitaine de bâtiments jusqu'à 17 tjn. Pendant sa jeunesse, il avait été aspirant pilote durant quelque douze ans et effectué plusieurs trajets avec des pilotes, mais il n'avait jamais manœuvré un navire avant de devenir pilote. Pour obtenir son brevet, il avait subi un examen oral à Pictou devant un examinateur des capitaines et lieutenants ayant été autrefois capitaine de port à Pictou.

Depuis qu'il est pilote, il a engagé, de temps à autre, des aspirants pilotes dont la principale fonction est de manœuvrer le bateau-pilote, mais il lui arrive de les prendre avec lui sur des trajets de pilotage. Certains sont restés à son service durant cinq ou six ans mais, en raison du peu d'avancement, ils sont tous partis à la recherche d'un meilleur emploi. La commission locale n'a prévu dans ses règlements aucune disposition concernant l'apprentissage. On pense que l'absence d'intérêt pécuniaire écarterait les candidatures.

L'autorité ne réglemente pas le congé annuel des pilotes ou autres absences, mais elle autorise les pilotes à s'arranger entre eux.

Depuis 15 ans, on n'a signalé aucun sinistre maritime.

4. OPÉRATIONS DE PILOTAGE

A l'époque des audiences de la Commission, en 1963, un seul des deux pilotes à l'effectif, M. C. W. Fraser, exerçait le pilotage à plein temps. L'autre pilote, ayant un emploi à plein temps comme gréeur, assurait les relèves et ne recevait que quelques affectations par an. Les pilotes se déclaraient satisfaits de cet arrangement. Le secrétaire était défavorable à l'idée d'engager un autre pilote, de crainte de perdre le pilote efficace à l'effectif par suite de l'impossibilité d'assurer une rémunération suffisante aux deux.

Quand on avait besoin des services du pilote Fraser, on l'avertissait une à quarante-huit heures à l'avance, selon qu'il s'agissait d'un départ ou d'une arrivée. Le préavis venait ordinairement du secrétaire, parfois directement de l'agent maritime.

Le pilote Fraser utilisait son propre bateau que conduisait habituellement son fils, et montait à bord des navires en un lieu quelconque d'une zone

s'étendant à 9 milles au large de Pictou Bar. Dans le cas d'un navire stoppé qui ne semblait pas avoir l'intention de s'approcher, il allait aussi loin que 14 ou 15 milles. Cependant, la plupart du temps il montait à bord en eau profonde, au large de la bouée lumineuse à cloche, qui marque l'extrémité est du chenal Caribou, à trois milles environ de la bouée du chenal de Pictou.

Il débarquait des navires allant vers l'est dès qu'ils avaient franchi le chenal, au large de la bouée d'entrée, mais pilotait les navires allant vers l'ouest, dans le chenal Caribou et débarquait à l'extrémité ouest, au large du feu de l'île Gull, à sept milles environ de la bouée du chenal de Pictou.

Le pilote Fraser déclara que, par mauvaise visibilité, il ne pilotait pas les navires à l'entrée car la terre en arrière-plan des bouées extérieures rend trop difficile leur repérage. Les bouées intérieures sont masquées par la côte. Il n'a jamais eu l'occasion d'utiliser le radar.

Les pilotes s'occupent du service des amarres, à l'accostage ou à l'appareillage, et ils n'ont jamais rien exigé pour ce service.

L'absence d'informations détaillées n'a pas permis de déterminer exactement le volume de travail des pilotes, mais elles étaient néanmoins suffisantes pour indiquer que, même en 1967, il ne permettait pas d'occuper à plein temps un seul pilote. Cette année-là, 92 trajets et aucun mouvement donnaient une moyenne mensuelle approximative de 12 affectations à partager entre le pilote et le pilote de relève.

Le pilote Fraser déclara que le pilotage à l'entrée et l'accostage prennent environ 1 h $\frac{1}{2}$ et que le trajet de sortie prend à peu près le même temps. Avec le temps de déplacement à bord du bateau-pilote, on obtient une moyenne de 3 heures par trajet à l'entrée ou à la sortie. Le trajet de Pictou à Trenton prend de 1 h $\frac{1}{2}$ à 1 h $\frac{3}{4}$, et le trajet inverse, environ 1 heure. On ne pilote jamais de nuit les navires à cause des courbes nombreuses du chenal et de l'absence de feux d'alignement.

Ici encore, le facteur déterminant le nombre de pilotes requis est la mesure dans laquelle on peut compter sur la disponibilité d'un pilote, étant donné que le pilotage, dans cette circonscription, constitue l'occupation secondaire d'un pilote. Lorsque la profession d'un pilote lui permet d'accepter une mission de pilotage à bref préavis, il n'est besoin que d'un second pilote assurant les relèves (comme ce fut le cas pendant plusieurs années, antérieurement à 1967).

5. RÉMUNÉRATION DES PILOTES ET TARIF

Le règlement prévoit la mise en commun des gains des pilotes et leur partage égal en fonction de la disponibilité pour le service. La situation de fait est, cependant, bien différente. Comme on l'a déjà vu, pendant quelques années, avant 1967, un seul pilote accomplissait la plus grande partie du travail, l'autre pilote agissant seulement comme pilote de relève. Leurs gains

n'étaient pas mis en commun; chacun recevait les droits qu'il avait gagnés, moins sa quote-part des frais d'exploitation de la circonscription. Depuis la nomination de deux nouveaux pilotes en 1967, on a suivi la même méthode et chacun d'eux a reçu un montant différent. P. ex., leur rémunération, en 1966, fut respectivement de \$3,049.52 et de \$175.64, alors qu'en 1967 elle était, par ordre d'ancienneté, de \$1,731.57, \$295.08, \$1,346.19 et \$1,955.16.

Les pilotes ne bénéficient pas de l'assurance-chômage ou de la Loi des accidents du travail. Ils ne participent à aucun régime d'assurance collective ou d'assurance sociale.

La structure du tarif est la même que pour les autres circonscriptions régies par une commission (Cf. p. 404).

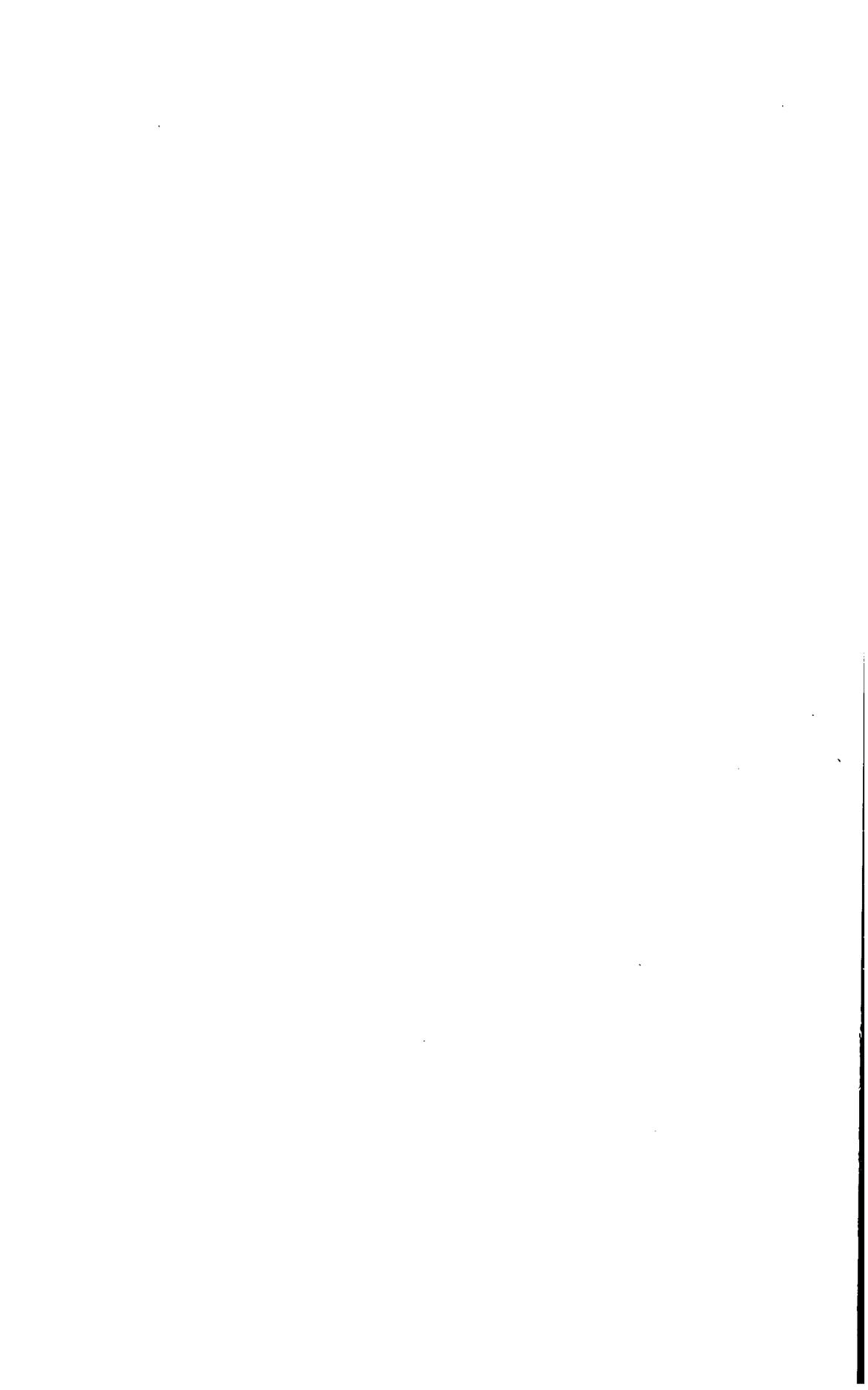
Le tarif prévoit, logiquement, des droits supplémentaires pour le pilotage fluvial entre Pictou et Trenton, car la plupart des navires ne dépassent pas Pictou.

6. ADMINISTRATION FINANCIÈRE

Le secrétaire administre les affaires de la commission locale, ce qui consiste surtout à percevoir les droits de pilotage au nom des pilotes. La perception ne soulève aucune difficulté, même pour un navire qui, soumis au paiement obligatoire des droits, n'emploie pas de pilote. Dans ce cas, on n'impose pas de droit de bateau-pilote.

Le règlement prévoit le partage égal des gains des pilotes à la fin de chaque mois mais, en fait, chaque pilote touche les droits qu'il a gagnés (moins 5%, rémunération du secrétaire) dès qu'ils sont perçus. Il n'y a aucune autre déduction; les quelques petites dépenses d'exploitation de la commission telles que téléphone et papeterie sont supportées par le secrétaire. Chaque pilote paie ses frais de transport.

Les rapports annuels n'indiquent que le total des revenus perçus et les sommes versées à chaque pilote et au secrétaire. Les recettes brutes de la circonscription, en 1959 et en 1967, se sont élevées respectivement à \$776.78 et \$5,606.77. Cet accroissement considérable s'explique par le fait que le nombre des navires pilotés et leurs dimensions ont augmenté sensiblement (Cf. *Tableau*, p. 515) et que les taux sont plus élevés depuis 1963.



Subdivision X

CIRCONSCRIPTION DE PILOTAGE DE
SHEET HARBOUR (N.-É.)

PRÉAMBULE

La commission invita l'Autorité de pilotage de Sheet Harbour à se présenter devant elle au cours des audiences qu'elle tint à Halifax en mai 1963, mais ne reçut aucune réponse et, par conséquent, aucune preuve (pièce 1519f). Les informations contenues dans cette subdivision proviennent des rapports annuels de la circonscription et autres documents officiels.

LÉGISLATION

1. LOI ET RÈGLEMENTS

Toute la législation spéciale concernant cette circonscription (à l'exception des nominations) est contenue dans le décret en conseil créant la circonscription et dans le règlement général de celle-ci.

(1) CRÉATION DE LA CIRCONSCRIPTION

L'existence juridique de la circonscription est régie par le décret pris par le gouverneur en conseil, le 8 décembre 1938 (C.P. 3075 [pièce 1519a]) qui la créait et nommait comme autorité de pilotage une commission de trois commissaires recrutés sur place. Le même décret établissait aussi le paiement obligatoire des droits et fixait les limites de la circonscription. A l'exception des noms des commissaires du pilotage, il n'a subi aucune modification et est toujours en vigueur.

Les limites de la circonscription sont décrites comme suit:

«Toutes les eaux côtières du comté d'Halifax, dans la province de la Nouvelle-Écosse, au nord d'une ligne imaginaire tirée de Taylor Head à Fishery Point, et à l'ouest d'une ligne imaginaire tirée entre Fishery Point et le phare antérieur de l'alignement du passage de Sheet Harbour, et comprenant toutes les eaux à marée de Mashaboom Harbour et de Sheet Harbour, ainsi que leurs eaux tributaires jusqu'à la limite du flot et du jusant.»

Il y a incompatibilité entre cette description et celle de la circonscription d'Halifax en ceci, que la circonscription d'Halifax, d'après sa description officielle, comprend toutes les eaux navigables à l'intérieur et le long du comté d'Halifax et, par conséquent, celles de Sheet Harbour (Cf. pp. 165 et suiv.). Ce conflit d'ordre juridique sera automatiquement résolu si, comme la Commission l'a recommandé, la circonscription d'Halifax est redéfinie de manière à ne comprendre que les eaux restreintes du port et ses approches immédiates (Cf. p. 257).

(2) ORDONNANCES DE L'AUTORITÉ DE PILOTAGE

Tous les règlements établis par l'autorité de pilotage sont contenus dans le règlement général de la circonscription, ratifié par le gouverneur en conseil le 19 janvier 1961 (C.P. 1961/69 [pièce 1519h]).

Ce règlement, semblable quant à la forme et au fond à ceux des circonscriptions adjacentes régies par une commission, est également dû à la politique d'uniformisation du ministère des Transports. Il prévoit un pilotage entièrement dirigé par l'autorité de pilotage, par l'entremise d'un secrétaire dont la rémunération est fixée à 5% des recettes brutes. Les pilotes ont le statut d'employés *de facto* effectuant le pilotage sur les instructions du secrétaire et leur rémunération est une part égale des recettes nettes de la circonscription pour une disponibilité égale. Il n'existe pas d'apprentissage et on n'exige d'un candidat pilote ni certificat de la marine ni expérience de la mer ou du pilotage dans les eaux de la circonscription, à condition de justifier devant le jury d'examen qu'il possède les connaissances nautiques et locales requises. On délivre d'abord un brevet provisoire et, par la suite, un brevet permanent si les services du pilote donnent satisfaction. Les absences sont toujours sans salaire. La structure du tarif pour les trajets de pilotage est la même que celle des autres circonscriptions régies par une commission, c.-à-d. basée sur le tirant d'eau et la jauge (\$2 par pied de tirant d'eau, plus 2¢ par tonneau). Les taux de mouvements varient en fonction de la jauge, avec une majoration de 50% si la distance parcourue excède 4 milles. Le droit de bateau-pilote est de \$10. Aucun règlement ne concerne les exemptions.

2. HISTORIQUE DE LA LÉGISLATION

Il est évident qu'il n'existait, dans cette région, aucune organisation du pilotage, antérieurement à la Confédération, puisqu'on ne trouve dans les statuts en vigueur à cette époque aucun nom des ports compris maintenant dans la circonscription de Sheet Harbour (Cf. pp. 178 et suiv.).

Le seul pilotage officiel ayant pu exister à Sheet Harbour, après la Confédération et avant la création de la circonscription en 1938, remonterait à l'époque où les commissaires du pilotage d'Halifax nommèrent des pilotes pour les ports secondaires, entre 1874 et 1908. Toutefois, il n'existait pas de règlements spéciaux et les règlements faits pour Halifax s'appliquaient *mutatis mutandis* sans que ce fût légalement prévu (Cf. pp. 167 et suiv.).

Comme on l'a vu précédemment, la circonscription fut créée en 1938 par le C.P. 3075 qui, à l'exception du nom des commissaires du pilotage, n'a été ni modifié ni abrogé depuis.

Le premier règlement de la circonscription fut ratifié par le C.P. 1129, du 13 mai 1939 (pièce 1519b) et demeura en vigueur jusqu'à son remplacement, en 1961, par le règlement général actuel. Le règlement de 1939

prévoyait un pilotage entièrement dirigé, au moyen de l'affectation des pilotes, de la mise en commun des gains et d'un service commun de bateau-pilote. Le règlement établissait aussi une station d'embarquement à l'intérieur de la limite maritime et adoptait une structure de tarif (encore en vigueur) comprenant les droits de bateau-pilote. On n'accordait qu'un brevet de pilote provisoire et renouvelable tous les deux ans.

Une modification de 1952 (C.P. 3622 [pièce 1519*d*]) institua un droit minimal de \$50 par trajet, mais que l'on supprima dans le règlement de 1961.

Chapitre B

MÉMOIRES

Aucun mémoire ne fut présenté.

Chapitre C

PREUVE

1. DESCRIPTION GÉNÉRALE

La circonscription comprend deux rades larges et profondes: Sheet Harbour et Mashaboom Harbour, situées toutes deux dans la baie entre Taylor Head et Fishery Point, limites de la circonscription vers le large.

Sheet Harbour, la rade principale, est considérée comme l'une des plus belles de la côte atlantique de Nouvelle-Écosse. La profondeur, à l'entrée, dépasse 50 pi., les amers sont bien visibles et son accès, par beau temps, présente peu de difficulté.

A Church Point, à quelque cinq milles de l'entrée, la rade se divise en deux bras, nord-est et nord-ouest. Le village de Sheet Harbour est situé dans le bras nord-est. Le large chenal d'accès offre de bonnes profondeurs avec un minimum de 32 pi. jusqu'à Church Point et qui diminuent ensuite pour atteindre 18 pi. au village de Sheet Harbour.

La glace se forme vers le milieu de janvier et se brise au début de mars. La circonscription est bien pourvue de feux et de bouées dont plusieurs ont été installés en 1963. On n'a enregistré aucun sinistre maritime.

Le tableau suivant indique l'importance du trafic des navires de 250 tjn et plus (pièce 1483) et du pilotage (pièce 1151), ainsi que le volume de travail.

Année	Statistiques du B.F.S. (navires de 250 tjn et plus)		Rapports de pilotage		
	Nombre de navires	Jauge nette moyenne	Nombre de pilotes	Nombre de navires	Jauge nette moyenne
1959.....	14	1,487.8	1	15	1,865.1
1960.....	9	1,945.8	1	11	2,295.5
1961.....	12	1,772.7	1	12	839.2
1962.....	28	1,362.8	1	29	1,354.9
1963.....	25	1,389.2	1	27	1,475.0
1964.....	31	1,915.2	1	31	1,915.0
1965.....	24	2,240.0	1	23	2,274.3
1966.....	34	1,261.2	1	34	1,263.4
1967.....	24	734.1	1	23	750.0

Ce tableau montre clairement que la circonscription ne sert que les besoins locaux, variables d'une année à l'autre. Le trafic varie donc et est imprévisible. En règle générale, tous les navires de plus de 250 tjn et, à l'occasion, quelques navires plus petits; prennent le pilote. Il suffit de consulter les statistiques relatives aux marchandises pour comprendre pourquoi la plupart des bâtiments embarquent les pilotes: toutes les marchandises sont, pratiquement, transportées par des bâtiments étrangers. P. ex., en 1960, 1961 et 1964, aucune cargaison ne provenait de caboteurs; en 1967, 27,668 tonnes de marchandises en provenance ou à destination de l'étranger furent manipulées, contre 3,300 tonnes seulement au cabotage.

La *Shaw Steamship Co. Limited*, d'Halifax, se plaint au ministre des Transports en 1961 du paiement obligatoire des droits à Sheet Harbour. L'un des navires de la compagnie, le s/s *Mayfall*, 268 tjn, était entré dans le port pour y prendre un chargement de 240 cordes de bois à destination de Porto-Rico et avait dû payer des droits de pilotage en dépit de l'absence de pilote lors de son arrivée dans la circonscription. Les droits de pilotage s'élevèrent à \$31.36 à l'entrée et \$35.36 à la sortie, ce qui, d'après la compagnie, constituait un coût prohibitif pour la petite quantité de marchandises chargées.

Le s/s *Mayfall* fut obligé de payer les droits parce qu'il effectuait un voyage autre que celui que définit l'article 346 (e) de la Loi sur la marine marchande, et que l'exemption générale des bâtiments immatriculés au Canada ne s'applique que jusqu'à 250 tjn, soit 18 tx de moins que la jauge du *Mayfall*.

Le ministre suggéra à M. Shaw de s'adresser à l'autorité de pilotage pour lui demander de recommander au gouverneur en conseil que les droits ne soient pas obligatoires. On ne connaît pas la suite de cette demande, mais on sait que le règlement n'a pas été modifié et que les bâtiments de la compagnie ne sont pas revenus à Sheet Harbour depuis.

2. ORGANISATION ET PILOTES

L'autorité est toujours composée de trois commissaires de pilotage recrutés sur place, dont l'un assume aussi les fonctions de secrétaire-trésorier. Les mandats sont stables. Les commissaires actuels furent nommés respectivement en 1960, 1962 et 1965. M. I. J. Behie, remplacé en 1962, était en fonction depuis 22 ans.

Depuis la création de la circonscription, en 1938, il n'y eut jamais plus de deux pilotes et à partir de 1950, un seul pilote faisait effectivement du pilo-

tage. Un second pilote fut breveté en 1964 mais, à la fin de 1967, il n'avait encore effectué aucun service de pilotage. Il est évident que cette nomination était rendue nécessaire par l'âge de l'autre pilote, M. Ruben Power père, qui avait alors 68 ans. En dépit de ses 70 ans, en 1966, on renouvela son brevet annuel en 1966 et 1967 et pendant cette période il effectua tout le pilotage dans la circonscription.

COMMENTAIRE

Depuis 1966, du point de vue légal, tout le pilotage a été effectué par un pilote non breveté. Le brevet annuel que l'autorité de pilotage prétendit accorder à M. Power est sans valeur puisque celui-ci avait atteint la limite d'âge fixée par l'article 338 de la Loi sur la marine marchande. Le brevet attribué en 1964 au pilote George Levy devint automatiquement caduc en 1966, en vertu des dispositions de l'article 336, car il ne s'était livré à aucun pilotage au cours des deux années précédentes. Son brevet fut rétabli en 1967.

Bien que le pilote Power ait dépassé la limite d'âge et ne soit, par conséquent, plus breveté, il n'est pas illégal pour lui de piloter, à condition qu'aucun autre pilote breveté ne soit disponible, mais cela ne devrait être qu'occasionnel et non la règle. L'autorité de pilotage a le devoir de trouver un pilote compétent et de le breveter et, si elle est incapable de trouver un candidat ou de prendre les mesures voulues, la circonscription devrait être abolie pour le motif que l'autorité de pilotage est incapable d'assumer sa principale fonction, c.-à-d. d'agir en tant qu'autorité chargée d'attribuer les brevets.

Comme l'indique le tableau de la page 527, le volume de travail est faible et un seul pilote peut facilement l'assumer.

3. ADMINISTRATION FINANCIÈRE

Les rapports annuels de la circonscription ne contiennent aucun renseignement financier, à l'exception des montants globaux.

Il semblerait qu'avant 1962, le pilote percevait lui-même les droits de pilotage et que le travail du secrétaire se limitait alors, à peu près, à la préparation et à l'envoi du rapport annuel. Bien que le règlement intérieur lui donnât droit à 2% des recettes, à titre de rémunération, il n'acceptait aucun salaire. Il semblerait également qu'à son entrée en fonction, en 1962, le nouveau secrétaire ait assumé la responsabilité de percevoir les droits de pilotage et de retenir sa rémunération que le règlement de 1961 avait portée à 5% des recettes brutes de la circonscription.

Circonscription de pilotage de Sheet Harbour (N.-É.)

Les chiffres suivants, tirés des rapports annuels, sont les seuls renseignements financiers accessibles.

Année	Recettes brutes	Dépenses d'exploitation de la circonscription (y compris la rémunération du secrétaire)	Rémunération du pilote
1958/59.....	\$ 1,281.40	Néant	\$ 1,281.40
1959/60.....	1,575.27	Néant	1,575.27
1960.....	1,252.22	Néant	1,252.22
1961.....	1,323.68	Néant	1,323.68
1962.....	4,069.96	\$ 102.09	3,967.87
1963.....	3,848.60	192.43	3,656.17
1964.....	5,048.14	251.42	4,796.72
1965.....	3,976.56	617.74	3,358.82
1966.....	4,418.92	900.81	3,518.11
1967.....	2,450.98	582.42	1,868.56

La forte augmentation des recettes brutes, après 1961, est surtout attribuable à l'accroissement des opérations de pilotage (Cf. *Tableau*, p. 527).

Pour les années 1963 et 1964, les dépenses d'exploitation de la circonscription correspondaient à la rémunération de 5% du secrétaire. Pour les années suivantes, le poste accuse une augmentation considérable et représente respectivement 15.5, 20.4 et 23.8% des revenus bruts de la circonscription. Les états annuels ne fournissent aucune explication de ce changement ni aucun détail sur les divers postes de dépenses.

Subdivision XI

PORT DE GASPÉ (QUÉ.)

PRÉAMBULE

Le pilotage publiquement dirigé ou organisé n'a apparemment jamais été institué à Gaspé, bien que, en 1805, Gaspé ressortît à la juridiction de la Maison de la Trinité de Québec, fit partie de la région composant le port de Québec, telle que définie dans la Loi de la Maison de la Trinité, de 1805, et que la Maison de la Trinité de Québec confectionnât les règlements de Gaspé. Gaspé n'a jamais été compris, depuis la Confédération, dans les limites d'une circonscription fédérale de pilotage. Toutefois, le pilotage en tant qu'entreprise privée y est exercé depuis de nombreuses années et l'est encore de nos jours.

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Gaspé est situé au fond de la baie du même nom qui s'étend vers le nord-ouest le long de la côte est de la péninsule de Gaspé. De par sa situation géographique, Gaspé devrait être groupé avec les ports de la baie des Chaleurs plutôt qu'avec ceux du golfe et du fleuve Saint-Laurent.

Gaspé fut proclamé port public par décret en conseil C.P. 1158½ du 22 septembre 1874 (pièce 923i). C'est un port douanier.

Les approches sont larges, profondes et sans obstacle. On y entre par un chenal profond, de trois câbles et demi de largeur, entre la rive nord de la baie et un brise-lames allant jusqu'à la barre de Sandy Beach. Le port principal, de quelque quatre milles et demi de long sur un mille de large, offre un mouillage protégé qui fut utilisé pour le rassemblement des convois au cours des deux guerres mondiales.

Sur la côte sud-ouest du port se trouve l'embouchure de la rivière York, qui forme le bras sud-ouest sur la côte nord duquel se trouve la ville de Gaspé, reliée au village du port de Gaspé, sur la rive sud, par un pont basculant d'environ 1,000 pi. de longueur, avec une travée de 90 pi. A l'ouest du pont, et à le toucher, s'étendent les grands quais commerciaux, le long desquels les profondeurs varient de 17 à 28 pi., ainsi que les installations maritimes de Gaspé.

A un mille environ à l'est du bras sud-ouest se trouve un grand quai du gouvernement, avec des profondeurs de 26 à 36 pi. à marée basse. Dans cette zone, il y a aussi un slip de carénage et un chantier naval où l'on construit des chalutiers et des bateaux en bois. L'amplitude des marées varie entre 4 et 5 ¼ pi. Le port gèle pendant l'hiver.

Le port et ses approches sont bien pourvus d'aides de navigation. Un navire ne rencontre aucun risque ou difficulté de navigation à proximité ou à l'intérieur du port, sauf le passage du pont basculant qui exige une grande prudence.

Le port sert aux besoins locaux, exportations de bois d'œuvre, bois à pâte, poisson et minerai, et c'est un terminus ferroviaire. Le trafic comprend surtout des chalutiers de pêche à moteur, des petits caboteurs, des caboteurs

à passagers, des cargos transporteurs de marchandises diverses, des cargos long-courriers étrangers, des petits pétroliers et des navires de l'État.

Les chiffres suivants, fournis par le B.F.S. concernent le nombre total de navires de 250 tjn et plus entrés à Gaspé entre 1962 et 1967, ainsi que le tonnage de marchandises manipulées (Étranger et cabotage):

Année	Nombre de navires	Jauge nette moyenne (par navire)	Marchandises manipulées (tonnes)	
			Étranger	Cabotage
1962.....	87	1,642.6	21,947	144,222
1963.....	25	2,349.7	2,197	52,369
1964.....	58	2,283.7	11,035	125,759
1965.....	68	1,798.7	7,456	128,407
1966.....	63	2,908.6	15,701	156,705
1967.....	74	2,042.5	9,586	167,034

Ce tableau indique, entre autres, que le trafic comprend surtout des bâtiments ayant le moins besoin des services d'un pilote, les caboteurs fréquentant régulièrement le port.

SERVICE DE PILOTAGE

Le service de pilotage est assuré par des pêcheurs locaux, à titre d'entrepreneurs indépendants. L'un de ces «pilotes», M. N. Roberts, déclara qu'il lui arrive d'aller rencontrer un navire à quatre ou cinq milles au large du cap Gaspé, c.-à-d. à une douzaine de milles du port, afin de «damer le pion à ses rivaux».

Les long-courriers étrangers arrivant à Gaspé pour la première fois demandent invariablement les services d'un pilote et, généralement, lors de leurs voyages ultérieurs, mais les bâtiments locaux et les caboteurs n'en prennent pas.

Les pilotes ont convenu entre eux d'exiger, pour prix de leurs services, \$3 par pied de *tirant d'eau moyen*, critère qu'on ne rencontre dans aucune autre circonscription de pilotage au Canada. Il n'y a pas d'autres frais. Les pilotes paient leur batelier, ordinairement \$15 ou \$20 selon la taille du bateau, et utilisent leur propre bateau de pêche comme bateau-pilote.

M. Roberts s'est plaint de la concurrence. Comme le port n'est pas compris dans une circonscription de pilotage, les bâtiments ne sont pas tenus d'accepter le premier pilote qui les hèle, mais peuvent engager le pilote de leur choix. Les agents maritimes choisissent généralement leur pilote et l'avertissent de l'heure probable d'arrivée (E.T.A.). M. Roberts se plaint qu'il arrive souvent qu'avant qu'il n'ait atteint le navire que l'agent lui a assigné, un autre pilote portant le même nom de famille (sans lien de parenté)

est déjà monté à bord et a été accepté par le capitaine qui le prend, par erreur, pour le pilote choisi par l'agent. Il en résulte que les instructions verbales données par l'armateur au sujet de l'heure et de l'accostage ne sont pas suivies et, en outre, de fréquentes discussions éclatent pour décider quel pilote doit toucher les droits de pilotage.

Les agents maritimes avertissent longtemps à l'avance de l'heure probable d'arrivée d'un bâtiment parce que les pilotes sont ordinairement à la pêche et les demandes pour leurs services sont rares.

Les «pilotes» ne sont pas brevetés, ne possèdent aucun certificat de capacité, mais connaissent bien le port et les eaux adjacentes et ont acquis leur habileté par expérience à bord de caboteurs et autres navires.

En 1935, M. N. Roberts tenta d'obtenir un brevet de pilote, mais le ministère de la Marine l'informa que l'on ne pouvait prendre sa demande en considération parce que le port de Gaspé n'appartenait à aucune circonscription de pilotage, mais qu'il était libre d'offrir ses services à tout capitaine voulant les accepter. M. Roberts utilisa cette réponse comme une sorte de document officiel établissant son droit de piloter (Cf. *Titre I*, pp. 46-47).

Les percepteurs des douanes du port déclarent qu'une vingtaine de long-courriers étrangers font escale chaque saison à Gaspé et emploient des pilotes.

Les seuls sinistres maritimes remontent à 1951 et 1953. En 1951, un navire sortant heurta le pont et le mit hors de service pour deux mois. On évalua les dommages à \$25,000. En 1953, un navire italien, accostant au quai du gouvernement, heurta un autre navire déjà amarré. Dans les deux cas, des pilotes locaux étaient à bord. Aucun autre accident grave n'a été signalé.

Ces sinistres maritimes ont incité M. G.F. Allard, agent en douane à Gaspé, à proposer que le port de Gaspé devienne une circonscription de pilotage et que le paiement des droits de pilotage soit obligatoire.

Cette demande ne fut pas satisfaite sur le motif que le port extérieur de Gaspé et ses approches ne comportent aucun obstacle et que les capitaines peuvent y naviguer sans l'aide d'un pilote, tandis que le port intérieur n'est fréquenté que par de petits navires locaux dont le personnel connaît bien les lieux et n'a pas besoin de pilote. Le ministère des Transports avait, à l'époque, émis l'opinion que l'établissement d'une circonscription de pilotage à Gaspé n'était pas justifié.

M. T. J. Eden, capitaine du port de Gaspé depuis 1942, déclara, dans sa déposition, que puisqu'il existe une certaine demande de services de pilotage, les pilotes compétents devraient être brevetés, sans doute parce que certains capitaines préfèrent employer un pilote, en cas d'accident comportant une réclamation d'assurance.

Subdivision XII

PORT DE CHANDLER (QUÉ.)

PRÉAMBULE

Le pilotage dirigé ou organisé n'a jamais été institué à Chandler. La seule circonscription de pilotage créée le long du littoral nord de la baie des Chaleurs fut la circonscription de Bonaventure qui n'a jamais compris le port de Chandler (Cf. p. 377). Le pilotage a donc toujours été et est toujours exercé en tant qu'entreprise privée.

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Le port de Chandler est situé sur le littoral sud de la Gaspésie, à l'entrée de la baie des Chaleurs, à une quinzaine de milles au sud-ouest du Cap d'Espoir. Il fut proclamé port public en 1927 par le C. P. 554, du 29 mars 1927 (pièce 511) dans lequel ses limites sont définies comme suit:

«Toutes les eaux de la baie des Chaleurs au nord-ouest d'une ligne tangente à la pointe Pabos et courant au N32°25'E sur une distance d'environ 3 milles $\frac{1}{2}$ terrestres, jusqu'à un point situé sur le rivage de ladite baie à environ 3,100 pieds du Vieux Quai.»

Chandler est un port ouvert exposé aux vents du sud-est et du sud-ouest. Le seul quai, propriété du gouvernement fédéral, est situé à la pointe est de l'Anse à l'Îlot, qui assure un poste d'amarrage de 450 pi. de chaque côté, avec une profondeur minimale de 22 pi.

L'approche du port par la mer s'effectue sur une route marquée par des feux d'alignement et menant directement au quai. Un feu marque l'extrémité du quai et le seul haut-fond qu'on y rencontre est marqué par une bouée. Le large chenal d'accès naturel s'étend sur une distance de cinq câbles à partir de l'eau profonde et sa profondeur minimale est de 21 pi.

Le chenal d'approche ne présente aucune difficulté de navigation. Toutefois, dans la zone adjacente à l'extrémité du quai, une barre de sable mouvante modifie la profondeur. L'accostage constitue parfois une manœuvre difficile, car le quai est exposé aux vents et aux courants de marée. Le pilote Pierre Molloy déclara qu'avec le flot un courant atteignant, suivant les conditions atmosphériques, une vitesse de 3 à 4 nœuds, porte vers le quai, et qu'avec le jusant un contre-courant porte vers l'ouest. Il en résulte la formation d'une barre de sable de 1 à 1 $\frac{1}{2}$ pi de hauteur, à quelque 200 pi. de l'extrémité sud du quai. Cette barre momentanée disparaît après un coup de vent, puis se reforme graduellement.

Du fait de cette exposition aux vents prédominants et aux courants, tous les bâtiments s'amarrent à quai l'avant vers le large, afin de pouvoir appareiller rapidement, en cas de mauvais temps.

Il n'y a pas de remorqueurs. Pour accoster, les navires évitent souvent sur leur ancre et se laissent dériver lentement le long du quai. Parfois, ils évitent à l'extrémité du quai avec des aussières et l'aide du courant ou de la marée.

L'amplitude des marées est de 4 à 6 pi. Sans être complètement libre de glaces, le port est ouvert à la navigation toute l'année.

Le port sert les besoins locaux; la principale industrie est celle de la pâte et du papier. C'est un port douanier. Les douanes s'occupent aussi de l'immigration. La libre pratique peut être obtenue par radio des autorités de Québec.

TRAFIC MARITIME ET PILOTAGE

Les navires qui font escale à Chandler sont des petits bâtiments locaux, des petits long-courriers étrangers et un ou deux pétroliers qui touchent plusieurs fois au cours de l'année.

Le tableau suivant, fondé sur des statistiques provenant du B. F. S., montre le nombre d'arrivées de navires de 250 tjn et plus.

Année	Statistiques du B.F.S. (navires de 250 tjn et plus)	
	Nombre d'arrivées	Jauge nette moyenne
1962.....	37	1,802.2
1963.....	38	1,744.3
1964.....	47	1,584.2
1965.....	51	1,696.2
1966.....	32	1,693.8
1967.....	21	1,790.6

D'autres statistiques du B. F. S. montrent qu'en moyenne, le trafic océanique est légèrement supérieur à celui du cabotage.

Ce tableau confirme que le port sert uniquement les besoins locaux, variables et imprévisibles. Le grand usage des services des pilotes locaux s'explique probablement par le faible nombre de navires marchands réguliers et du fait que les capitaines ne peuvent avoir une connaissance à jour de l'état de la barre de sable et des courants au large du quai.

Aucun sinistre majeur n'a été signalé. Le pilote Molloy s'est plaint de l'insuffisance des défenses protégeant les coins du quai et que les navires risquaient, comme cela s'est déjà produit, de renfoncer leurs tôles de bordé en heurtant le quai à l'accostage.

SERVICE DE PILOTAGE

Le service est assuré par deux pilotes non brevetés, M. Pierre Molloy et son frère. Ce dernier ne pilote qu'occasionnellement et on le considère comme un aspirant pilote travaillant d'ordinaire avec son frère et qui manœuvre leur navire de pêche servant aussi de bateau-pilote.

En 1963, Pierre Molloy pilotait depuis déjà douze ans. Il n'avait aucune expérience de la mer, mais avait été à bord de navires effectuant leurs essais. Depuis l'âge de 14 ans, il avait été formé par son père, pilote avant lui et actuellement capitaine de port à Chandler. Sa formation dura douze ans avant qu'il ne pilote seul et il s'est toujours livré au pilotage depuis. Il n'existe aucune concurrence pour ce service.

L'agent maritime informe le pilote Pierre Molloy de l'heure d'arrivée probable et l'embarquement a lieu 3 à 5 milles au large du quai. Selon les conditions atmosphériques, il faut environ une heure, mais jamais plus de deux, pour entrer un navire, y compris l'accostage. Le bâtiment ayant l'avant vers le large, on n'emploie généralement pas de pilote pour le départ. Toutefois, si l'on désire ses services pour l'appareillage, il passe 10 à 15 minutes à bord pour conseiller le capitaine et laisse le navire au quai, ce qui épargne la perte de temps qu'occasionne le stoppage pour le débarquement dans le bateau-pilote.

Juillet et août sont les deux mois les plus actifs. Pendant l'hiver, il n'y a qu'un ou deux navires par mois.

Le droit pour le service du pilote est un taux forfaitaire de \$125 pour le pilote à l'entrée et à la sortie et le service de bateau-pilote.

Le pilote Pierre Molloy déclara que ses *gains nets* étaient d'environ \$50 par navire, car sur ces \$125 il paie le prix de divers services, \$25 pour le batelier à chaque utilisation du bateau-pilote, plus \$5 à chacun des quatre préposés aux amarres requis pour chaque amarrage. Sur cette base, les gains nets devraient s'élever à \$80, en supposant que le bateau-pilote ne soit utilisé qu'une fois, mais on sut par la suite que l'écart résultait d'une « ristourne » de \$25 que la plupart des capitaines exigeaient en le menaçant de se passer de ses services s'il refusait de payer le pot-de-vin.

Subdivision XIII

RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES RELATIVES
AUX CIRCONSCRIPTIONS ET ZONES DE PILOTAGE—
NOUVEAU-BRUNSWICK, NOUVELLE-ÉCOSSE, BAIE
DES CHALEURS ET BAIE DE GASPÉ.

RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATION 1

Que l'on fusionne en une seule circonscription du type intégré tous les services de pilotage existant dans les circonscriptions de Restigouche, Bathurst, Caraquet, Miramichi, Buctouche, Shediac, Pugwash et Pictou, ainsi que tous les autres services de pilotage des ports situés sur le littoral bordant la terre ferme dans le golfe Saint-Laurent et le détroit de Northumberland, de Gaspé, dans le nord, au détroit de Canso, dans le sud

Le fonctionnement de ces circonscriptions n'est pas satisfaisant parce que la structure d'organisation prévue dans la Partie VI de la Loi sur la marine marchande ne s'applique pas à elles, du moins dans la pratique. Le principe de base, encore valable aujourd'hui (Cf. *Titre I*, recommandation générale 8, p. 523), exigeant une autorité de pilotage distincte pour chaque service de pilotage local, n'est applicable que lorsqu'il existe une demande suffisante de pilotage pour fournir un travail à plein temps à un certain nombre de pilotes, p. ex. à New Westminster (C.-B.) où une commission de trois membres remplit bien son rôle d'autorité de pilotage. Toutefois, la même structure, dans une circonscription où la demande de service est faible, aboutit à une organisation trop poussée et à l'inefficacité. La plupart de ces petites circonscriptions représentent une relique du passé et, à l'exception de celles de Restigouche et de Miramichi, rien d'autre ne peut justifier leur existence. Comme Gaspé et Chandler, elles ne nécessitent plus le type d'organisation de pilotage prévue dans la Partie VI de la loi. Par conséquent, il faudrait abolir la plupart de ces circonscriptions, à moins de trouver des solutions plus pratiques en vertu de la nouvelle législation.

La Commission a suggéré (Cf. *Titre I*, recommandation générale 6, p. 516) d'étendre les dispositions statutaires relatives au pilotage de manière à couvrir toutes les situations possibles, et d'adopter la solution de compromis d'une circonscription du type intégré dans le cas d'un certain nombre de services de pilotage existant dans une même région géographique et dont l'im-

portance propre ne justifie pas la création de circonscriptions distinctes (Cf. *Titre I*, pp. 523 et suiv.).

Dans une circonscription de pilotage dite intégrée, il y aurait lieu de faire une distinction entre la *juridiction virtuelle* et la *juridiction réelle* de l'autorité de pilotage et toutes deux devraient être définies dans les ordonnances de pilotage en vigueur.

Pour être efficace, l'organisation d'une circonscription intégrée devrait se limiter aux services de pilotage d'une même région géographique sur laquelle on puisse raisonnablement espérer qu'une autorité de pilotage exerce le contrôle limité requis. Cette région géographique détermine la portée de la *juridiction virtuelle* de l'autorité de pilotage.

Par ailleurs, les limites de la circonscription, dans le sens accepté du terme, devraient être définies de façon à traduire la situation de fait, c.-à-d. l'existence d'un certain nombre de services de pilotage distincts, sans aucun lien, placés sous la même autorité de pilotage. Dans l'organisation de type intégré, les ports ne devraient pas perdre leur identité physique, ne devraient pas être artificiellement reliés par des étendues d'eau libre où le pilotage est inutile, et chaque service distinct devrait être régi par ses propres règlements (Cf. *Titre I*, pp. 525-526). De cette manière, les limites de la circonscription délimitent la portée de la *juridiction réelle*. Il s'ensuit que si l'on inclut un port dans une circonscription de pilotage, la condition préalable est de disposer d'un nombre suffisant de pilotes compétents ou de conseillers en pilotage qualifiés. Dans la négative, il ne faut pas y inclure le port; si la source de recrutement se tarit et qu'il n'y ait plus de candidats qualifiés, il faudrait modifier immédiatement les limites de la circonscription intégrée pour exclure le port en question (à moins que le service de pilotage ne soit classé comme service public, ce qui n'est pas ici le cas).

C'est à l'autorité de pilotage qu'il incombe de se tenir au courant de la situation du pilotage dans la région géographique sur laquelle s'exerce sa juridiction virtuelle. Cela exige d'étudier la possibilité et l'opportunité d'étendre sa juridiction réelle (donc, contrôle et surveillance) aux services de pilotage d'autres ports. Elle devra faire parvenir ses constatations et ses recommandations à l'autorité centrale qui sera alors en mesure de modifier la juridiction réelle de l'autorité de pilotage par des ordonnances de pilotage appropriées.

La circonscription du type intégré constitue, dans le cas présent, la solution voulue. La zone géographique de la circonscription proposée, que nous appellerons désormais circonscription du golfe Saint-Laurent, devrait s'étendre le long du littoral du golfe Saint-Laurent, du port de Gaspé, au nord, à l'entrée ouest du détroit de Canso, au sud. L'île du Prince-Édouard et la région du Cap-Breton sont spécifiquement exclues de cette zone et devraient, comme la Commission l'a déjà recommandé, demeurer des circonscriptions intégrées distinctes (Cf. p. 360).

Les services de pilotage actuels des circonscriptions de Restigouche, Bathurst, Caraquet, Miramichi, Buctouche, Shediac, Pugwash et Pictou, les services privés fournis maintenant à Gaspé, Chandler, Belledune et Restigouche, et les autres ports où croît la demande en services de pilotage, devraient relever de la juridiction réelle de l'autorité de pilotage de la circonscription proposée du golfe Saint-Laurent, toujours sous condition de disposer de pilotes et de conseillers en pilotage compétents.

RECOMMANDATION 2

Que l'on classe comme services privés les divers services de pilotage de la circonscription proposée du golfe Saint-Laurent

Conformément aux critères énoncés dans la recommandation générale 17 (Cf. *Titre I*, p. 559), les divers services de pilotage mentionnés ici devraient être tous classés comme *services privés*. Ils ne servent que leur voisinage immédiat et la suppression de l'un de ces services de pilotage ne serait pas préjudiciable à l'économie du pays.

Par conséquent, si les exploitants locaux considèrent que le pilotage les avantage, il leur incomberait d'offrir des avantages suffisamment alléchants pour attirer et retenir à leur service des pilotes ou des conseillers en pilotage qualifiés.

Les pouvoirs et les responsabilités de l'autorité de pilotage se limiteraient à l'attribution des brevets (y compris la surveillance et l'évaluation), à la fixation des taux et à l'établissement des règlements nécessaires pour s'acquitter de ces fonctions. Il faudrait limiter le nombre des pilotes ou des conseillers en pilotage, car une pratique constante reste la condition essentielle pour le maintien et l'amélioration de l'habileté professionnelle et de la connaissance des lieux, mais tenir compte également des conditions locales en vue d'assurer un service de pilotage constant, sans surmener les pilotes ou conseillers en pilotage qui peuvent être obligés d'accepter un autre emploi.

L'autorité de pilotage ne devrait avoir ni la responsabilité ni le pouvoir de fournir le service; celui-ci devrait être organisé par des ententes particulières. Toutefois, on ne devrait accorder aucun privilège, sauf celui inhérent à tout brevet qui réserve l'emploi aux seuls pilotes ou conseillers en pilotage qui en sont titulaires.

Les règlements devraient définir la procédure à suivre par les bâtiments requérant un service de pilotage, c.-à-d. l'E.T.A. ou l'E.T.D. ou autres exigences, avec publication dans les *Avis aux navigateurs*.

L'autorité de pilotage devrait également établir ses règlements et les modifier en vue d'assurer la disponibilité constante de pilotes, en tenant compte des conditions locales. Ces règlements devraient normalement être proposés par les pilotes en tant que groupe, puis incorporés aux règlements après approbation de l'autorité de pilotage. On devrait y stipuler que le refus non

motivé ou la négligence à répondre à une demande de pilotage constituent un délit punissable par la suspension du brevet et, en cas de récidive, par son retrait.

RECOMMANDATION 3

**Que l'autorité de pilotage ait le pouvoir de délivrer
des brevets de conseillers en pilotage**

L'autorité de pilotage devrait être autorisée à délivrer des brevets de conseillers en pilotage (Cf. *Titre I*, recommandation générale 12, pp. 541 et 542) parce qu'on ne dispose pas toujours de marins qualifiés susceptibles d'obtenir un brevet de pilote, et que les problèmes de navigation qui se posent dans les divers ports de la circonscription proposée du golfe Saint-Laurent ne présentent pas de complexité.

Les services satisfaisants rendus par la grande majorité des «pilotes» dans les petites circonscriptions régies par une commission (bien qu'ils ne possèdent aucun certificat de capacité de la marine) montrent l'inutilité du changement d'un système qui fonctionne bien. Toutefois, ces hommes ne devraient pas être appelés *pilotes* puisque l'autorité de pilotage ne peut pas garantir qu'ils possèdent la compétence voulue pour assurer la conduite des différents types de navires touchant ces ports. Un brevet de conseiller en pilotage donnerait, de par son titre, un avertissement au capitaine que la qualification du détenteur est limitée.

RECOMMANDATION 4

**Que l'on rattache la circonscription de pilotage de Sheet
Harbour à la circonscription d'Halifax, en ce qui concerne
l'attribution des brevets et la fixation des taux;**

**Que l'on rattache, aux mêmes fins, les autres services de
pilotage dans les ports de la côte atlantique de la Nouvelle-
Écosse (l'île du Cap-Breton exceptée) et de la baie de Fundy,
soit à la circonscription d'Halifax, soit à la circonscription de
Saint-Jean (N.-B.), selon la décision de l'autorité centrale**

Les divers services qui existent, ou peuvent exister, dans les ports situés le long de la côte atlantique de la Nouvelle-Écosse, à l'exception de l'île du Cap-Breton qui fait l'objet d'une recommandation distincte, et dans la baie de Fundy, sont trop éloignés de la région du Golfe pour être inclus dans la circonscription proposée du golfe Saint-Laurent. En outre, ils sont trop distants l'un de l'autre et leur ensemble n'est pas assez important pour justifier la création d'une autre circonscription du type intégré. Par ailleurs, l'existence

de deux grandes circonscriptions de pilotage dans le voisinage donne l'occasion de faire exercer le contrôle restreint requis par l'autorité de pilotage de l'une ou l'autre des circonscriptions (Cf. *Titre I*, recommandation générale 8, pp. 526-527).

La responsabilité et le pouvoir de l'Autorité de pilotage d'Halifax ou de Saint-Jean, selon le cas, se limiterait à l'attribution des brevets, y compris la surveillance et l'évaluation, à la fixation des taux et à l'établissement des règlements nécessaires pour s'acquitter de ces fonctions. Par conséquent, en ce qui concerne Sheet Harbour, il incomberait à l'Autorité de pilotage d'Halifax d'établir les règlements voulus. Le pilotage, dans ce port comme dans les autres de la région, devrait être classé comme service privé.

Sixième section

CIRCONSCRIPTION DE PILOTAGE
DE SAINT-JEAN (T.-N.)

Chapitre A

LÉGISLATION

1. LOI ET RÈGLEMENTS

PRÉAMBULE

Depuis le 1^{er} janvier 1965, l'organisation du pilotage à Saint-Jean relève des dispositions de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande du Canada. La seule législation spéciale s'appliquant actuellement à cette circonscription se trouve dans les règlements édictés par le gouverneur en conseil, en décembre 1964, pour établir la circonscription et nommer son autorité de pilotage, et dans un décret en conseil pris en août 1959, autorisant le ministère des Transports à entretenir une station de pilotes et un service de bateau-pilote aux frais de l'État. L'autorité de pilotage de la circonscription n'a établi aucun règlement.

L'article 18 de la loi portant sur les Conditions de l'Union de Terre-Neuve au Canada (13 George VI, chap. 1) prévoit le maintien de la législation et de l'administration au cours de la période de transition en ceci, que les lois en vigueur à Terre-Neuve au moment de l'Union le resteraient jusqu'à leur abrogation ou modification par le Parlement du Canada, si elles relevaient de la juridiction fédérale, et que les règlements établis en vertu des lois de Terre-Neuve resteraient en vigueur jusqu'à leur abolition ou modification. Les statuts fédéraux en vigueur au moment de l'Union s'appliqueraient à Terre-Neuve lorsqu'une loi du Parlement ou un décret du gouverneur général en conseil en ordonnerait ainsi. Les commissions, les autorités et les fonctionnaires demeureraient en place, à moins qu'ils ne fussent changés, modifiés ou remerciés par l'autorité compétente.

Le 1^{er} avril 1949, le gouverneur général proclama l'entrée en vigueur dans la province de Terre-Neuve de certains statuts du Parlement du Canada, à compter du même jour, y compris la Loi sur la marine marchande, 1934, à l'exception de l'article 21 et de la Partie VI s'appliquant au pilotage. En ce qui a trait au pilotage, rien n'était donc changé et les lois de Terre-Neuve en vigueur au moment de l'Union continuaient à le régir. La même situation existait quant à la législation régissant les ports de Terre-Neuve. Tous ces ports auraient pu relever de la Partie X de la Loi sur la marine marchande si, en vertu d'une proclamation, ils eussent été déclarés «ports publics», ainsi

que l'exige l'article 600 de la Loi sur la marine marchande; mais cela ne fut pas fait. Ces ports ne relevaient pas non plus du Conseil des ports nationaux, en l'absence d'un décret en conseil pris en vertu de l'article 6 (1) (b) de la Loi sur le Conseil des ports nationaux.

Il fallut 15 ans avant que le port de Saint-Jean et son service de pilotage ne relèvent des lois fédérales. La difficulté majeure semble avoir été de décider si le port de Saint-Jean deviendrait un port relevant du Conseil des ports nationaux ou d'une commission autonome instituée en vertu de la Partie X de la Loi sur la marine marchande. Du point de vue du pilotage, les difficultés surgirent quant au type d'autorité à donner à la circonscription, au statut des pilotes et à la rédaction de nouveaux règlements en conformité avec la Partie VI de la Loi sur la marine marchande. De 1949 à 1964, on tenta à maintes reprises, mais sans succès, d'arriver aux accords nécessaires pour que la Partie VI de la Loi sur la marine marchande du Canada pût être proclamée.

En 1964, le Parlement fédéral adopta une loi intitulée «Loi abrogeant certaines lois de la province de Terre-Neuve relatives aux ports et au pilotage» (13 Élisabeth II, chap. 23), qui abrogeait, à compter d'une date à fixer par décret, toutes les lois de Terre-Neuve concernant les ports et le pilotage. L'article pertinent ayant trait à la législation relative au port et à la circonscription de pilotage de Saint-Jean (T.-N.) se lit comme suit:

«3. *An Act respecting Pilotage and to provide for regulations for the Port and Harbour of St. John's*, n° 1 des Statuts de Terre-Neuve de 1946 et *The Port and Harbour of St. John's Act*, chapitre 217 des Statuts révisés de Terre-Neuve, 1952 et toutes les modifications y apportées, ainsi que tous les décrets, règles et règlements établis sous leur régime seront abrogés.»

Le 23 décembre 1964, en vertu d'une série de promulgations et de décrets, le gouvernement fit relever le service de pilotage de Saint-Jean de la loi fédérale:

- a) une première promulgation (DORS/65-21) donnant effet, à compter du 31 décembre 1964, à l'article 3 de la Loi de 1964 et, par conséquent, abrogeant l'ensemble de la législation de Terre-Neuve, y compris les règlements, qui jusque-là, régissait le service de pilotage à Saint-Jean (pièce 1462b);
- b) une seconde promulgation (DORS/65-22) rendant applicable à Terre-Neuve, à compter du 1^{er} janvier 1965, la Partie VI de la Loi sur la marine marchande (pièce 1462b);
- c) un décret en conseil pris en vertu des articles 324 et 326 de la Loi sur la marine marchande, en vigueur le 1^{er} janvier 1965, créant la circonscription de pilotage de Saint-Jean (C. P. 1964-2019 [pièce 1462f]), fixant ses limites et rendant obligatoire le paiement des droits de pilotage;

- d) un autre décret en conseil pris en vertu de l'article 325 de la Loi sur la marine marchande, en vigueur le 1^{er} janvier 1965, nommant l'Autorité de pilotage de Saint-Jean (C. P. 1964-2020 [pièce 1462f]).

Simultanément, par décret en conseil C. P. 1964-1923, en date du 10 décembre 1964, pris en vertu de l'article 33 des Conditions de l'Union et de l'article 6(1) (b) de la Loi sur le Conseil des ports nationaux, le port de Saint-Jean passa sous l'autorité du Conseil des ports nationaux. L'avoir et les biens de ce qui avait été le port et l'autorité de pilotage furent transférés au Conseil des ports nationaux, à l'exception de certains bâtiments et terrains utilisés à des fins précises qui furent transférés au ministère ou à la société de la Couronne concerné, p. ex. les lieux appelés *Queen's Wharf* et *King's Wharf*, ainsi que certains immeubles adjacents furent transférés au ministère des Transports «pour des fins se rapportant au pilotage» (pièce 1463f).

Jusqu'à maintenant, pas plus qu'à ce moment (été 1969), l'autorité de pilotage n'a établi de règlement.

(1) CRÉATION DE LA CIRCONSCRIPTION ET QUESTIONS CONNEXES

C'est en vertu du décret en conseil C. P. 1964-2019, en vigueur à compter du 1^{er} janvier 1965, que la circonscription de pilotage de Saint-Jean devint une circonscription de pilotage fédérale. Le décret rendait aussi le paiement des droits de pilotage obligatoire et fixait les limites de la circonscription qui englobaient la même zone, décrite dans la législation abrogée, savoir:

«... inclure toutes les eaux navigables du port de Saint-Jean, à l'ouest d'une ligne allant de North Head à South Head, et les eaux vers le large jusqu'à deux milles de tout point de ladite ligne;»

En vertu d'un décret en conseil (C. P. 1964-2020) applicable aussi à compter du 1^{er} janvier 1965, le gouverneur général institua une autorité de pilotage maintenant le régime d'une commission locale et nomma de nouveau trois anciens commissaires du port et du pilotage, M. J. C. Grieve, président, M. J. E. Hickey et le capitaine J. J. Whelan, membres. Toutefois, leur compétence différait notablement en ceci, qu'elle se limitait au service de pilotage. Le port même serait administré par une autorité portuaire distincte, le Conseil des ports nationaux, et ses représentants locaux qui sont actuellement (mi-1969) M. B.E. Higgins, ingénieur, directeur du port, le capitaine H.W. Stone, maintenu capitaine de port, et M. W.J. Channing, agent administratif.

(2) ORDONNANCES DE L'AUTORITÉ DE PILOTAGE

L'autorité de pilotage n'a établi aucun règlement de circonscription depuis l'entrée en vigueur de l'article 3 du chapitre 33 de la Loi de 1964 et de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande.

Les règlements antérieurs de la circonscription ne pouvaient plus s'appliquer après l'abrogation des statuts de Terre-Neuve, en vertu desquels ils avaient été établis, pour la raison que tous ces règlements étaient explicitement abrogés (art. 3, Loi de 1964). Depuis le 1^{er} janvier 1965, la circonscription se trouve donc privée d'une partie essentielle de la législation nécessaire à son fonctionnement légal. Entre autres, il n'y a plus aucun tarif et, par conséquent, le paiement obligatoire des droits ne pouvait être imposé et l'autorité de pilotage n'a aucun pouvoir de percevoir ou gérer les fonds de pilotage. Par suite de l'absence de critère pour définir la qualification requise des candidats, l'autorité de pilotage ne peut exercer ses pouvoirs d'attribuer les brevets ou de retirer le brevet d'un pilote devenu physiquement ou mentalement inapte.

Quant aux exemptions relatives au régime de paiement obligatoire, l'autorité de pilotage n'ayant, jusqu'ici, adopté aucun règlement en vertu de l'article 347 et de l'article 346(c) de la Loi sur la marine marchande, les exemptions applicables (si l'on fixe légalement un tarif) sont les exemptions absolues et relatives prévues aux articles 346 et 357(2) (Cf. *Titre I*, pp. 247 et suiv.). Il s'ensuit que les navires étrangers (non immatriculés dans les dominions) ne bénéficient d'aucune exemption, même s'ils ont moins de 250 tjn. Tous les navires de pêche étrangers sont donc soumis au paiement obligatoire des droits. D'autre part, tous les navires à vapeur immatriculés dans l'un des dominions étant exemptés quand ils effectuent un des voyages définis à l'article 346(e), les bâtiments du Canadien National, transbordeurs et caboteurs, sont exempts depuis le 1^{er} janvier 1965¹.

L'Autorité de pilotage de Saint-Jean fonctionne, depuis le 1^{er} janvier 1965, dans l'illégalité, en continuant à appliquer, en dépit du Parlement, les règlements formellement abrogés par la Loi de 1964 et en adoptant de nouvelles règles et de nouveaux taux ni approuvés par le gouverneur en conseil ni publiés, ainsi que l'exigent la Partie VI de la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les règlements.

¹ Telle est actuellement la situation légale en vertu de la législation statutaire (Cf. *Titre I*, pp. 247 et suiv.). On peut ajouter que tous les navires y compris les bateaux de pêche, quelles que soient leur taille et leur nationalité, bénéficient d'une exemption absolue statutaire (qui ne peut donc être modifiée par un règlement) s'ils entrent dans le port de Saint-Jean pour y chercher refuge (art. 346[g], Loi sur la marine marchande). Au regard du traitement préférentiel accordé par l'article 346 aux navires immatriculés dans les dominions, il est parfaitement possible que la Loi entre en conflit avec des traités tels que l'Accord commercial entre le Canada et le Portugal de 1954, mais de tels traités ne portent pas atteinte à la validité de la législation fédérale intéressée. Le Parlement et le ministère des Transports étaient pleinement conscients de la possibilité de telles contradictions et la question fut soulevée, entre autres, en 1959, au cours des débats sur le Bill S-3. (Cf. *Titre I*, pp. 250 et 251, au sujet de la légalité du pilotage obligatoire quand on l'impose en vue de la sécurité de la navigation.)

Voici, entre autres, les remarques formulées à ce sujet dans le rapport du vérificateur du ministère des Transports, en date du 11 mars 1966 (pièce 250):

«2. A l'époque de la vérification, du 4 au 8 février, aucun règlement de l'autorité n'était officiellement approuvé. Du fait de cette absence de règlements, les droits imposés ne sont fondés sur aucune existence et approbation légales.»

«5. Voici des extraits du procès-verbal de la réunion tenue par l'autorité, le 15 novembre 1965, dans le bureau du capitaine de port:

Item 4(a):

A la réunion de ce jour, l'autorité de pilotage a autorisé le paiement au secrétaire de l'autorité de pilotage d'une somme de \$750 en considération de ses services, avec effet rétroactif du 1^{er} juin 1965.

Item 4(b):

Il a été aussi décidé à la réunion de ce jour que la rémunération totale des membres de l'Autorité de pilotage de Saint-Jean serait de \$1,200 par an, avec effet rétroactif du 1^{er} janvier 1965.

6. On peut constater, d'après l'état financier ci-joint, que les sommes mentionnées au paragraphe 5 ont été payées.

7. En vertu de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande, l'autorité de pilotage est autorisée, avec l'approbation du gouverneur en conseil, à rémunérer un secrétaire nommé légalement. Il semble que la Loi sur la marine marchande n'autorise pas la rémunération des autres membres d'une commission.»

Le vérificateur recommanda «que l'on accorde dûment à l'autorité les pleins pouvoirs requis pour la conduite de l'entreprise».

On passa outre à cette remarque et, jusqu'à présent, on a continué ces pratiques illégales.

Il faut noter de plus que, d'après les états financiers, on exige des taux plus élevés sans aucune autorisation; on a, p. ex., augmenté substantiellement la majoration de 3% en la portant à 6%, ou peut-être plus.

Dans une lettre en date du 4 février 1969 (pièce 1463j), le ministère des Transports informa la Commission que, le 29 mars 1967, après que le ministère eut soumis de nombreux projets de textes, l'Autorité de pilotage de Saint-Jean avait finalement approuvé et signé un nouveau règlement général. Toutefois, ce règlement ne fut pas soumis au gouverneur en conseil pour ratification parce que des pourparlers étaient en cours entre les pilotes de Saint-Jean et leur autorité de pilotage au sujet d'une augmentation du tarif. A la suite de la publication du *Titre I* du rapport, les conseillers juridiques du ministère furent d'avis que le texte du règlement proposé devait être remanié avant d'être soumis au Conseil. Au mois de février 1969, le texte n'était pas encore prêt.

C'est une situation très sérieuse. C'est encore un exemple frappant des causes profondes des graves problèmes qui ont assailli le pilotage et abouti à l'affaiblissement de l'autorité des responsables, c.-à-d. l'incapacité apparente des agents de la Couronne et des fonctionnaires, auxquels le Parlement ou le gouvernement a confié les responsabilités du pilotage, de se rendre

compte qu'en vertu du plan d'organisation de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande la législation existant actuellement marque la limite de leurs pouvoirs, droits et obligations, et qu'outrepasser ce que la loi et les règlements établis sous son empire autorisent expressément c'est agir dans l'illégalité. On ne saurait tolérer de tels actes de la part d'agents de la Couronne, aussi justifié que l'acte ou la disposition puisse paraître.

Les règlements n'ont pas à être passés et ratifiés tous en même temps, ni être définitifs. La facilité avec laquelle on peut les modifier et les mettre en vigueur constitue l'avantage essentiel de la législation par délégation. On n'aurait pas dû permettre que la circonscription fonctionnât sans règlements de base. La demande instante des pilotes d'une augmentation des taux n'aurait pas dû être un obstacle à l'adoption d'un tarif transitoire qu'on aurait pu modifier dans le cas où l'on eût acquiescé à cette demande. Le désaccord sur les autres dispositions des règlements proposés ne constituait pas non plus une raison pour ne pas adopter tout au moins un tarif. Le plus urgent était de ne pas permettre que la circonscription fonctionnât sans un tarif établi légalement et un accroissement possible des taux était une question de minime importance. Les mêmes remarques restent valables pour tous les autres sujets des règlements de la circonscription.

Les commissaires du pilotage ont continué à employer le capitaine H. W. Stone comme secrétaire de la commission et le Conseil des ports nationaux l'a gardé comme capitaine de port.

(3) DÉCRET EN CONSEIL N'AYANT PAS ÉTÉ PRIS EN
VERTU DE LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE ET
AFFECTANT L'ORGANISATION DE LA CIRCONSCRIP-
TION DE PILOTAGE

Le décret en conseil C.P. 1959-19/1093, du 27 août 1959 (pièce 52), étendait aux circonscriptions de pilotage de Saint-Jean (T.-N.) et de New Westminster (C.-B.) l'autorisation du ministère des Transports d'assumer le coût d'établissement et d'exploitation des stations de pilotes et du service de bateau-pilote.

2. HISTORIQUE DE LA LÉGISLATION

Il semble que la première législation sur le pilotage applicable à Saint-Jean remonte au 17 avril 1833, lorsqu'on adopta *An Act for the Regulation of Pilots and the Pilotage of Vessels at the Port of St. John's* (3 Guillaume IV, chap. 7). Comme l'indique le titre, il ne s'agissait pas d'une loi de portée générale, mais d'application restreinte à Saint-Jean dont le pilotage continua d'être régi par sa propre législation jusqu'à ce que celle-ci fût remplacée, le 1^{er} janvier 1965, par la Partie VI de la Loi sur la marine marchande.

Les dispositions de la Loi de 1833 s'apparentent beaucoup à la législation canadienne sur le pilotage puisqu'elles tirent toutes leur origine d'une même source, la législation sur le pilotage du Royaume-Uni. De plus, cette loi servit de modèle pour l'organisation du pilotage à Terre-Neuve. Les statuts régissant le pilotage en vigueur au moment de l'entrée de cette province dans la Confédération canadienne s'inspiraient de cette loi dont certains articles étaient reproduits mot à mot.

La Loi de 1833 comportait un contrôle restreint du gouvernement sur les services de pilotage de la libre entreprise. Les pouvoirs de l'autorité de pilotage se limitaient à l'attribution des brevets, au pouvoir réglementaire en matière de marques et d'équipement des bateaux-pilotes, à la «rémunération supplémentaire dans des cas extraordinaires» et la réglementation supplémentaire relative à la «gouverne» des pilotes. Un tel règlement devait être ratifié par le gouverneur ou le commandant en chef. Étant donné que la Loi de 1833 constituait une législation *ad hoc* pour Saint-Jean, elle traitait de certains sujets relevant normalement des règlements, tels que la constitution de l'autorité de pilotage (la loi instituait une commission de cinq membres) et la fixation des taux présentés sous forme d'une échelle basée sur les «taux des navires», pour les bâtiments de Sa Majesté, et sur la jauge pour les autres. La loi énumérait une série d'infractions concernant la conduite des pilotes et diverses violations de ses dispositions, et elle imposait aussi le paiement obligatoire des droits de pilotage. Elle prévoyait l'établissement d'une *Caisse d'entretien* ou de *dépenses* permettant de rémunérer le secrétaire et de payer toutes autres dépenses relatives à l'application de la loi. Dans le cas d'un surplus, celui-ci devait être versé au bénéfice des pilotes infirmes. Les fonds de la *Caisse d'entretien* provenaient de trois sources: un prélèvement obligatoire de 5% sur tous les droits de pilotage gagnés, les amendes, après déduction d'un tiers au bénéfice du dénonciateur, et les droits de brevet. La loi s'appliquait aux pilotes brevetés ou non, les non brevetés étant cependant tenus de céder la conduite d'un bâtiment au premier pilote breveté montant à bord. Tout pilote emmené en mer contre son gré avait droit à une indemnité pour perte de temps, au taux de 3 livres 10 shillings par mois, en plus du couvert et de son passage de retour au foyer. La loi reconnaissait la responsabilité des pilotes brevetés ou non en cas de négligence et l'article 9 portait que celui-ci ne pouvait s'interpréter comme relevant «tout pilote breveté ou autre de l'obligation de répondre du montant de toute perte subie par suite de sa mauvaise conduite dans une action intentée au civil à la requête de la partie lésée».

De 1833 à 1946, année où fut adopté le *Port and Harbour of St. John's Act*, on apporta plusieurs changements statutaires dont le principal, en 1928, lors de la fusion de la fonction de l'autorité de pilotage et de celle de l'autorité portuaire, et de l'attribution à une commission de trois membres des devoirs et responsabilités des deux fonctions. Pour la première fois

on réunissait sous une même direction l'exploitation du port et la fonction d'autorité de pilotage jusqu'à ce qu'on les sépare de nouveau, comme on l'a déjà dit, à compter du 1^{er} janvier 1965.

La Loi sur le port et le havre de Saint-Jean fut adoptée en 1946. Elle constituait surtout une codification de la législation statutaire antérieure. En vertu de cette loi, la fonction d'autorité de pilotage continuait à être confiée à l'autorité portuaire. Les attributions et les obligations de l'autorité de pilotage se limitaient encore à celles concernant un service fourni par des pilotes de la libre entreprise.

La Loi de 1946 abrogeait formellement toute la législation antérieure régissant le port de Saint-Jean et son service de pilotage (y compris les règlements). Pour assurer la continuité, le Parlement établit de nouveaux règlements relatifs au port et au pilotage, publiés sous forme d'annexes de la loi. Par la suite, les commissaires du port et du pilotage pouvaient, au besoin, modifier ces règlements.

Cette loi comprenait quatre parties: la Partie I traitait de l'interprétation, la Partie II, de la création de la commission du port et de ses pouvoirs, la Partie III, des pouvoirs de la commission en tant qu'autorité portuaire et la Partie IV, du pilotage. En soi, la Partie IV constituait un statut du pilotage, distinct et complet, et ne s'appliquait qu'au service de pilotage de ce port.

Constituant encore une législation *ad hoc*, la loi prévoyant l'existence juridique de la circonscription en établissait les limites et désignait l'autorité portuaire comme autorité de pilotage. Toutefois, son application se limitait aux pilotes brevetés, le terme «pilote» étant défini comme désignant les «pilotes dûment brevetés pour la circonscription» (Cf. *Titre I*, p. 26). Cependant, la loi s'appliquait à tous les bâtiments entrant dans la définition «navire, bâtiment ou bateau de toute sorte»; elle avait donc une application beaucoup plus large que la Partie VI de la Loi sur la marine marchande (Cf. *Titre I*, pp. 238 et suiv.).

L'autorité du port consistait en une «Commission de trois personnes portant le nom de Commission du havre et de pilotage de Saint-Jean». Le commissaire des services publics était *ex officio* président de la commission. Le «*Governor in Commission*» nommait deux autres membres appartenant au monde des affaires et des transports par eau. Les membres, sauf le président, recevaient une rémunération annuelle n'excédant pas \$500, à condition de n'être pas préposé à un emploi rétribué par le gouvernement de Terre-Neuve.

Le capitaine de port, également nommé par le gouvernement, assumait outre ses autres fonctions celle de secrétaire et de directeur administratif de la commission. L'organisation était financièrement autonome et l'autorité avait le pouvoir de payer ses dépenses d'exploitation, y compris l'entretien des bateaux-pilotes et les dépenses générales du service de pilotage, sur l'ensemble des revenus de toute origine, dont les droits de port, sans autre formalité que de rendre compte tous les ans au commissaire des finances.

La loi prévoyait le paiement obligatoire des droits de pilotage. Outre les exemptions prévues par les règlements, les navires du gouvernement et les bâtiments exemptés en vertu d'un autre statut ou traité bénéficiaient d'une exemption absolue. Il ne semble pas qu'une autre loi ait prévu quelque autre exemption et à l'égard de celles découlant d'obligations imposées par un traité on n'en a réclamé aucune entre 1949 et 1965, pas plus d'ailleurs qu'on ne semble en avoir réclamé jusqu'au moment de la Confédération. Était automatiquement exempté un bâtiment qui, ayant arboré le pavillon réglementaire avant de pénétrer dans la passe, n'avait pas été hélé par un pilote.

Les pouvoirs réglementaires de la commission en matière de pilotage étaient sensiblement les mêmes que ceux qu'énumère l'article 329 de la Loi sur la marine marchande avec, apparemment, des pouvoirs illimités d'accorder des exemptions, mais non de retirer les quelques exemptions stipulées dans la loi.

En dépit du fait qu'on n'attribuait que des brevets valables un an, les pilotes étaient assurés de la sécurité d'emploi, puisque leur brevet était automatiquement renouvelé sur paiement d'un droit de renouvellement fixé à \$5. Il n'existait aucune limite d'âge mais, après 65 ans, un certificat d'aptitude physique était une condition préalable au renouvellement.

Comme aux termes de la Loi sur la marine marchande, le propriétaire d'un bâtiment restait responsable des actes du pilote tout comme s'il était à son service; mais la loi ne limitait pas la propre responsabilité du pilote.

Elle contenait les dispositions habituelles au regard du dépassement de limite par un pilote et sa retenue due à la quarantaine, mais elle prévoyait aussi une amende de \$200 imposée au capitaine emmenant un pilote en mer contre son gré.

Les règlements de la circonscription contenus dans la seconde annexe de la Loi de 1946 furent modifiés quatre fois avant d'être abrogés le 1^{er} janvier 1965. Toutes ces modifications concernaient les taux, l'administration financière et la direction des pilotes.

Bien que le règlement portât que le secrétaire de la commission, c.-à-d. le capitaine de port, assurait la direction des pilotes, celle-ci s'exerçait très libéralement sur un régime de libre entreprise. Les règlements laissaient aux pilotes l'entière liberté d'organiser le service, et de disposer des droits gagnés. Bien que les droits fussent être remis au capitaine de port, celui-ci devait les verser aux pilotes, après les déductions prescrites, «au moment et de la façon déterminés de concert avec les pilotes». Les droits de pilotage appartenaient en propre au pilote qui les avait gagnés et il avait toute liberté de prendre avec les autres pilotes les dispositions quant à leur répartition. La mise en commun ne s'effectuait qu'en vertu d'un accord particulier de tous les pilotes et que l'autorité de pilotage avait entériné dans ses règlements.

Pour couvrir les dépenses d'exploitation de la circonscription, les règlements prévoyaient une majoration des taux de trajets à l'entrée et à la sortie (majoration étendue, en 1957, à tous les droits de pilotage, service de bateau-pilote excepté). Les fonds ainsi perçus appartenaient à l'autorité du port et du pilotage, à titre de contribution au paiement des dépenses générales du port, y compris le service de bateau-pilote, les salaires et les dépenses du personnel de bureau et l'établissement de comptes de fiducie (caisse de bienfaisance) au bénéfice des pilotes brevetés. Cette majoration fut fixée à 10% dans le règlement de 1946, portée plus tard à 15%, puis réduite à 3% en 1960, lorsque le ministère des Transports prit à son compte le service de bateau-pilote. A cette occasion, on inséra dans le tarif le droit de bateau-pilote de \$10, qui devait être versé au Receveur général du Canada à titre de remboursement du coût du service de bateau-pilote.

Deux chefs pilotes (un pour chaque quart sans doute) aidaient le capitaine de port dans ses responsabilités au regard des pilotes; leur fonction se limitait à la surveillance de la conduite et de l'assiduité des pilotes. Ils étaient élus tous les ans par les pilotes eux-mêmes et assumaient leur représentation tout comme les comités des pilotes dans d'autres circonscriptions.

A l'instar de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande, la Loi de Saint-Jean laissait à l'autorité le soin de fixer par règlement la qualification requise d'un candidat au brevet de pilote. A cet égard, on n'apporta aucun changement au règlement initial de 1946. La seule exigence était que les candidats subissent devant les examinateurs des capitaines et lieutenants pour Terre-Neuve un examen portant sur les connaissances locales, les règles de route internationales, la quarantaine, les règlements portuaires, et autres sujets relatifs aux obligations d'un pilote considérés nécessaires par le jury. Les pilotes devaient aussi être physiquement aptes. Les règlements ne prévoyaient pas d'apprentissage et n'exigeaient aucun certificat de capacité de la marine, ni expérience de la mer.

Le règlement conservait la caisse des pilotes, unique en son genre, instituée en 1940, et le régime de comptes de fiducie individuels destiné à assurer des pensions de retraite (Cf. p. 592).

Ce fut par des amendements aux règlements de 1957 et 1960 que le tarif et les exemptions furent modifiés légalement pour la dernière fois. On étudiera plus loin les postes du tarif.

Les exemptions énumérées dans le règlement concernaient les bâtiments canadiens se livrant à la pêche ou transportant des passagers ou des marchandises entre les ports de Terre-Neuve. Ces bâtiments étaient exempts de droits s'ils n'employaient pas de pilote et, dans le cas contraire, n'en payaient que la moitié. Après la Confédération, des exemptions dont ne bénéficiaient, à l'origine, que les bâtiments de Terre-Neuve, furent étendues à tous les bâtiments canadiens.

En 1952, la Loi de 1946 fut incorporée dans les Statuts révisés de Terre-Neuve où elle constitua le chapitre 217. Les seules modifications concernaient la mise à jour de certaines expressions telles que «*Governor in Commission*» et «*Commission for Public Utilities*» auxquelles on substitua «*Lieutenant-Governor in Council*» et «*Minister of Public Works*».

C'est sans doute pour éviter de légiférer d'une manière quelconque en rapport aux lois de Terre-Neuve antérieures à la Confédération et traitant de sujets relevant de la juridiction originale du gouvernement fédéral que l'article 3 de la Loi de 1964 spécifia l'abrogation et de la Loi de 1946 et du chapitre 217 et de tous les règlements établis sous leur empire.

Chapitre B

MÉMOIRES

Trois mémoires furent présentés:

- a) La Commission du port et du pilotage de Saint-Jean (pièce 252);
- b) Le mémoire des pilotes de Saint-Jean et son annexe (pièce 254);
- c) La *Canadian Merchant Service Guild* (pièce 1382).

(Les références placées à la fin de chaque recommandation dans les mémoires indiquent la partie du rapport qui traite du sujet.)

(1) COMMISSION DU PORT ET DU PILOTAGE DE SAINT-JEAN

La principale partie de ce mémoire concerne un état de choses auquel on a remédié, c.-à-d. certaines difficultés relatives à la fonction de la Commission de Saint-Jean en tant qu'autorité portuaire, à partir de l'entrée de la province dans la Confédération jusqu'au jour où le pilotage et l'activité portuaire relevèrent finalement de la loi fédérale, à compter du 1^{er} janvier 1965. Depuis lors, cette commission, comme toute autorité de pilotage du Canada, jouit de tous les pouvoirs nécessaires lui permettant de s'acquitter des fonctions limitées prévues dans la Loi sur la marine marchande, à condition de se prévaloir des dispositions de la Partie VI de la loi pour établir les règlements nécessaires. Les commissaires du pilotage n'assument plus de responsabilité au regard du port même, sauf l'obligation implicite de collaborer avec les autorités portuaires et de leur suggérer toute amélioration des installations susceptibles d'accroître l'efficacité du pilotage et la sécurité de la navigation.

La commission recommandait aussi que le pilotage de la circonscription soit organisé comme dans les circonscriptions de Sydney, d'Halifax et de Saint-Jean (N.-B.), et que les pilotes fussent traités sur une base financière comparable. En particulier:

- a) Dans l'éventualité où ils deviendraient fonctionnaires, traiter les pilotes sur un pied égal à tous les égards avec les pilotes des autres ports canadiens (Cf. pp. 220 et 583).

- b) Remplacer les bateaux-pilotes en raison de leur vieillesse et de leur usure (Cf. pp. 573 et 574).
- c) Fournir aux pilotes une station de pilotes officielle et permanente construite au même endroit que les locaux actuels, temporaires et inappropriés, c.-à-d. au *Queen's Wharf*, en ligne avec les feux d'alignement marquant l'axe du chenal d'entrée. De cet endroit, on a une excellente vue de l'entrée du chenal vers le large, c.-à-d. dans la passe, et les pilotes peuvent veiller et apercevoir les signaux des bateaux de pêche étrangers qui omettent souvent d'annoncer leur arrivée au large du port, généralement parce que leur appareil de radiophonie est hors d'usage (Cf. p. 572).
- d) Améliorer l'accostage au *Queen's Wharf* pour permettre un amarage sûr des bateaux-pilotes, et des installations pour l'embarquement et le débarquement des pilotes et des équipages des bateaux-pilotes (le débarcadère a été entièrement reconstruit en 1965-1966 [pièce 1463v]).

(2) MÉMOIRE DES PILOTES DE SAINT-JEAN

Les pilotes se déclarent satisfaits de l'organisation du pilotage à Saint-Jean et recommandent le maintien de la même organisation fondamentale en y apportant certaines améliorations.

On peut résumer ainsi leurs principales recommandations:

- a) Le service de pilotage de Saint-Jean est important pour les transports maritimes et doit être maintenu (Cf. p. 596).
- b) Le pilotage obligatoire ou le paiement obligatoire des droits doit être aussi maintenu (Cf. p. 567).
- c) Les bateaux-pilotes en service devraient être remplacés par des neufs (Cf. p. 571).
- d) L'emplacement de la station de pilotes et le poste d'amarrage du bateau-pilote devraient rester les mêmes (Cf. p. 570).
- e) Les gains des pilotes de Saint-Jean étant très inférieurs à ceux des autres circonscriptions du Canada et des capitaines d'une forte proportion de navires, il y aurait lieu de prendre des mesures pour assurer aux pilotes un revenu conforme à leurs qualification, fonction et responsabilité (Cf. p. 583).
- f) Le gouvernement devrait aider à établir un régime de retraite adéquat pour les pilotes (Cf. p. 594).
- g) Les pilotes côtiers devraient être compétents, expérimentés et, de préférence, brevetés. Les pilotes de Saint-Jean sont tout à fait désignés pour effectuer le pilotage côtier et deux ou trois d'entre eux devraient être toujours disponibles (Cf. Subdivision VI, recommandation 3).

(3) CANADIAN MERCHANT SERVICE GUILD

Le mémoire de la *Canadian Merchant Service Guild* traite surtout du pilotage en général; il contient en particulier un passage où elle appuie formellement la recommandation des pilotes de Saint-Jean au sujet du pilotage côtier (Cf. Subdivision VI, recommandation 3).

PREUVE

1. DESCRIPTION GÉNÉRALE

La circonscription de pilotage de Saint-Jean comprend le port de Saint-Jean, la passe et deux milles d'eaux libres.

Saint-Jean, capitale et principal port de la province de Terre-Neuve, se trouve le long du périmètre d'une rade fermée, abritée par de hautes collines, et reste ouvert à la navigation toute l'année.

L'entrée du large rétrécie, appelée la passe, ne fait pas partie du port. Les limites de celui-ci sont décrites dans le C.P. 1964-1923 (pièce 1463f):

«(1) ... Toute cette zone, y compris le rivage à la laisse de haute mer, s'étendant en direction générale est jusqu'à Chain Rock et en direction générale ouest de Prosser Rock, de et sur une ligne tirée vers le nord et vers le sud à l'extrémité ouest de «l'usine à gaz» (située à l'ouest de Long Bridge), la limite orientale du port étant une ligne tirée de Chain Rock à Prosser Rock déjà mentionnée.»

C'est un port douanier exploité et administré par le Conseil des ports nationaux. On y trouve toutes les installations maritimes majeures, dont 37 postes d'amarrage à quai, avec des profondeurs de 20 à 33 pi., un bassin de radoub, un atelier de construction mécanique, des chantiers de réparation et des grues puissantes. Il sert souvent de port de refuge et c'est un centre important de ravitaillement et de réparation pour les bateaux de toutes les nationalités qui se livrent à la pêche sur les Grands Bancs, situés à proximité, et sur les bancs au large du Groenland.

La passe est bordée par de hautes falaises et n'est pas visible de loin; toutefois, aux approches de la terre, on peut l'identifier par le cap Spear, le fort Amherst et les bâtiments et les mâts de pavillons de Signal Hill. L'entrée se trouve entre North Head et South Head distants de 330 verges; de là, un chenal conduit vers l'ouest dans la passe, sur une distance d'environ 5 encâblures, jusqu'au port en eau profonde. La partie ouest de la passe, sur une distance d'environ 900 pi., et jusqu'à 200 pi. au nord de la bouée lumineuse de Prosser Rock, est restreinte par des rochers marqués par des bouées lumineuses et sa largeur minimale est de 250 pi. Dans cette partie du chenal, la profondeur utile est de 37 pi., mais à basse mer de vive-eau il n'y a que 35 pi. sur Merlin Rock. L'amplitude des marées est approximativement de 4 pi.

Des aides de navigation marquent bien l'entrée du chenal dont l'axe est indiqué par des feux d'alignement bien visibles du large.

Le port, en forme de rein, s'étend vers le sud-ouest sur une distance d'un peu plus d'un mille à partir de l'extrémité ouest de la passe; sa largeur est de 2 à 4 encâblures. Son aire resserrée est sûre, commode, et offre des mouillages avec un fond de bonne tenue. La seule zone d'ensablement se trouve à l'embouchure de la rivière Waterford, à l'extrémité ouest du port où l'on procède à des dragages d'entretien.

Les courants de marée, dans le port comme dans la passe, occasionnent peu de difficultés. La brume constitue un grave danger, surtout entre avril et septembre, époque où l'on peut avoir jusqu'à 14 jours de brume par mois. En cas de brume, les navires n'entrent pas de nuit dans le port.

La passe présente la principale difficulté de navigation; sa section la plus étroite offre peu d'espace pour le croisement et le passage des gros navires. Les pilotes évitent de se croiser, habituellement en réduisant de vitesse, et les navires réguliers n'employant pas de pilotes font de même. La direction du Canadien National avise la station des pilotes de l'heure prévue d'arrivée ou de départ de ses navires. Ces précautions ont donné d'excellents résultats puisque, au moins depuis 1956, il ne s'est produit aucune collision dans la passe.

L'espace restreint du port suscite de sérieux problèmes de trafic lorsque de nombreux bateaux de pêche viennent y chercher refuge ou se ravitailler. Par suite du nombre insuffisant de postes d'amarrage, beaucoup de ces bateaux doivent mouiller ou rester en manœuvre dans le port, ce qui entraîne de l'embouteillage et de nombreux mouvements. Lorsque le port servit de base navale au cours de la Seconde Guerre mondiale, les autorités navales furent obligées de recourir au pilotage obligatoire afin de résoudre les problèmes que posait le grand nombre de mouvements de navires contrôlés et diminuer le risque de collision et d'accident. En plus des 12 pilotes civils à l'effectif, la marine désigna 4 *docking pilots* qu'elle plaça sous les ordres du capitaine du port. La marine établit aussi la réglementation du trafic dans la passe par un système de feux indiquant la liberté du chenal.

En 1963, seul un petit remorqueur commercial était disponible. Pour assister un navire désemparé venant chercher refuge, on recourt à tous les autres bâtiments disponibles y compris un transbordeur; un pilote embarque à bord de chacun d'eux et le travail s'effectue.

Depuis 1963, le ministère des Travaux publics a entrepris un programme d'enlèvement des obstacles se trouvant dans le port. En 1963, on procéda à l'enlèvement de l'épave de l'*Edward Suzanne* ainsi que des restants du système d'amarrage sur coffres et de débris divers. De plus, on approfondit le chenal à 35 pi. en procédant à des dynamitages dans la zone de Merlin Rock. On a effectué des dragages d'entretien à proximité du *King's Wharf*, des quais C.O.T.C. et de la marine de guerre canadienne, ainsi que du bassin de radoub du Canadien National (pièce 1463w).

TRAFIC MARITIME ET PILOTAGE

Le trafic maritime comprend trois catégories de navires:

- a) les long-courriers et les caboteurs affectés au transport de marchandises à destination ou en provenance de Saint-Jean et des localités avoisinantes;
- b) les bâtiments étrangers se livrant à la pêche sur les Grands Bancs et dans les eaux du Groenland, et qui touchent pour se ravitailler, effectuer leurs réparations ou chercher refuge;
- c) les navires désemparés de tout type, des cargos aux bateaux de pêche, qui font escale en nombre appréciable. Saint-Jean est le port atlantique le plus oriental de l'Amérique du Nord offrant des possibilités de réparations.

Bien que les statistiques maritimes ne fassent aucune distinction entre ces différentes catégories, les données disponibles sont suffisamment précises pour (a) et (b); mais on manque d'informations en ce qui concerne (c).

Par suite des nombreux changements, au cours des 20 dernières années, dans l'administration portuaire et le service de pilotage, on ne dispose pas de données uniformes comparables. Le tableau suivant est tiré de données établies par le Conseil des ports nationaux depuis qu'il assume la direction du port, par le Bureau fédéral de la statistique et par l'autorité de pilotage. Les statistiques du Conseil des ports nationaux indiquent toutes les arrivées, tandis que celles du B.F.S. ne donnent que les arrivées des bâtiments de 250 tjn et plus et enfin celles de l'autorité de pilotage indiquent le nombre de navires ayant acquitté les droits de pilotage, qu'ils soient entrés ou non dans le port. Ces données différentes expliquent l'écart entre les nombres et les jauges nettes moyennes des bâtiments de chaque catégorie.

Année	Conseil des ports nationaux*		B.F.S. Navires de 250 tjn et plus†		Pilotage Navires ayant acquitté les droits‡	
	Nombre de navires	Jauge nette moyenne	Nombre de navires	Jauge nette moyenne	Nombre de navires	Jauge nette moyenne
1958.....	n/a	n/a	1,134	811.6	1,023	1,088.5
1959.....	n/a	n/a	1,033	1,120.3	989	1,193.5
1960.....	n/a	n/a	969	1,225.0	991	1,179.2
1961.....	n/a	n/a	930	1,147.6	1,003	1,016.3
1962.....	n/a	n/a	895	1,326.6	990	1,120.6
1963.....	n/a	n/a	491	1,577.3	1,024	958.3
1964.....	n/a	n/a	466	1,807.6	1,214	924.7
1965.....	1,851	776.5	487	1,664.3	1,359	935.1
1966.....	1,928	933.3	614	1,805.0	1,513	1,083.0
1967.....	2,019	856.3	601	1,698.7	1,590	1,027.3

*Pièce 479. †Pièce 1483. ‡Pièce 250.

En comparant ces données, on voit que a) la majorité des navires jauge moins de 250 tjn, b) beaucoup de navires n'emploient pas de pilote et c) la plupart des navires pilotés ou acquittant les droits de pilotage sont des bateaux de pêche d'une jauge nette inférieure à 250 tx.

Pour la majeure partie, le trafic général comprend des navires d'une jauge brute atteignant 3,500 tx, paquebots ou cargos, et un grand nombre de pétroliers. Jusqu'en 1963, le plus gros navire ayant touché Saint-Jean était un pétrolier de 17,000 tjb.

Les bâtiments du Canadien National font escale à intervalles réguliers: certains ne se livrent qu'au transport provincial. Depuis quelques années, le transbordeur de Sydney se rend, pendant les mois d'hiver, à Saint-Jean plutôt qu'à Port-aux-Basques. Ces bâtiments n'emploient pas de pilotes, mais ont acquitté les droits ayant rapporté en revenus de pilotage pour les années 1965, 1966 et 1967 respectivement \$3,186.62, \$8,084 et \$12,525 (pièce 402).

En 1963, la *Furness Withy & Co. Ltd.* exploitait, de Saint-Jean, trois navires de charge de 4,000 tjb environ (approximativement 1,800 tjn) qui touchaient toutes les deux semaines, ce qui représente environ 70 arrivées par an. Ces bâtiments prenaient toujours un pilote. Le directeur M. Maurice G. Devine, déclara que sa compagnie était très satisfaite du service des pilotes et de leur collaboration.

La *Blue Peter Steamships Limited* exploitait aussi, à partir de Saint-Jean, ses 4 navires d'une moyenne de 300 tjn, et elle en affrétait 2 ou 3 autres pendant l'été, ce qui représente environ 100 à 150 arrivées par an. Les capitaines des navires de la compagnie n'emploient pas de pilote, bien que celle-ci leur en laisse l'entière liberté puisqu'elle doit acquitter les droits de pilotage. Ces capitaines connaissent très bien le port et il ne s'est jamais produit d'accident.

Chaque année, en mai, une flotille de bateaux de pêche portugais utilisant des lignes de fond et connue sous le nom de *White Fleet* fait escale pour se ravitailler en combustible, en vivres et en matériel avant de se rendre dans les eaux du Groenland. C'est ce qui explique la pointe du trafic en mai.

Mais c'est en septembre et octobre que se produisent les plus fortes concentrations de bateaux de pêche, quand ils cherchent refuge à la suite d'un avertissement d'ouragan. Il peut alors y en avoir plus de 80 en même temps dans le port.

Après la *White Fleet*, les bâtiments espagnols sont les plus nombreux. Ces bateaux naviguent par paires, l'un d'eux ayant un capitaine de pêche et l'autre, un capitaine de navigation.

Ce groupe comprend aussi de plus grands bâtiments qui font occasionnellement escale au port pour se ravitailler en combustible et en vivres, ou se faire réparer, p. ex., des «navires-usines de poisson» de 3,000 tjb en moyenne, des chalutiers de 200 à 1,700 tjb, des chalutiers à chalut à perche, de 1,200 à 1,600 tjb, et enfin les navires-citernes à eau russes.

Lorsque les bateaux de pêche arrivent en groupe, un pilote monte à bord du premier à l'entrée du chenal et les conduit au port par groupes de 2 à 12. Les pilotes, même avec l'aide de ceux qui ne sont pas de service, sont en nombre insuffisant pour piloter séparément chaque bâtiment. Le capitaine de port rédige ses instructions relatives au mouillage et à l'amarage et elles sont transmises par radio. Comme les bâtiments ne peuvent accoster tous en même temps, certains doivent manœuvrer jusqu'à ce qu'on leur attribue un poste. Chaque bateau de pêche acquitte en totalité les droits, sauf le droit de bateau-pilote qu'on n'impose que pour chaque groupe piloté.

Le trafic des bateaux de pêche représente environ 25% des revenus de pilotage.

Le trafic maritime varie beaucoup d'un mois à l'autre et d'une année à l'autre. Le graphique de l'appendice A(1) (Cf. p. 598) montre ces variations, sur une base mensuelle, pour la période 1961 à 1964, du nombre des navires et de la jauge nette totale. Le graphique de l'appendice B(1) (Cf. p. 600) indique, pour la même période, la variation procentuelle du nombre de bâtiments et de la jauge nette moyenne par bâtiment. On y voit que le pilotage est inégalement réparti au cours des douze mois, mais qu'il existe un cycle annuel, avec des pointes de trafic à la fin du printemps et à la fin de l'été ou au début de l'automne, et des baisses maximales en août et durant l'hiver. La cause de ces variations est l'arrivée des flottilles de pêche. La pointe de la fin de l'été dépend de la rigueur de la saison des ouragans. S'ils ne reçoivent aucun avertissement, les bateaux de pêche ne relâchent pas à Saint-Jean. Le trafic d'hiver dépend aussi de la situation des glaces dans le golfe qui interrompent parfois la navigation.

On a exposé (Cf. pp. 548 et suiv) la situation juridique au regard du paiement obligatoire des droits antérieurement et postérieurement au 1^{er} janvier 1965. En fait, l'autorité de pilotage a continué d'appliquer les règlements de 1946, modifiés en 1957, comme s'ils n'avaient jamais été abrogés (pièce 240).

Les statistiques relatives au pilotage ne fournissent aucune donnée quant au nombre de navires qui acquittent les droits tout en se dispensant des services d'un pilote. La fonction du capitaine de port en tant que secrétaire de l'autorité de pilotage n'est qu'un emploi à temps partiel. Il ne prend aucune décision au sujet de la fourniture des services et n'accomplit qu'un travail de bureau se limitant presque à la comptabilité. Les statistiques, établies sur la base des factures acquittées, indiquent peu de choses sur la véritable situation du pilotage.

En vue d'obtenir plus de détails, la Commission a analysé le *Journal des pilotes* de 1962. Il existait des différences notables entre les chiffres qu'on y relevait et les statistiques du rapport annuel officiel de l'autorité de pilotage. Le journal des pilotes mentionne 1,070 arrivées et 390 mouvements (comparés aux 990 arrivées et 387 mouvements indiqués dans le rapport annuel).

156 bâtiments représentant le même nombre d'arrivées n'employèrent pas de pilote, bien que payant les droits, et 133 mouvements entrèrent dans la même catégorie; sur les 1,070 arrivées, 135 navires avaient moins de 250 tjn (pièce 1462s).

Sur la base des affectations, le journal des pilotes de Saint-Jean indique aussi des chiffres différents pour l'année 1962 (pièce 1462s).

	Arrivées (entrée)	Départs (sortie)	Mouve- ments	Total des affectations
Avec un pilote.....	861	763	258	1,882
Sans pilote.....	155	158	115	428
Total.....	1,016	921	373	2,310

L'écart entre les entrées et les sorties provient en partie des services au large du port (Cf. p. 574) pour lesquels chaque navire compte pour un trajet d'entrée, c.-à-d. pour la moitié du droit total de pilotage. Il est aussi attribuable en partie aux petits navires qui font des escales fréquentes à Saint-Jean et qui prennent un pilote à l'entrée, mais pas à la sortie, même s'ils acquittent les droits. On a signalé que cette pratique s'est amplifiée après l'introduction, en 1960, d'un droit de bateau-pilote de \$10 (pièce 1462s).

2. ORGANISATION

L'organisation du pilotage dans la circonscription est restée celle que prévoyait la Loi de 1946 antérieure à l'Union. La fonction de l'autorité de pilotage se borne à l'attribution des brevets, à la fixation des taux et aux questions connexes; la fourniture des services, la perception et la répartition des revenus de pilotage restent du ressort des pilotes. Le secrétaire s'occupe des quelques affaires administratives incombant à l'autorité de pilotage; les commissaires du pilotage nommèrent de nouveau à ce poste leur ancien secrétaire et capitaine de port, le capitaine H. W. Stone, qui est encore au service du Conseil des ports nationaux à titre de capitaine de port.

L'autorité de pilotage demeure une commission de trois membres. Comme on l'a vu précédemment, les trois commissaires du port et du pilotage sortants furent nommés commissaires du pilotage, le 23 décembre 1964, aux termes de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Les trois membres de la commission de pilotage actuelle appartiennent au monde du commerce et des transports maritimes et possèdent la compétence nécessaire à l'exercice de leur fonction. M. James C. Grieve est administrateur d'une compagnie maritime; M. Maurice G. Devine, directeur de la *Furness Withy & Co. Ltd.* et le capitaine J. Whelan est un capitaine marchand en retraite, inspecteur de navires et répartiteur nautique. Le secrétaire, le capitaine H. W. Stone, est aussi un capitaine marchand.

La première difficulté administrative, et la plus importante, surgit à la suite de l'Union de Terre-Neuve au Canada. Le long délai qui s'écoula avant la proclamation de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande à Terre-Neuve fut largement dû, paraît-il, au fait que l'administration du port et du pilotage était totalement intégrée. Le gouvernement fédéral devait décider de l'administration du port avant de fixer l'organisation du pilotage.

Au moment de l'Union (1949), le ministère des Transports autorisa l'ancien examinateur des capitaines et lieutenants à continuer d'assumer ses fonctions de capitaine de port et de secrétaire de la commission. Plus tard, le ministère nomma un autre examinateur des capitaines et lieutenants, qui assumait aussi les fonctions de capitaine de port et de surveillant des pilotes, bien qu'il figurât déjà sur la liste de paye du ministère. Cette multiplicité de fonctions amena le ministère à s'occuper des questions de pilotage à Saint-Jean de plus près que ce n'est habituellement le cas lorsqu'une commission dirige le pilotage. Le ministère des Transports s'efforça d'aider de ses conseils la commission de pilotage, mais il n'exerçait aucun contrôle sur la circonscription et n'agissait que comme intermédiaire entre l'autorité de pilotage et le gouverneur en conseil lorsque la commission désirait faire ratifier par décret en conseil des modifications apportées à son règlement.

On prépara la réorganisation du port et du service de pilotage en prévision de la proclamation de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande. Au cours des pourparlers entre les commissaires du port et du pilotage, les pilotes et les fonctionnaires du ministère des Transports, on eut l'impression que Saint-Jean deviendrait une circonscription de pilotage avec le ministre des Transports comme autorité. Au cours de la preuve apportée devant la Commission, les pilotes déclarèrent qu'ils auraient préféré relever d'une commission locale, aimant mieux que les questions de pilotage fussent traitées par des hommes de la région. Les hauts fonctionnaires du ministère des Transports en furent surpris, prétendant qu'ils ne surent jamais que les pilotes ne désiraient pas relever de l'autorité du ministre des Transports. En fait, ils pensaient être parfaitement d'accord à ce sujet avec les pilotes. On fit ressortir que si le ministre devenait l'autorité de pilotage, il deviendrait plus simple de fournir à la circonscription des bateaux-pilotes, des bureaux et du personnel. Toutefois, sans doute à cause de l'opposition locale, le ministère des Transports renonça à cette idée et, comme on l'a vu, lors de la réorganisation de la circonscription en vertu de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande, on confirma simplement les commissaires du port et du pilotage dans leurs fonctions.

Le ministère des Transports s'efforça de préparer un nouveau règlement qui pût être ratifié dès la proclamation de la Partie VI; des avant-projets furent soumis aux commissaires du pilotage à qui l'on demandait en même temps s'ils accepteraient leur nomination en tant que nouveaux commissaires du pilotage. Aucune entente n'étant intervenue au regard des règle-

ments proposés, la nouvelle circonscription se trouva, lors de la proclamation de l'article 3 de la Loi de 1964 et de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande, sans règlements ayant force de loi. Il est incroyable que cette situation existe encore quatre ans plus tard (Cf. pp. 550 et 551).

En 1958, les pilotes, à l'instar de leurs collègues des autres grandes circonscriptions, nommèrent un comité des pilotes, bien qu'aucune disposition du règlement de l'époque ne l'autorisât. Au cours de leur réunion générale annuelle, les pilotes en élisent les trois membres. Les réunions du comité n'ont aucun caractère officiel et sa fonction consiste à protéger et promouvoir les intérêts des pilotes en tant que particuliers et en tant que groupe.

Le comité n'assuma pas la fonction des deux chefs pilotes que les pilotes continuent d'élire annuellement parmi eux et tour à tour, en vertu de l'article 4 du règlement de 1946 (sans doute un pour chaque quart). Les chefs pilotes ne sont pas nécessairement membres du comité des pilotes. Leur rôle est de veiller à la fourniture des services ainsi que de percevoir et répartir les droits de pilotage et autres revenus collectifs des pilotes tels que les droits du service d'amarrage.

Les diverses opinions exprimées devant la Commission au sujet du *paiement obligatoire des droits* ou du *pilotage obligatoire* reposent sur des prémisses différentes.

L'accord est unanime sur la nécessité d'un service de pilotage efficace et sûr et tous les témoignages expriment la satisfaction que donnent la compétence et la collaboration des pilotes de Saint-Jean.

Le capitaine John J. Whelan, membre de la commission de pilotage et marin de grande expérience, préconisa le maintien d'un service de pilotage pour la sécurité des navires et des installations portuaires. M. M. G. Devine, directeur de la *Furness Withy & Co. Ltd.*, partageait cette opinion.

Quant au pilotage obligatoire, les expéditeurs assurant des services réguliers tels que le Canadien National et l'*Imperial Oil Limited* alléguèrent que ces expéditeurs en devraient être totalement exemptés. La *Blue Peter Steamships Ltd.* insista pour que les capitaines de ses quatre bâtiments obtiennent un certificat de pilotage.

La Commission du port et du pilotage de Saint-Jean n'envisageait pas la possibilité d'exempter les bateaux de pêche étrangers (même les plus petits); mais les raisons qu'elle avançait—direction du trafic, protection de la propriété publique et privée, perte de revenus—ne justifient pas le pilotage obligatoire. Elle souligna que ce serait le chaos dans le port si les bateaux de pêche n'étaient pas pilotés, mais cela n'est pas une question de pilotage: c'est un problème de réglementation du trafic par l'autorité portuaire et qui comporte d'autres solutions que l'attribution de plus de brevets de pilotes que normalement nécessaire, à la seule fin de satisfaire à de brèves demandes occasionnelles. Les dangers de navigation possibles ou les risques d'avaries aux bâtiments ou de dommages aux installations portuaires sont minimes et, dans

cette éventualité, les parties lésées disposent des moyens juridiques appropriés pour protéger leurs intérêts. On devrait laisser aux capitaines ou aux agents des petits bateaux de pêche la liberté d'employer un pilote s'ils pensent que c'est à leur avantage. Le naufrage d'un petit bâtiment dans le port ou dans la passe ne risque pas de gêner sérieusement la navigation. La perte de revenus n'est pas un motif qui puisse justifier l'imposition du pilotage obligatoire, directement ou indirectement. Comme on l'a déjà signalé, une conséquence injustifiable est une demande artificielle de pilotage, résultant en un effectif trop élevé et un affaiblissement général de toute l'organisation (Cf. *Titre I, recommandation générale 22*).

3. PILOTES

Les pilotes n'ont pas d'association, mais la plupart d'entre eux appartiennent à la *Canadian Merchant Service Guild*. En tant que groupe, c'est leur comité des pilotes qui les représente officieusement.

Actuellement, par suite de l'absence de règlements de la circonscription établis en vertu de l'article 329 de la Loi sur la marine marchande, il n'existe aucune condition préalable quant à la qualification des candidats ni de procédure d'attribution des brevets. Aucun pilote n'a été nommé depuis l'entrée en vigueur de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande. Bien que les anciens règlements contiennent peu de choses à cet égard, en dehors de l'obligation pour les candidats de prouver à l'examineur des capitaines et des lieutenants qu'ils possédaient la compétence nécessaire pour devenir pilotes (Cf. p. 555), il semble que même cette simple condition n'ait pas été exigée par l'ancienne autorité du port et de pilotage. D'après la preuve apportée devant la Commission, aucun pilote à l'effectif n'a jamais subi d'examen devant l'examineur des capitaines et lieutenants ou passé un examen quelconque, et le choix de la commission de pilotage se basait sur les antécédents du candidat et sur un entretien occasionnel avec les membres de la commission ou le secrétaire.

Néanmoins, ce procédé irrégulier a donné des pilotes très compétents et sérieux, très probablement parce que le cabotage intensif qui se pratique à Terre-Neuve forme des candidats expérimentés.

En fait, les pilotes furent recrutés parmi des marins compétents ayant l'expérience de la navigation côtière et des eaux portuaires. L'âge moyen d'admission était de 35 ans. Les anciens règlements n'exigeaient ni apprentissage ni stage. Cependant, la coutume fut d'accorder aux pilotes nouvellement brevetés un temps suffisant pour se familiariser au cours d'un stage officieux. Ils devaient accompagner les pilotes expérimentés dans leurs affectations, au besoin pendant deux ou trois mois, jusqu'à ce qu'ils se sentent capables de piloter, en débutant sur les plus petits navires. Au cours de ce stage, ils recevaient la même rémunération que les autres pilotes.

Les huit pilotes à l'effectif, à l'époque des audiences de la Commission, en 1963 avaient une grande expérience de la mer et détenaient un certificat de capitaine, soit au long cours soit au cabotage.

Depuis quelques années, il n'y a eu aucune demande d'accroissement du nombre des pilotes. En fait, à la demande de ceux-ci, leur nombre a été réduit de dix à huit, en 1960 et en 1962, par suite d'élimination normale. Les pilotes furent d'avis que huit suffisaient, à l'époque, à satisfaire la demande, y compris le pilotage côtier. L'autorité de pilotage agréa leur demande, sous réserve qu'on augmenterait leur nombre dans le cas de plaintes généralisées sur l'insuffisance des services de pilotage. Il ne semble pas que l'autorité de pilotage ait examiné plus sérieusement cette question.

Le dernier règlement (maintenant abrogé) ne contenait aucune disposition relative aux congés, mais les pilotes s'arrangeaient entre eux pour en prendre. Outre les jours libres, ils prenaient, officieusement, un seul s'absentant à la fois, deux semaines de congé annuel. Ils communiquaient au secrétaire leur programme de congés et le prévenaient lorsque l'un d'eux s'absentait hors de la province. De fait, ce congé se prolongeait à 25 jours consécutifs en y incluant les jours libres.

Les pilotes suivent un mode de service par quarts: cinq jours de service et cinq jours libres. Pendant les jours libres, le pilote agit comme il lui plaît, à condition qu'il soit toujours possible de l'atteindre et de le rappeler en cas d'urgence. Ainsi, le quart libre est généralement rappelé lorsque les bateaux de pêche arrivent en groupes. Les pilotes profitent des périodes libres pour effectuer du pilotage côtier.

En vertu de ce régime, chaque pilote est libre au cours d'un peu plus de six mois par an, soit approximativement 190 jours, sans compter quelques jours d'inactivité pendant la période de service. Une période de liberté aussi longue indique un surplus de pilotes pour le volume de travail actuel.

Le même règlement, conçu pour un régime de libre entreprise, ne prévoyait pas non plus de congés de maladie puisque, en vertu du règlement, la rémunération n'était pas basée sur la disponibilité. Les pilotes, ayant officieusement établi un mode de mise en commun en vue de se partager également les gains nets, maintenaient ce partage pendant les absences pour maladie ou pour blessure. Il semble qu'une exception soit faite dans le cas d'un pilote absent pour une blessure donnant lieu à une indemnisation en vertu de la Loi sur les accidents du travail. Pareille situation s'est produite trois fois (Cf. p. 583).

De 1960 à 1963, la commission du port et du pilotage n'eut à s'occuper que d'un cas de discipline, en juillet 1961, lorsqu'on retira son brevet à un pilote, sur le motif de consommation constante d'alcool, au point de ne pouvoir s'acquitter de ses fonctions de manière satisfaisante.

L'affaire fut réglée officieusement, mais ce pilote eut la possibilité de se défendre. Il avait comparu très souvent devant la commission sous les accusa-

tions de boire étant de service, et les avait admises. La première fois, il avait reçu un avertissement, mais après plusieurs récidives, la commission consulta le comité des pilotes et proposa une suspension de son brevet pendant six mois, sans salaire, et une étude ultérieure du cas pour décider s'il serait ou non réintégré dans ses fonctions. A la majorité, les pilotes approuvèrent cette décision, mais quatre d'entre eux préconisèrent le congédiement immédiat. La commission imposa la suspension de six mois et en avertit l'intéressé par lettre. Plus tard, cette décision se transforma en retrait du brevet à la suite d'une décision unanime des trois commissaires.

Toutefois, pour les raisons déjà indiquées (Cf. *Titre I*, chap. 9), relativement à la Partie VI de la Loi sur la marine marchande, il semble que la commission, en vertu du statut régissant Terre-Neuve, n'avait pas le pouvoir d'agir en tant que tribunal. L'article 30 de la Loi de Terre-Neuve, 1946, exigeait que le procès ait lieu devant un magistrat stipendiaire.

Au cours de la période 1960 à 1967, on n'enregistra que deux sinistres maritimes impliquant un pilote. Le 26 août 1963, le m/v *Galatia* chassa sur ses deux ancres au cours d'un accostage par vent violent. Le remorqueur subit de légères avaries. Le 10 décembre 1966, un bâtiment sortant donna sur Prosser Rock, au large de l'entrée ouest de la passe, écueil indiqué par une bouée lumineuse. Cet accident se produisit très en dedans des eaux de la circonscription, en un point où les risques de la navigation sont les plus grands. On rapporta que le pilote avait quitté le navire, avec le consentement du capitaine, puisque ses services n'avaient été requis que pour l'appareillage (pièce 250).

4. OPÉRATIONS DE PILOTAGE

(1) STATION D'EMBARQUEMENT ET STATION DE PILOTES

Il n'y a pas de station officielle d'embarquement des pilotes. Les pilotes embarquent habituellement à deux milles au maximum de l'entrée du port. Dans bien des cas, on se dispense d'eux pour la sortie et, comme on l'a déjà vu, il arrive qu'on ne requière leurs services que pour l'appareillage. Dans ce cas, le pilote, avec le consentement du capitaine, peut débarquer à l'intérieur du port. Normalement, il débarque avant de doubler les promontoires ou même avant, en cas de forte houle. Par gros temps, les pilotes doivent parfois embarquer dans la baie Bulls facilement accessible, même pour un étranger, et qui se trouve à 18 milles de Saint-Jean. Les agents concernés prennent les dispositions pour le transport, y compris la location d'un bateau local, et assument les frais supplémentaires.

La station de pilotes se trouve dans l'édifice du ministère des Travaux publics, sur le *Queen's Wharf*, à l'intérieur du port. Les pilotes se disent satisfaits du lieu, car il se trouve sur l'alignement des feux indiquant l'axe du

chenal d'accès et ils recommandèrent qu'on ne le change pas, car ils aperçoivent les navires arrivant du large et verraient un inconvénient à ne plus avoir cette vue. Cependant, cet argument n'est guère valable, car l'angle de vision en dehors de la passe est très petit et la veille, de la station, n'a qu'une faible utilité. En vérité, on a pris des dispositions pour que le gardien du phare de Fort Amherst, placé sur une hauteur dominant l'entrée du port, avec un service de veille de 24 heures, signale aux pilotes les navires aperçus au large de l'entrée du port.

Toutefois, on a prétendu que la veille reste nécessaire, surtout dans le cas de bateaux de pêche dont la radiotéléphonie est hors de service. Il a été question que les pilotes utilisent Fort Amherst comme poste d'observation, mais il semble qu'on n'ait pris aucune décision.

La station de pilotes est équipée d'un transmetteur-récepteur à très haute fréquence et du téléphone, fournis gratuitement par le ministère des Transports, et d'un récepteur radio Hallicrafter syntonisé à 2182 kilocycles, fourni par les pilotes à qui il appartient. La station comporte des dortoirs pour les pilotes de quart. Les commissaires du pilotage fournissent la machine à écrire, le chauffage, et les pilotes, la literie, le linge, les vivres et les ustensiles de cuisine. Les pilotes disposent aussi d'un bureau pour le travail administratif.

En 1963, la station était dans un état plutôt déplorable et le gouvernement ne paraissait pas avoir l'intention d'effectuer des réparations importantes à l'édifice qui appartenait au ministère des Travaux publics. Cette situation incita l'autorité de pilotage et les pilotes à recommander la construction d'une station moderne au même endroit. On ne donna aucune suite à leur demande (pièce 1463h).

La véritable question serait de savoir si oui ou non une station de pilotes est nécessaire.

COMMENTAIRE

La Commission estime qu'une station de pilotes pourvue de dortoirs et où les pilotes assurent une veille constante constitue un anachronisme.

La ville de Saint-Jean est relativement peu étendue et aucune raison ne s'oppose à établir un système d'affectation des pilotes de leur domicile (appliqué avec succès dans toutes les grandes circonscriptions). Si l'on doit maintenir la veille, il faut l'assurer d'une base efficace telle que Fort Amherst, par des personnes autres que les pilotes dont on ne devrait pas accroître le volume de travail par de telles tâches. Aucune raison valable ne motive non plus la mise à la disposition de dortoirs aux pilotes qu'on peut atteindre chez eux et affecter avec un court préavis.

Seul est nécessaire un bureau convenable pour l'administration de la circonscription et du service de pilotage.

(2) SERVICE DE BATEAU-PILOTE

Lors des audiences de la Commission à Saint-Jean, en 1963, deux bateaux-pilotes étaient en service: *Canada Pilot No. 1*, construit en 1953, et *Canada Pilot No. 2*, construit en 1948, bâtiments en bois doublés d'ébène verte, équipés de la radiophonie et détenant un permis du Service d'inspection des navires à vapeur du Canada pour le transport de cinq passagers. Ils étaient armés et exploités par le ministère des Transports (Cf. p. 551).

Chacun d'eux exigeait un équipage de deux hommes, dont l'un détenait un certificat, en service 24 heures par jour à la station de pilotes. Les deux bateaux restaient disponibles pour le service, mais on ne pouvait les utiliser en même temps, à moins d'appeler l'un des deux équipages non de service. On employait au total six hommes d'équipage travaillant par équipes de deux, 24 heures de service et 48 heures libres. Le bateau-pilote de service restait en communication constante par radio avec la station de pilotes.

Le représentant local du ministère des Transports, examinateur des capitaines et lieutenants, assumait la responsabilité de ces bateaux. Il était d'avis qu'ils étaient vieux et devraient être remplacés, appuyant ainsi la recommandation faite à ce sujet par les commissaires du pilotage et les pilotes.

Le remplacement d'un bateau s'imposa le 1^{er} janvier 1964, lors du naufrage du *Canada Pilot No. 2*. Le bateau regagnait le quai à travers une glace mince qui déchira sa coque et il coula. Le bateau-pilote de Sydney, *Canada Pilot No. 3*, le remplaça temporairement, mais se révéla inapproprié. Le ministère soumit aux pilotes les spécifications d'un nouveau bateau-pilote et ceux-ci les jugèrent satisfaisantes. Le ministère vendit pour \$1,000 l'épave du *Canada Pilot No. 2* et cette somme fut versée à la caisse de pilotage de la circonscription.

Avant leur prise en charge par le ministère des Transports, ces bateaux appartenaient à l'autorité de pilotage qui les transféra à la Couronne au prix de \$1 chacun. En même temps, le ministère des Transports assumait la charge des comptes impayés concernant les bateaux-pilotes, dont un emprunt au gouvernement de Terre-Neuve.

Un nouveau bateau-pilote, du même nom, fut construit au chantier maritime du Canadien National, à Saint-Jean, et entra en service en juillet 1967. Caractéristiques principales: longueur hors tout 51'4½", largeur 13'6", tirant d'eau maximal 5'9", vitesse aux essais 9.5 nœuds (pièce 1463i).

L'ancien bateau-pilote de Sydney reste maintenant à Saint-Jean pour assurer la relève. Les deux bateaux ont un équipement radio FM/AM, radiophonie VHF/FM et radar. En septembre 1967, le *Canada Pilot No. 1* fut déclaré en excédent et remis à la Corporation de disposition des biens de la Couronne pour être vendu.

Le personnel nécessaire pour armer ces bateaux-pilotes est de neuf hommes, dont un surveillant. Le service est organisé par équipes de deux: 24 heures de service et 72 heures libres (pièce 1463i).

En 1965, le coût total du service de bateau-pilote s'est élevé, en chiffres ronds, à \$62,000, dont 34% acquitté par les armateurs par le paiement du droit de \$10; la Couronne prit à son compte le déficit d'exploitation de 66%, soit \$41,000, subvention indirecte au service local de pilotage (Cf. *Titre I*, p. 739). Depuis lors, les dépenses d'exploitation, sans tenir compte des immobilisations au titre du nouveau bateau, ont sensiblement augmenté.

Les bateaux-pilotes servent aussi à d'autres fins. Ils participent à des opérations de recherche et de sauvetage. En cas d'urgence, les pilotes les utilisent pour l'amarrage assuré normalement par un autre bateau. On les utilise aussi pour le transport de personnes, entre des navires n'entrant pas dans le port et la terre ou *vice versa*, le cas le plus fréquent concernant des malades ou des blessés. Ils transportent également les pilotes côtiers (Cf. p. 579).

COMMENTAIRE

Il faudrait tirer le plus grand parti possible de la disponibilité du bateau-pilote en l'affectant à diverses tâches dans le port et ce, à un taux adéquat et à condition de ne pas perturber son service de bateau-pilote. Ces taux devraient être établis par le ministère des Transports en vertu des dispositions de la Loi sur l'administration financière. Le service de bateau-pilote est très coûteux et l'on devrait s'efforcer raisonnablement d'en réduire le déficit.

(3) SERVICE DES AFFECTATIONS

Les pilotes assument eux-mêmes le service des affectations. Ils sont répartis en deux équipes, chacune travaillant alternativement: cinq jours de service et cinq jours libres. Quand les quatre pilotes de service sont inactifs, ils sont tenus de rester jour et nuit à la station de pilotes pendant la période de cinq jours.

Généralement, pour demander un pilote, les agents maritimes s'adressent directement à la station de pilotes, mais les bâtiments en mer envoient parfois un message au ministère des Transports ou au capitaine de port. Ces messages sont alors retransmis aux pilotes pour la suite à donner.

Aucun règlement ou publication ne spécifie de préavis pour une demande de pilote; généralement, il est de deux ou trois heures; mais il arrive, particulièrement lorsque des navires ne peuvent envoyer par radio leur E.T.A., qu'il n'y ait pas d'avis du tout et le pilote quitte alors la station dès que le navire arrive en vue de l'entrée du port. Conformément aux dispositions actuelles, on n'exige qu'un court préavis pour les trajets d'entrée, puisqu'un pilote est toujours disponible à la station, mais si les pilotes devaient recevoir l'affectation chez eux, il faudrait fixer un préavis convenable.

La pratique actuelle est que le pilote qui a piloté un navire à l'entrée le pilote également à la sortie, à moins que ses services ne soient pas requis à la sortie ou que celle-ci s'effectue alors qu'il n'est pas en service.

COMMENTAIRE

Bien que le service actuel des affectations donne satisfaction et qu'aucune plainte n'ait été formulée, la Commission estime qu'il est désuet et qu'il impose aux pilotes une tâche qui ne leur revient pas. Il oblige aussi à maintenir une station de pilotes dont on pourrait se dispenser.

Il est absurde, à notre époque, d'obliger les pilotes à guetter les navires alors qu'on dispose des télécommunications; dans un port comme Saint-Jean, rien ne s'oppose à ce que les pilotes reçoivent leurs affectations chez eux. On pourrait recourir à des moyens plus modernes pour faire savoir qu'un navire est en vue, p. ex., une veille constante au phare de Fort Amherst, ou un radar à terre, plus efficace encore puisque ses indications seraient indépendantes de la brume.

Il n'existe non plus aucune raison de laisser les pilotes s'occuper eux-mêmes des affectations. Le personnel auxiliaire de la circonscription devrait en être chargé, sous la direction du secrétaire. Ici, comme dans les autres circonscriptions, on devrait tirer parti de la disponibilité constante de l'équipage du bateau-pilote (Cf. p. 260).

(4) VOLUME DE TRAVAIL

Par suite de l'absence de données à cet égard, seules les statistiques établies à d'autres fins permettent d'établir, d'une manière générale, le volume de travail réel des pilotes.

Les pilotes enregistrent personnellement certains renseignements, non pas pour établir leur volume de travail, mais pour le calcul des factures de pilotage. Les données statistiques qu'on en peut déduire n'indiquent pas le nombre de trajets car, pour la facturation aux navires non exemptés, seules les arrivées comptent, que les navires aient employé ou non un pilote.

Le «service hors du port» consiste à utiliser un bateau-pilote pour le transport de personnes à destination ou en provenance de navires qui n'entrent pas dans les eaux restreintes de la circonscription, mais restent en pleine mer. Le seul service rendu est le transport, absolument en dehors du pilotage, sauf si c'est celui d'un pilote côtier et, dans ce cas, il s'agit d'une fonction étrangère à la circonscription de pilotage de Saint-Jean. Cependant, un pilote de Saint-Jean monte chaque fois à bord du bateau-pilote, et l'on compte, aux fins de la statistique, ce service comme une arrivée et l'on impose la moitié des droits de pilotage, soit le droit pour un trajet d'entrée.

C'est évidemment une relique du passé, alors que les pilotes étaient des employés du port et fournissaient le seul service de transport sûr et constamment disponible dans le port. C'est en tant que conducteurs des bateaux-pilotes qu'ils étaient alors appelés à rendre ce service de transport. Maintenant que le ministère des Transports exploite ces bateaux, rien ne justifie plus la présence à bord d'un pilote de Saint-Jean, à moins que l'on ne requière ses services pour du pilotage (ports secondaires, côtiers ou autres).

On a dû se rendre compte de l'irrégularité de cette situation puisque le tarif du pilotage n'a jamais comporté de droits pour un tel service (Cf. p. 585), bien qu'on eût dû le prévoir dans le tarif portuaire. On a dit que, de 1960 à 1964 inclusivement, ces services hors du port comptèrent respectivement pour 26, 23, 56, 46 et 12 des arrivées indiquées.

Même dans les statistiques du pilotage, le nombre des arrivées ne donne qu'une idée inexacte du volume de travail des pilotes puisque l'on pilote souvent les bateaux de pêche par groupes de 2 à 12. Un seul pilote est donc employé pour chaque groupe de pilotage, bien que chaque bateau soit compté pour une arrivée.

De plus, un certain nombre de navires libèrent le pilote immédiatement après l'appareillage du quai ou n'en emploient pas pour le trajet de sortie.

Les totaux relatifs au même poste indiqués dans les diverses sources de renseignements ne concordent pas non plus (Cf. pp. 562 et suiv.). Dans son premier rapport annuel, après qu'il eut pris en charge le port de Saint-Jean, en 1965, le Conseil des ports nationaux s'abstint de faire une comparaison avec les statistiques de l'ancienne autorité du port, en déclarant:

«Par suite de la divergence des rapports fournis antérieurement à 1965, il est difficile d'établir avec un certain degré de précision des statistiques comparatives avec les données recueillies par le Conseil au cours de la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 1965.»

(Cf. Tableau [p. 562] indiquant les nombres d'arrivées et la jauge nette moyenne par navire basés sur les statistiques du Conseil des ports nationaux et du B.F.S., pour les navires de 250 tjn et plus, ainsi que les statistiques de l'autorité de pilotage.)

Quant à la répartition du travail pendant l'année, deux facteurs entrent en ligne de compte:

- a) le nombre d'affectations pour une période donnée;
- b) la nature du pilotage au cours de cette période.

Le trafic est très inégalement réparti de mois en mois. Il se produit deux creux: le plus long et le plus important durant l'hiver, de novembre à avril inclusivement, avec un minimum en mars ou avril, et un autre, moins marqué, au milieu de l'été (Cf. Graphiques du trafic, *appendice A*[1]).

Les fortes augmentations observées dans les autres mois dépendent surtout des escales de flottilles de pêche étrangères, ainsi que l'indiquent les baisses notables de la jauge moyenne des navires qui coïncident avec les nombres maximaux de bâtiments. Ainsi, alors qu'en janvier 1961, 45 navires pilotés accusèrent une moyenne de 1,698.6 tjn par navire, le maximum de cette année fut atteint en septembre, avec 181 navires n'accusant qu'une moyenne de 678.3 tjn par navire, ce qui ressort nettement des graphiques (Cf. *Appendice B*[1]) indiquant les variations procentuelles du nombre mensuel des navires et de la jauge nette moyenne.

Ce volume de travail est inégalement réparti entre les pilotes à cause de leur division en deux équipes, système remontant au temps lointain où ils travaillaient en compagnies sur les bateaux-pilotes croisant à la limite maritime de la circonscription. Il en résulte que quatre pilotes seulement effectuent tout le pilotage pendant leur cinq jours de service. Le nombre d'affectations variant considérablement d'une période à l'autre, il s'ensuit de grandes différences entre le volume de travail annuel de chaque pilote. P. ex., les registres indiquent qu'en 1962 les huit pilotes reçurent respectivement 290, 227, 221, 219, 217, 213, 201 et 171 affectations, soit un total général de 1,759. Cependant, il faudrait se souvenir que ces chiffres se rapportent au nombre de navires et non au nombre réel d'affectations qui serait moins élevé, à cause du pilotage des bateaux de pêche en groupes, par un seul pilote.

Les documents accessibles ne contiennent aucun détail sur le temps consacré aux opérations de pilotage. Les fiches de pilotage n'indiquent que le genre de service rendu et la jauge. Les seules informations proviennent de la preuve orale et manquent de précision. Toutefois, à en juger par les dimensions du port et sa proximité des eaux libres, les trajets de pilotage normaux doivent être de courte durée. Malheureusement, l'absence de données relatives au temps requis s'oppose à une estimation, même approximative, de la répercussion des trajets plus longs.

D'après les témoignages reçus, la durée des opérations de pilotage se répartit comme suit:

- a) La durée du voyage du bateau-pilote, entre la station de pilotes et l'embarquement au large de l'entrée du port, varie de trente minutes, dans des conditions normales, à trois ou quatre heures si le bâtiment arrive en retard ou si le temps est mauvais.
- b) Les trajets d'entrée, entre l'embarquement du pilote et la fin de l'accostage, prennent normalement une heure environ, mais jusqu'à 2 ou 3 heures dans le cas de grands navires.
- c) Les mouvements peuvent prendre une demi-heure à deux heures à partir du moment où le pilote quitte la station jusqu'à son retour, selon la densité du trafic dans le port, la dimension des bâtiments, l'emploi ou non d'un remorqueur, le nombre d'amarres, les conditions atmosphériques et l'emplacement du poste d'amarrage.
- d) Pour le pilotage de sortie, en supposant que le navire soit prêt à appareiller, il faut environ une demi-heure, entre le moment où le pilote embarque sur le bâtiment et le moment où il en débarque, c.-à-d. s'il débarque à l'extérieur du port, et non à l'intérieur comme il semble que ce soit, d'après la preuve, la pratique.
- e) Le trajet du bateau-pilote, de la zone d'embarquement du large à la station de pilotes, prend dix à quinze minutes.

Un pilote ayant sept ans d'expérience déclara avoir reçu au maximum 7 affectations au cours d'une période de 24 heures. Cela se produisit pendant la «saison des ouragans», en 1958 ou 1959. On a déclaré qu'au cours de la même période certains pilotes avaient peut-être reçu 10 affectations, mais, en moyenne, le nombre en était de 3 par 24 heures, qu'il s'agît du pilotage à l'entrée ou à la sortie, ou de mouvement. Ainsi, le 23 mai 1962, le jour le plus actif du mois le plus actif, cette année-là, un pilote reçut trois affectations, soit deux pilotages à la sortie et un à l'entrée. Les deux pilotages à la sortie prirent, en tout, une heure et demie alors que le pilotage à l'entrée prit une heure et demie, soit 3 heures en tout.

En outre, les pilotes assument d'autres fonctions en rapport ou non avec le pilotage, p. ex.:

- a) les pilotes de service fournissent aux agents et aux armateurs des renseignements maritimes, c.-à-d. sur les mouvements d'entrée ou de sortie des navires. On a déclaré que cela se bornait habituellement à quelques appels téléphoniques;
- b) ils prennent les dispositions pour l'amarrage selon une vieille coutume;
- c) ils perçoivent les droits de pilotage et les rétributions des préposés aux amarres.
- d) ils effectuent du pilotage côtier, pendant leurs jours libres, à condition que leurs services ne soient pas requis pour du pilotage dans la circonscription (Cf. p. 580).

Service d'amarrage

Depuis plus de 50 ans, les pilotes, en tant que groupe, ont fourni le service d'amarrage lorsque les agents le leur demandaient. Aucun droit n'est prévu puisque ce service n'est pas obligatoire. Les taux dépendent habituellement de la longueur du navire. En 1963, on demandait \$20 pour un navire de 200 à 300 pi., \$30 pour un navire de 300 à 400 pi. et ainsi de suite.

Les pilotes fournissent de 2 à 10 hommes, selon la taille du navire et l'emplacement de son poste d'amarrage.

Les pilotes engagent et paient les préposés aux amarres. Ces hommes demeurent près du port et peuvent être appelés par téléphone à n'importe quel moment. Lorsque les pilotes possédaient et exploitaient leurs bateaux-pilotes, ceux-ci transportaient les amarres, mais maintenant ils louent, dans ce but, un bateau privé et ne se servent d'un bateau-pilote qu'en cas d'urgence.

Comme ce service est fourni par les pilotes en tant que groupe, les droits d'amarrage sont perçus en même temps que les droits de pilotage. Le chef pilote paie les préposés aux amarres et le propriétaire du bateau, puis répartit également le reste entre tous les pilotes.

COMMENTAIRE

Il est évident qu'en 1962 le nombre de huit pilotes était trop élevé pour la demande de pilotage, puisque ce même nombre permet maintenant de satisfaire aisément beaucoup plus de demandes.

Bien que les statistiques incomplètes dont on dispose indiquent que la demande de pilotage a notablement augmenté, il est évident qu'un nombre moins élevé de pilotes suffirait pour le volume de travail actuel. En fait, ici comme ailleurs, il ne devrait pas y avoir plus de pilotes à l'effectif que n'en requièrent les périodes de pointe normales de longue durée. Le service devrait donc être organisé en vue d'éviter que les pilotes ne se livrent à d'autres occupations, et de tirer le meilleur parti de leur disponibilité. En plus d'apporter les réformes fondamentales qui se sont révélées bénéfiques aux autres circonscriptions, il faudrait procéder à une étude minutieuse de la nature et de la demande en matière de pilotage, et modifier en conséquence l'organisation du service.

Les commissaires du port et du pilotage recommandèrent, entre autres, dans leur mémoire, la parité de traitement et de rémunération des pilotes de Saint-Jean et de ceux des autres grandes circonscriptions du littoral atlantique.

Ce serait une demande raisonnable si les fonctions, les responsabilités et les conditions de travail étaient identiques, ce qui n'est pas le cas. P. ex., les problèmes de Saint-Jean (T.-N.), ne sont pas comparables à ceux de Saint-Jean (N.-B.), et les trajets de pilotage sont plus courts et moins compliqués à Saint-Jean (T.-N.), qu'à Halifax ou à Sydney. Chaque circonscription constitue un cas particulier et les comparaisons peuvent prêter à confusion.

La parité de rémunération existe depuis quelques années puisque plus de navires paient des droits de pilotage à Saint-Jean. Ce ne sera peut-être plus vrai si, comme le recommande la Commission, on abolit le paiement obligatoire des droits pour le remplacer, là où cela s'impose, par le pilotage obligatoire fondé sur la sécurité de la navigation (Cf. *Titre I*, recommandations générales 22 et 23, pp. 584 et suiv.).

Un accroissement des taux peut se traduire par une diminution du trafic en rendant Saint-Jean moins compétitif comme port de ravitaillement, de réparation et de refuge.

Si l'on maintient le statut actuel des pilotes, il deviendrait possible d'augmenter leur revenu en réduisant leur nombre.

La première mesure indiquée consisterait à abolir le mode de répartition par équipes qui permet de longues périodes libres et oblige à garder en réserve un nombre inutile de pilotes qui ne contribuent pratiquement pas aux opérations de pilotage. 5 jours libres sur 10 ne constituent pas un service raisonnable; cela montre clairement qu'une meilleure organisation permettrait à un nombre moins élevé de pilotes d'assumer aisément le volume de travail actuel.

Dans les circonscriptions d'Halifax et de Sydney, on a avantageusement remplacé le service par équipes en affectant les pilotes de chez eux, suivant un tour de rôle régulier, tout en leur accordant des périodes suffisantes de repos et de congé. Rien ne s'oppose à l'application de ce régime à Saint-Jean.

Rien ne justifie d'employer un grand nombre de pilotes en vue de leur faire accomplir des tâches autres que du pilotage et qui peuvent être confiées à d'autres personnes, à meilleur compte et plus efficacement, p. ex., les services hors du port et les services des affectations, de contrôle du trafic, de renseignements, de facturation et de perception des droits de pilotage et d'amarrage.

Le pilotage côtier et des ports secondaires est un service complètement distinct qui ne devrait pas entrer en ligne de compte pour la détermination du nombre de pilotes nécessaire dans la circonscription de Saint-Jean. En l'absence de pilotage côtier organisé, rien ne s'oppose à ce que les pilotes de Saint-Jean rendent occasionnellement ce service, à condition de rester toujours disponibles pour les services à rendre dans leur port de stationnement (Cf. pp. 608 et 609).

Il faudrait aussi prendre une position réaliste au regard du problème relativement simple du pilotage et de l'accostage des bateaux de pêche. Comme le montre l'expérience, aucune raison ne justifie le maintien d'un grand nombre de pilotes dans le seul but de fournir, à un moment donné, un pilote par bateau de pêche, car cela signifierait une augmentation substantielle du nombre actuel des pilotes pour satisfaire à des besoins momentanés, quelques jours par année. Il faudrait traiter les arrivées en grand nombre de ces bâtiments comme des cas exceptionnels.

- a) En cas d'absence de pilotes disponibles à l'arrivée de ces bâtiments, rien ne s'oppose à les faire attendre dans la zone d'embarquement puisque Saint-Jean est accessible aux petits bâtiments à toute heure du jour et quel que soit l'état de la marée. Les délais seraient courts et devraient être acceptés en raison des circonstances.
- b) On devrait les piloter en groupes, comme actuellement, et les y encourager en accordant un tarif réduit à chaque bâtiment ainsi piloté.
- c) On devrait autoriser l'entrée ou la sortie du port sans pilote à tout bateau de pêche qui le veut, car son faible tirant d'eau écarte tout risque de navigation dans la passe.
- d) On pourrait régler les difficultés que suscitent les périodes de pointes consécutives à l'arrivée des bateaux de pêche si l'autorité de pilotage faisait appel à des pilotes de relève détenteurs d'un brevet limité au pilotage de ces bâtiments.

On ne devrait pas imposer le pilotage obligatoire dans le seul but de se procurer des revenus ou contrôler le trafic, mais uniquement en vue de l'intérêt public et de la sécurité de la navigation.

5. RÉMUNÉRATION DES PILOTES ET TARIF

Aux termes de la Loi sur la marine marchande, le pilote est un entrepreneur libre dont la rémunération consiste en droits qu'il a personnellement gagnés en fournissant des services. L'autorité de pilotage a le pouvoir d'établir des règlements imposant des déductions destinées à alimenter une caisse des pilotes (art. 319 [1], Loi sur la marine marchande, 1934) et à payer les frais d'exploitation dûment autorisés de la circonscription (art. 328, Loi sur la marine marchande). L'article 329(c) ne s'applique pas puisque les pilotes n'assurent plus le service de bateau-pilote. Le règlement peut aussi prévoir un mode de perception en rendant les droits payables à l'autorité de pilotage, à l'acquit des pilotes. En l'absence de règlements, les droits ne sont payables qu'au pilote qui les a gagnés et ils lui appartiennent en totalité.

Toutefois, la fixation des droits de pilotage ressortit exclusivement au pouvoir réglementaire de l'autorité de pilotage. L'absence de règlements en la matière aboutit à l'inefficacité de l'organisation du pilotage, car le pilote breveté n'a pas la capacité juridique de fixer le prix de ses services et il est sans recours en droit pour la valeur des services rendus. Telle est la situation juridique actuelle et il en sera ainsi tant que l'autorité de pilotage ne s'acquittera pas de ses obligations.

Aucun règlement de la circonscription n'a jamais prescrit la mise en commun des gains des pilotes. Les droits, sauf la majoration qui, aux termes des règlements abrogés, devait être versée à la caisse de dépenses de la circonscription, et les droits de bateau-pilote, au Receveur général du Canada, appartenaient au pilote qui les avait gagnés et devaient lui être versés directement, à moins que le secrétaire de la commission, c.-à-d. le capitaine de port, n'ait reçu du pilote concerné des instructions contraires.

En fait, les pilotes se sont tacitement groupés en société pour fournir les services de pilotage et mettre leurs gains en commun. Comme on l'a déjà vu, ils ont établi leurs propres règles au regard des premiers et adopté un mode de mise en commun pour le partage des seconds.

A l'exception des majorations et des droits de bateau-pilote, les droits de pilotage n'ont jamais servi à acquitter les dépenses de la circonscription. Les pilotes n'acquittent sur le fonds commun que les dépenses suivantes: le droit annuel de \$5 pour le renouvellement de leur brevet, leur contribution de \$50 à la caisse de prévoyance et les frais de déplacement, de cartes marines et de livres, de publicité et, en une occasion, l'achat d'un récepteur Hallicrafter. Ils ont jugé utile de publier des annonces au sujet de leurs services et des avantages portuaires (combustibles, approvisionnements et réparations) dans des périodiques maritimes tels que le *British Nautical Magazine* et des revues suédoises. Ces dépenses ne figurent pas dans le rapport financier de la circonscription et les pilotes n'ont mentionné aucun chiffre. Mis à part l'achat de l'appareil radio, dépense non renouvelable, les autres dépenses sont minimes, p. ex., le transport de la station de pilotes aux postes d'amarrage du port.

Le tableau suivant indique, pour les années 1965, 1966 et 1967, la rémunération des pilotes selon les différentes interprétations (Cf. *Titre II*, pp. 143 et suiv.). Les recettes totales de pilotage et la contribution d'un pilote au coût de la circonscription ne comprennent pas le coût du service de bateau-pilote aux armateurs et au ministère des Transports. Le tableau ne couvre pas les périodes antérieures à 1965 puisque, à cette époque, les opérations de pilotage n'étaient pas distinctes de celles du port et les rapports accessibles indiquent des écarts considérables. Pour la période 1961 à 1965, nous nous référons à l'étude des experts-comptables de la Commission (Cf. *Titre I*, appendice IX, pp. 739 et suiv.).

	1965	1966	1967
Effectif.....	8	8	8
Recettes totales de pilotage (non compris les droits de bateau-pilote).....	\$ 84,333.91	\$ 106,321.68	\$ 109,975.91
Contribution par pilote au coût de la circonscription (non compris le coût du service de bateau-pilote).....	10,541.74	13,290.21	13,746.99
Fonds commun des pilotes*.....	81,674.13	99,896.76	102,778.90
Part d'un pilote au fonds commun†.....	10,209.27	12,487.10	12,847.33
Sommes payées par l'autorité de pilotage sur la caisse des dépenses au nom des pilotes			
Contribution de l'autorité à la caisse de prévoyance.....	50.00	50.00	50.00
Prime au titre de la Loi sur les accidents du travail.....	159.75	134.59	162.50
Rémunération brute d'un pilote.....	10,419.02	12,659.19	13,059.83
«Salaire net» d'un pilote‡.....	10,154.27	12,432.10	12,797.33

*Le fonds commun des pilotes consiste dans l'ensemble des gains de pilotage perçus, moins la majoration qui revient à la propre caisse des dépenses de l'autorité de pilotage.

†La part de fonds commun d'un pilote correspond à la part réelle de chaque pilote, sauf en 1965 alors que sept pilotes seulement furent complètement disponibles; un pilote prit sa retraite et ne fut pas remplacé immédiatement.

‡Le «salaire net» d'un pilote représente sa part du fonds commun, moins \$50, contribution personnelle à la cotisation de \$100 à la caisse de prévoyance, et \$5 de droit annuel de brevet; c'est le salaire avant les déductions pour l'impôt sur le revenu.

Voici, pour les années 1958 à 1964, la rémunération de chaque pilote (pièce 243):

Année	Effectif des pilotes	Rémunération brute	Rémunération nette
1958.....	10	\$ 7,821.43	\$ 7,766.43
1959.....	10	8,350.00	8,295.00
1960.....	10	7,802.25	7,747.25
1961.....	9	7,286.07	7,231.07
1962.....	8	8,590.83	8,535.83
1963.....	8	8,142.42	8,087.42
1964.....	8	9,189.38	9,134.38

Ces chiffres n'indiquent cependant pas tous les revenus que les pilotes tirent du pilotage et des services connexes. Comme on l'a déjà vu, ils fournissent, au besoin, les services d'amarrage et en partagent également les profits, mais n'en font mention dans aucun rapport officiel. En outre, ils effectuent du pilotage côtier ou dans les ports secondaires sans que les recettes provenant de cette source entrent dans les revenus de la circonscription ou figurent dans un rapport financier.

Chaque année, depuis 1958, l'autorité de pilotage déduit à la source l'impôt sur le revenu applicable aux gains de pilotage des pilotes (sauf les gains provenant du service d'amarrage et du pilotage côtier), comme s'ils étaient ses employés. La direction des impôts considère les comptes fiduciaires (caisse de prévoyance) comme contributions à une caisse enregistrée de pension.

Les pilotes étant considérés comme travailleurs autonomes, le dernier règlement de la circonscription ne prévoyait pas de congés de maladie avec salaire, demi-salaire ou sans salaire, contrairement à l'usage avec la mise en commun. En cas de blessure subie en service, les pilotes bénéficient des dispositions de la législation sur les accidents du travail. Cependant, en vertu d'une entente particulière entre les pilotes, on ne tient pas compte des absences dues aux autres blessures ou maladies et, nonobstant son absence, un pilote touche sa part du fonds commun.

On a déclaré que l'établissement d'un régime de bien-être social ou de retraite serait extrêmement difficile par suite du petit nombre des pilotes et de la disparité de l'âge.

Offre aux pilotes du statut d'«employés aux taux régnants»

Le ministère des Transports a, par deux fois, offert aux pilotes de Saint-Jean le statut d'employés aux taux régnants et cette offre donna lieu à plusieurs discussions. Les principales difficultés concernaient la base de rémunération, les avantages sociaux et la classification d'emploi.

Au début de 1961, on offrit un salaire mensuel de \$600 par mois, porté à \$660 en mai 1963 (plus la pension et autres avantages sociaux); mais ces offres furent refusées.

On a dit qu'il ne s'agissait pas là d'une manœuvre de la part du ministère pour assujettir les pilotes au statut d'employés aux taux régnants, mais que le ministère les informait plutôt des possibilités qui leur étaient offertes, en cas d'acceptation de leur part. Ces discussions eurent lieu à l'occasion d'études et de pourparlers qui précédèrent la proclamation à Terre-Neuve de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande (pièce 1365).

COMMENTAIRE

Dans leur mémoire, les pilotes comparaient leur rémunération avec celle que reçoivent les capitaines, mais la comparaison n'est pas valable puisque les fonctions, les obligations et les responsabilités sont différentes. Ici, comme dans d'autres circonscriptions, le critère est un salaire ou revenu à atteindre (*target income*) (compte tenu du mode de rémunération adopté) qui, avec les avantages sociaux, soit suffisant pour retenir les pilotes et attirer des candidats qualifiés.

Pour de plus amples détails, nous nous référons au *Titre I*, chapitre 6, et au *commentaire* de la Commission sur le statut et la rémunération des pilotes en tant qu'employés de la Couronne, pages 220 à 224.

Loi sur les accidents du travail

En vue de faire bénéficier ses pilotes d'avantages sociaux, la Commission de pilotage du port de Saint-Jean, après de longs pourparlers rendus nécessaires par leur statut équivoque (Cf. *Titre I*, p. 92), obtint que la Loi sur les accidents du travail leur fût appliquée à compter du 9 décembre 1955 (pièce 251) et, à cet effet, les pilotes sont considérés comme des employés de leur autorité de pilotage et la commission acquitte entièrement la prime sur la caisse de dépenses de la commission.

L'«industrie» fut définie comme «pilotage de navires, y compris l'exploitation d'un bateau-pilote, dans les eaux de Saint-Jean et les eaux avoisinantes, et tout travail éventuel qu'il implique». Une question pertinente se pose ici, à savoir si les pilotes jouissent de la protection lorsqu'ils effectuent du pilotage côtier ou dans les ports secondaires.

Les registres indiquent le paiement d'indemnités au cours des récentes années, dans le cas de trois accidents. Le premier survint le 30 novembre 1961, quand un pilote tomba sur la lisse avant du bateau-pilote en débarquant d'un navire par gros temps. Le deuxième se produisit le 14 décembre 1961, lorsque le pilote fut blessé aux pieds et aux chevilles en grim pant à l'échelle de pilote pour embarquer sur un chalutier. Le bateau-pilote fut soulevé par une lame et lui écrasa les deux pieds contre la muraille du navire. Le troisième eut lieu en février 1962, lorsqu'un pilote tomba sur le bateau-pilote, de la coque du navire à bord duquel il embarquait.

Tarif

Selon les renseignements obtenus par la Commission, les droits de pilotage couramment exigés (excepté la majoration, accrue officieusement) sont ceux qu'énumère la modification de 1957 du règlement (ratifiée le 15 mai 1957, par décret en conseil C.P. 1957-690) et abrogée le 31 décembre 1964.

La structure du tarif est basée sur un service de pilotage intégré à l'organisation portuaire, l'autorité de pilotage et les pilotes gérant des caisses distinctes, régime non autorisé, en vertu de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande. Le tarif prévoit trois catégories de droits de pilotage:

- a) droits constituant la rémunération des pilotes et qui doivent leur être versés ou payés à leur acquit;
- b) droits appartenant à l'autorité de pilotage et rentrant dans sa caisse de dépenses d'exploitation;
- c) droits appartenant au Receveur général du Canada c.-à-d. les droits perçus au titre du service de bateau-pilote fourni par le ministère des Transports.

Voici les taux prévus:

- a) *Taux de trajet* dont les éléments sont:
 - (i) un taux de base calculé sur la jauge nette;
 - (ii) un droit supplémentaire pour les navires désarmés remorqués à l'entrée ou à la sortie;
 - (iii) un droit d'amarrage sur coffre;
 - (iv) la majoration;
 - (v) une réduction de 50% pour les bâtiments canadiens se livrant à la pêche ou au transport de passagers ou de marchandises entre des ports de Terre-Neuve et qui ne transportent pas de marchandises en provenance ou à destination d'un lieu hors de Terre-Neuve.
- b) *Taux de mouvement* comprenant:
 - (i) un taux de base calculé sur la jauge nette;
 - (ii) un droit supplémentaire d'amarrage sur coffre;
 - (iii) la majoration.
- c) *Taux des services spéciaux*:
 - (i) voyages d'essai et régulation de compas, sous forme d'un taux forfaitaire;
 - (ii) services non spécifiés, sous forme d'un droit horaire;
 - (iii) la majoration dans les deux cas.
- d) *Retenue*:
 - (i) droit horaire à compter de la première heure;
 - (ii) la majoration.
- e) *Droit de bateau-pilote*:

un droit forfaitaire de \$10 (sans majoration) pour chaque utilisation du bateau-pilote.

Si l'on considère que les derniers restes du système d'amarrage sur coffres furent retirés du fond du port, en 1963, le taux spécial prévu ne s'applique plus.

De plus, bien que rien ne soit prévu au tarif à ce sujet, on exige la moitié du droit de trajet pour l'utilisation du bateau-pilote hors du port (Cf. p. 274). Aucune raison ne le justifie puisque l'on ne fournit aucun service de pilotage. L'utilisation du bateau-pilote comme moyen de transport n'est pas un service de pilotage donnant droit aux pilotes de recevoir une rémunération.

On ignore à quel moment débuta l'imposition de ce demi-droit de pilotage, mais depuis 1946, au moins, aucun tarif de pilotage n'en a fait mention. On l'exige, semble-t-il, depuis plusieurs années. Pour s'efforcer de le justifier, on a invoqué la nécessité de recourir aux services d'un pilote pour la bonne manœuvre des navires arrivant au large de l'entrée du port, à l'intérieur des limites de la circonscription, aussi bien pour leur sécurité que pour la protection des personnes qui en débarquent. Cet argument n'a aucune valeur, d'abord parce que le régime de paiement obligatoire ne s'applique pas, puisqu'il ne s'agit ni d'un trajet de pilotage ni d'un mouvement et, ensuite, parce qu'on prévoit déjà, dans le règlement, un droit ou «taux horaire» pour les services de pilotage non spécifiés au tarif, à condition que le capitaine du bâtiment ait expressément retenu les services d'un pilote à cet effet.

Selon une vieille pratique, le taux de trajet se présente sous forme d'une échelle basée sur la jauge et d'après laquelle les petits bâtiments acquittent un droit comparativement plus élevé que les grands. L'échelle actuelle part d'un minimum de \$8.40, pour s'accroître de \$1.40 par tranche additionnelle de 50 tx, de 100 à 800 tx, puis par 100 tx additionnels par la suite, sans maximum.

La Commission estime que rien ne justifie un traitement défavorable des petits bâtiments et qu'aucune particularité du port de Saint-Jean ne motive un droit comparativement plus faible pour les grands bâtiments (Cf. pp. 244 et 245). Le taux de trajet de pilotage devrait être basé sur un prix fixe par tonneau de jauge brute maximale, avec droit minimal afin d'éviter que les pilotes ne gaspillent leur temps sur de petits bâtiments que l'on devrait exempter mais qui, s'ils emploient quand même un pilote, acquitteraient un droit minimal suffisant.

L'ancien tarif prévoyait un droit spécial pour un type d'unité de navigation, le *bâtiment désemparé en remorque*, cas assez courant par suite de la proximité du port des routes de navigation de l'Atlantique et des zones de pêche. On prévoit le plein taux pour le remorqueur et une fois et demie le taux pour le bâtiment désemparé, plus \$15 par remorqueur supplémentaire l'assistant. Cependant, le tarif reste incomplet, car on n'y mentionne pas les

autres unités de navigation (Cf. *Titre I*, p. 522, pour la définition du terme) telles qu'un chaland ou une péniche remorqués, ou un bâtiment remorqué non désemparé mais ne disposant pas de son appareil moteur (navire mort).

En 1957, on ajouta un droit de retenue dans deux cas: le pilote retenu à bord pour des raisons indépendantes de la volonté du capitaine du navire; mauvais temps ou poste d'amarrage non disponible. La retenue a été incluse dans la disposition du tarif relative à des services complètement étrangers à la retenue. Les principes qui régissent la rémunération des services rendus ne s'appliquent pas aux indemnités, y compris la retenue (Cf. *Titre I*, pp. 224 à 227). La rémunération des services rendus basée sur leur durée doit s'appliquer dès le début de ceux-ci, ce qui n'est pas le cas des indemnités. Le droit de retenue sert à liquider les dommages résultant d'une rupture du contrat de pilotage et la disposition relative à la retenue ne devrait entrer en jeu que lors d'une rupture effective de contrat. Pour prouver cette rupture, il faut tenir compte d'une difficulté inhérente, celle de fixer à l'avance l'heure exacte d'arrivée ou de départ. On doit donc accorder un délai raisonnable et l'indemnité ne devrait jamais s'appliquer lorsque la cause du retard est étrangère au navire, p. ex., le mauvais temps ou l'indisponibilité du poste d'amarrage (Cf. *Titre I*, p. 538 et *Titre II*, p. 169).

En pratique, d'après la preuve présentée, et bien que rien ne le prévoie dans le tarif, on impose aussi un droit de retenue dans un cas tout à fait différent, celui de l'attente d'un pilote à cause du retard du départ d'un navire. Les renseignements accessibles montrent qu'on impose très rarement un droit de retenue; p. ex., au cours de l'année 1959/1960, un seul, qui s'éleva à \$16.88 (pièce 238).

Le droit de mouvement est basé sur la jauge: \$10 pour les navires de moins de 1,000 tx et \$20 pour ceux d'une jauge supérieure.

Par suite de l'absence de statistiques sûres et détaillées, il est impossible de déterminer l'incidence de l'un de ces postes du tarif, sauf la majoration, sur le total des revenus de pilotage de la circonscription. Les rapports financiers ventilent, comme ils le doivent, la majoration puisque le produit doit en être versé dans une caisse distincte. Les recettes au titre de tous les autres postes, y compris le demi-droit exigé pour les services hors du port, sont inscrites dans les livres sous deux titres: «Trajets» (*Scale fees*) et «Mouvements» (*Harbour shifts*). Il semblerait que le dernier poste comprenne uniquement les droits de mouvements alors que le premier comprend tous les autres droits.

En 1966, les droits de trajets, les droits de mouvements et la majoration représentèrent, respectivement, 83.9%, 9.6% et 6.5% du total des droits perçus et, en 1967, 84%, 9.9% et 6.1%.

6. ADMINISTRATION FINANCIÈRE

Les commissaires du pilotage assurent l'administration financière de la circonscription comme si la Partie VI de la Loi sur la marine marchande n'avait jamais été applicable à Terre-Neuve; ils ont maintenu la structure, les pratiques et la procédure antérieures comme si la législation sur le pilotage à Saint-Jean, abrogée, eut toujours été en vigueur. Ils ont gardé une caisse de dépenses distincte qu'ils gèrent librement comme on l'autorisait antérieurement (Cf. p. 554); p. ex., ils s'attribuèrent la rémunération autorisée par la loi abrogée, tout en négligeant de faire approuver la dépense, conformément à l'article 328 de la Loi sur la marine marchande (pièce 1463k).

Nonobstant les dispositions de l'article 2(2) de l'ancien règlement, les droits de pilotage ne furent jamais et ne sont pas encore perçus par le secrétaire. Les deux chefs pilotes assument cette responsabilité, sauf pour les droits de bateau-pilote. Ces derniers sont perçus par le ministère des Transports qui adresse directement les factures aux agents. Cette dualité des tâches est inutile.

Les chefs pilotes calculent les droits (y compris la majoration) pour chaque service rendu, d'après la fiche de pilotage remplie par le pilote concerné et contresignée par le capitaine et, pour la retenue, d'après le journal de bord du bateau-pilote. La formule de fiche (*Pilotage Certificate*) fut établie en fonction des taux établis à cette époque et ne fut pas modifiée lors de l'addition de nouveaux postes au tarif; il s'ensuit que l'on fournit des renseignements incomplets. On n'y a prévu aucun renseignement sur la durée du pilotage. Les statistiques relatives à Saint-Jean n'indiquent donc pas le temps passé à bord des bâtiments par les pilotes et, sans cette donnée essentielle, il devient impossible d'évaluer leur volume de travail.

Les chefs pilotes établissent ensuite les factures sur des formules fournies par l'autorité et en assurent généralement la perception, en s'adressant personnellement aux agents. En même temps, ils perçoivent toutes les autres sommes dues aux pilotes, p. ex., les droits de pilotage côtier et dans les ports secondaires et les droits de service d'amarrage.

Deux fois par mois, les chefs pilotes remettent au secrétaire les droits de pilotage perçus (sauf les droits de pilotage côtier et dans les ports secondaires), avec documents à l'appui. Après avoir vérifié les fiches de pilotage, les factures et ses registres de capitaine de port, le secrétaire dépose les sommes perçues au compte en banque spécial, au nom de l'autorité de pilotage. On détermine ensuite les parts des pilotes. Le secrétaire verse à la caisse de dépenses de l'autorité de pilotage le produit de la majoration, et répartit également le reste du compte en banque entre les huit pilotes, après déduction des retenues au titre de l'impôt sur le revenu, et remet à chacun d'eux un chèque pour le montant net de sa part. De son côté, le chef pilote répartit

également entre tous les pilotes les bénéfices provenant du service d'amarrage, après déduction des dépenses engagées.

Financement et comptabilité

Le mode de paiement des dépenses d'administration et d'exploitation de la circonscription s'inspire de la première législation de Terre-Neuve sur le pilotage, la Loi de 1833 (Cf. pp. 551 et 552), appropriée à l'époque. Plus tard, la direction et la surveillance du service de pilotage devinrent une fonction accessoire de l'autorité portuaire qui devait avoir ses propres revenus et biens. Actuellement, il existe trois types de caisses, toutes distinctes :

- a) la caisse qu'on peut appeler *Caisse de pilotage* dans laquelle sont versés tous les droits de pilotage;
- b) la *Caisse de dépenses* de la circonscription, appelée aussi Caisse d'entretien, propriété de l'autorité de pilotage et servant à payer les dépenses d'exploitation de la circonscription;
- c) la *Caisse de prévoyance*, appelée aussi Comptes fiduciaires (Cf. p. 592).

La méthode comptable est une des plus simples: comptes en banque distincts et paiement par chèques de toutes les dépenses. Voici l'appréciation qu'en fit le vérificateur du ministère des Transports (Rapport du 11 mars 1966 [pièce 250]) :

«b) On ne tient pas de registres financiers suffisants. La méthode comptable actuelle consiste à payer par chèques les salaires et à déposer les fonds aux comptes en banque concernés. Aucun livre comptable officiel n'indique les transactions financières et les soldes. Au moment de la vérification, il fallut faire les récapitulatifs nécessaires pour compléter les états financiers.»

Le vérificateur recommanda :

«b) Que la documentation financière soit confiée à une personne compétente et capable d'assurer le contrôle financier, afin que soient protégées toutes les personnes en cause, les pilotes, celles qui assument les fonctions de l'autorité, et le secrétaire, le capitaine H. W. Stone.»

Cette recommandation a été mise en œuvre. Un comptable surveille maintenant la comptabilité et l'on établit tous les ans un état financier vérifié.

La *Caisse de pilotage* est un compte en banque distinct où sont déposés tous les droits perçus par l'autorité de pilotage ou en son nom. En dépit de la disposition pertinente du règlement, les droits de bateau-pilote n'entrent pas dans cette caisse par suite de la dualité des tâches, déjà mentionnée, le ministère des Transports assurant leur perception (contrairement à la pratique suivie dans la circonscription de New Westminster, où la situation est la même). Dans le tableau comparatif de la page suivante, on a ajouté le revenu provenant de ce poste, afin de donner une image exacte.

Tous les droits de pilotage versés à cette caisse appartiennent aux pilotes et leur sont remis, ou versés en leur nom. Le coût aux pilotes du service de bateau-pilote est le montant des droits perçus à ce titre; les recettes et les dépenses inscrites à ce titre sont donc égales. Conformément à la pratique locale, le coût aux pilotes de l'administration de la circonscription est le produit de la majoration (dépense figurant donc à ce titre).

On est censé vider complètement cette caisse deux fois par mois, sans aucun solde ou réserve dont on n'a nullement besoin. En fait, on reporte toujours un faible surplus.

Les états financiers indiquent la situation de fait en traduisant les mouvements des trois caisses par une seule opération financière où la distinction des trois, en particulier celle de la Caisse de pilotage et de la Caisse de dépenses, n'est pas strictement respectée. Pour faciliter la compréhension, on a établi des tableaux comparatifs distincts, un pour chaque caisse, d'après les renseignements tirés des états financiers de 1965, 1966 et 1967.

Les deux premiers tableaux montrent le fonctionnement de la *Caisse de pilotage* et de la *Caisse de dépenses*, basé sur les recettes et les dépenses. Le troisième tableau indique le total des avoirs monétaires des deux caisses au 31 décembre de chaque année (ou trouvera un état comparatif pour la *Caisse de prévoyance* à la p. 593).

	Caisse de pilotage (recettes et déboursés)		
	1965	1966	1967
Recettes			
Droits de pilotage:			
Trajets (<i>scale fees</i>).....	\$ 75,461.13	\$ 89,351.76	\$ 92,239.90
Mouvements (<i>shift fees</i>).....	6,213.00	10,545.00	10,539.00
Majoration.....	2,659.78	6,424.92	7,197.01
Droits de bateau-pilote.....	21,890.00	22,000.00	22,190.00
	<u>\$ 106,223.91</u>	<u>\$ 128,321.68</u>	<u>\$ 132,165.91</u>
Déboursés			
Administration (majoration).....	\$ 2,659.78	\$ 6,424.92	\$ 7,197.01
Service de bateau-pilote.....	21,890.00	22,000.00	22,190.00
Cotisation des pilotes à la Caisse de prévoyance.....	400.00	400.00	400.00
Brevets de pilotes.....	45.00	40.00	Néant
Rémunération des pilotes.....	81,403.88	99,457.12	102,378.64
	<u>\$ 106,398.66</u>	<u>\$ 128,322.04</u>	<u>\$ 132,165.65</u>
Surplus ou déficit.....	— \$ 174.75	— \$ 0.36	\$ 0.26

Voici la manière et l'ordre selon lesquels cette caisse est ou devrait être utilisée:

- a) La majoration, qui représente la contribution des pilotes, sur les droits de pilotage, aux dépenses de la circonscription, est versée à la Caisse de dépenses de l'autorité de pilotage. C'est une dépense définitive.
- b) Le montant global des droits de bateau-pilote, si l'autorité de pilotage en assume la perception, est versé au Receveur général du Canada à titre de coût aux pilotes du service de bateau-pilote fourni par le ministère des Transports.
- c) Le droit annuel de \$5 acquitté par les pilotes pour le renouvellement de leur brevet est une autre contribution des pilotes à la Caisse de dépenses. Il semble qu'il ait été supprimé en 1967.
- d) Le montant de \$50 que tout pilote doit verser tous les ans à son compte fiduciaire constitue sa part de la cotisation de \$100 versée à sa caisse de retraite.
- e) Le solde est versé aux pilotes qui, conformément à leurs accords privés, le mettent en commun avec leurs autres revenus provenant du service d'amarrage et du pilotage côtier ou dans les ports secondaires.

La *Caisse de dépenses* constitue une caisse fiduciaire que l'autorité de pilotage utilise pour le financement de l'administration de la circonscription. C'est un vestige de l'époque où l'autorité de pilotage était aussi l'autorité portuaire; le même personnel assurant l'administration des deux services, il était alors impossible de ventiler les frais. Ce fut le problème qu'eurent à résoudre les vérificateurs, en 1964, quand il fallut ventiler les avoirs de l'autorité de pilotage et ceux du port en vue de permettre au Conseil des ports nationaux de prendre en charge l'administration du port.

Avant 1965, cette caisse était la Caisse de l'autorité du port où étaient versées les recettes actuelles de la Caisse de dépenses, c.-à-d. la majoration des droits de pilotage, le droit annuel de renouvellement du brevet des pilotes et les amendes. On a déclaré que cette contribution du service de pilotage fut toujours insuffisante pour régler les dépenses d'exploitation du service (le poste le plus important était le coût du service de bateau-pilote) si bien qu'il fallait combler le déficit sur les revenus du port.

Après la séparation du service de pilotage et de l'administration du port; on maintint le même régime et l'ancienne contribution du service de pilotage à la Caisse du port devint la Caisse de dépenses de l'autorité de pilotage et celle-ci considère avoir le droit d'en disposer sans autorisation. Un tel régime est inadmissible aux termes de la législation actuelle en vigueur, c.-à-d. l'article 328 de la Loi sur la marine marchande (Cf. *Titre I*, pp. 117 à 128).

Voici, pour 1965, 1966 et 1967, les détails concernant la Caisse de dépenses.

	Caisse de dépenses (Recettes et déboursés)		
	1965	1966	1967
Recettes			
Majoration.....	\$ 2,659.78	\$ 6,424.92	\$ 7,197.01
Droits de brevets.....	45.00	40.00	Néant
Intérêts.....	164.96	102.99	257.50
Divers.....	Néant	26.00	Néant
	<u>\$ 2,869.74</u>	<u>\$ 6,593.91</u>	<u>\$ 7,454.51</u>
Déboursés			
Rémunération des commissaires du pilotage	\$ 1,200.00	\$ 1,100.00	\$ 1,200.00
Rémunération du secrétaire.....	437.50	750.00	750.00
Salaires occasionnels.....	275.00	10.00	75.00
Loi sur les accidents du travail.....	1,278.00	1,076.75	1,300.00
Contribution de l'autorité à la Caisse de prévoyance.....	400.00	400.00	400.00
Maison des pilotes:			
Approvisionnements.....	75.13	Néant	Néant
Chauffage.....	169.01	Néant	Néant
Réparations et entretien.....	Néant	74.83	Néant
Dépréciation.....	Néant	59.16	47.32
Dépenses de bureau.....	163.18	65.77	295.25
Téléphone et télégraphe.....	69.63	34.26	24.95
Frais de déplacements.....	17.90	Néant	75.00
Publicité.....	103.65	Néant	Néant
Frais de banque.....	19.75	16.70	23.26
Vérification et comptabilité.....	Néant	350.00	350.00
Divers.....	20.75	83.58	159.81
	<u>\$ 4,229.50</u>	<u>\$ 4,021.05</u>	<u>\$ 4,700.59</u>
Surplus ou déficit.....	-\$ 1,359.76	\$ 2,572.86	\$ 2,753.92

Fonds disponibles au 31 décembre
(Non compris la Caisse de prévoyance et les
avoirs fixes)

	1965	1966	1967
Petite caisse.....	\$ 3.84	\$ 3.55	\$ 6.29
Compte en banque pour la paye des pilotes....	649.21	167.56	76.16
Compte en banque pour l'entretien.....	1,083.29	1,801.25	3,246.41
Comptes d'épargne.....	3,399.44	3,502.43	3,759.93
Immobilisations.....	Néant	2,000.00	3,000.00
	<u>\$ 5,135.78</u>	<u>\$ 7,474.79</u>	<u>\$ 10,088.79</u>

Cette caisse sert exclusivement à payer les dépenses d'exploitation de la circonscription et il semble qu'on l'utilise judicieusement. Toutefois, comme le vérificateur du ministère des Transports le fit remarquer à l'autorité de pilotage, en 1966, ces dépenses sont engagées illégalement, puisqu'on n'observe pas la procédure stipulée dans la Partie VI de la Loi sur la marine marchande. Le vérificateur recommanda l'obtention de l'autorisation nécessaire; mais il semble que rien n'ait été fait à ce sujet.

COMMENTAIRE

Le statut actuel n'autorise ni surplus ni réserve (pratique actuelle). Cela n'est d'ailleurs pas justifié à Saint-Jean puisque le ministère des Transports fournit le service de bateau-pilote et la station de pilotes; il n'est donc plus nécessaire de financer à l'avance de fortes dépenses. Cette pratique aboutit à une accumulation non autorisée de fonds publics et elle devrait cesser.

Si l'on maintient la majoration, il faudrait la réajuster tous les ans de manière que le produit suffise à faire face aux prévisions budgétaires pour dépenses courantes ou au chapitre des immobilisations.

Il faudrait abolir la majoration jusqu'à épuisement de la réserve ou jusqu'à l'adoption d'un nouveau mode de financement comme suite de la réorganisation de l'administration du pilotage en vertu de la nouvelle loi sur le pilotage recommandée.

Jusqu'à ce que l'article 328 de la Loi sur la marine marchande soit abrogé ou modifié, l'autorité de pilotage est tenue de se conformer à ses dispositions et d'obtenir, pour ses dépenses, l'autorisation nécessaire du gouverneur en conseil.

7. CAISSE DE RETRAITE

La *Caisse de prévoyance*, comme on l'a déjà expliqué, est un type de caisse d'épargne permettant de verser une somme globale aux pilotes prenant leur retraite.

Elle fut établie en 1940 pour remplacer l'aide financière prévue dans la législation et que, jusqu'alors, l'autorité de pilotage était autorisée à accorder, quand elle le jugeait nécessaire, sur le surplus de la caisse de l'autorité, appelée alors Caisse des pilotes, pour venir en aide aux pilotes devenus invalides (Cf. p. 555). En 1940, on adopta le mode du compte fiduciaire (Cf. *Titre I*, chap. 10—Recommandation générale 39, et p. 830). On ouvrit un compte fiduciaire au nom de l'autorité de pilotage, *en trust* pour chaque pilote. L'argent accumulé dans la Caisse des pilotes a été réparti également entre les comptes fiduciaires, chaque pilote étant crédité de \$300. On fixa ensuite la contribution annuelle à chaque compte fiduciaire à \$100, dont \$50 versés par le pilote et \$50, par l'autorité de pilotage, sur sa caisse de dépenses. Le pilote qui le désire peut verser des cotisations volontaires. Les sommes

accumulées, plus les intérêts courus aux taux bancaires, constituent la caisse de retraite de chaque pilote. Le paiement s'effectue par simple remise à l'ex-pilote ou à sa succession, de l'autorisation d'entrer en possession du compte en banque concerné. Dans le cas d'une retraite anticipée pour un autre motif que l'inaptitude physique, le pilote ne reçoit que les sommes qu'il a versées. Lors de l'entrée en vigueur du Régime de pensions du Canada, l'autorité de pilotage jugea qu'il répondait au même but que sa Caisse de prévoyance et elle décida de la supprimer. En fait, on paya à chaque pilote les sommes apparaissant à son crédit, ce qui annula le solde de chaque compte fiduciaire. Le 14 juin 1966, l'autorité de pilotage fut avisée par le directeur de l'Impôt que les pilotes, aux fins du Régime de pensions du Canada, ne pouvaient être considérés comme ses employés et que la totalité de la contribution devait être prélevée sur leurs gains. On déduisit alors la contribution totale au Régime de pensions du Canada des gains des pilotes et l'autorité de pilotage rétablit la Caisse de prévoyance sur la même base qu'auparavant. Le premier versement fut effectué le 30 novembre 1966 à la *Eastern & Chartered Trust Company Savings Department*, l'autorité de pilotage de Saint-Jean déposant annuellement \$50 pour chaque pilote qui contribue personnellement pour la même somme (pièce 1463q).

Le tableau suivant indique la situation pour les années 1965, 1966 et 1967:

	Caisse de prévoyance (avoirs et revenus)		
	1965	1966	1967
Avoirs et revenus			
En caisse au 1 ^{er} janvier.....	\$ 11,761.45	\$ 12,922.77	\$ 800.00
Recettes:			
Part des pilotes (moitié de la contribution).....	400.00	400.00	400.00
Part de l'autorité (moitié de la contribution).....	400.00	400.00	400.00
Intérêts.....	361.32	Néant	31.60
	\$ 12,922.77	\$ 13,722.77	\$ 1,631.60
Dépenses.....	Néant	12,922.77	Néant
En caisse au 31 décembre.....	\$ 12,922.77	\$ 800.00	\$ 1,631.60

La Caisse de prévoyance n'a jamais été destinée à constituer un régime de retraite. Les pilotes n'en sont pas satisfaits; ils aimeraient bénéficier d'un véritable régime de retraite, mais refusent d'en faire entièrement les frais. L'établissement d'un régime de retraite satisfaisant semble avoir été l'une des difficultés administratives majeures de la Commission du port et du pilotage de Saint-Jean.

Circonscription de pilotage de Saint-Jean (T.-N.)

En 1956, le ministère des Transports fit une proposition que les pilotes jugèrent insatisfaisante du fait qu'on voulait leur en imposer toute la charge financière. Le projet fut abandonné lorsque la commission de Saint-Jean fut dans l'incapacité de recueillir les fonds nécessaires à l'établissement d'un régime de retraite fondé sur le partage des frais par les pilotes et par la commission.

La Commission a exprimé ses vues et recommandations au *Titre I*, chapitre 10 et recommandation générale 39, auxquels elle se réfère.

Chapitre D

RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES RELATIVES À LA CIRCONSCRIPTION DE SAINT-JEAN (T.-N.)

PRÉAMBULE

Les pilotes de Saint-Jean fournissent un excellent service et sont d'une compétence exceptionnelle.

Le problème majeur de cette circonscription réside dans le réajustement de l'organisation administrative de la circonscription et du service de pilotage en fonction de la législation en vigueur et des besoins courants. La Commission a fait, à mesure qu'elle traitait des sujets, des recommandations spéciales, sous forme de remarques et de commentaires. Ils ne figurent pas ici afin d'éviter des répétitions et aussi parce que la lecture dans leur contexte permet une meilleure compréhension.

RECOMMANDATION 1

Que l'on prenne sans délai les mesures appropriées en vue de régulariser le service de pilotage dans la circonscription de Saint-Jean (T.-N.)

Comme on l'a vu à la page 550, la circonscription et son service de pilotage fonctionnent, depuis quatre ans, sans autorité légale puisque depuis le 31 décembre 1964 il n'existe pas de règlements locaux, sans lesquels la circonscription ne peut fonctionner légalement.

Des explications reçues (Cf. p. 550), il est évident que cet état de choses déplorable n'est pas attribuable à la mauvaise foi, mais à l'incompréhension profonde manifestée par tous les intéressés du caractère public d'une circonscription de pilotage et du rôle que jouent les règlements d'une circonscription dans le plan d'organisation prévu par la Partie VI de la Loi sur la marine marchande.

S'il en était autrement, il aurait fallu prendre d'autres mesures en vue de redresser la situation. Si les deux autorités impliquées dans l'élaboration des règlements en étaient arrivées à une impasse, les commissaires du pilotage auraient dû démissionner, du fait qu'ils avaient été placés dans la situation intenable de ne pouvoir s'acquitter de leurs obligations impératives, ou le gouverneur en conseil aurait dû prendre la seule procédure coercitive que lui permet la Partie VI de la Loi sur la marine marchande, c.-à-d. soit abolir la circonscription, soit révoquer les commissaires du pilotage et en nommer

de nouveaux ou, à titre de mesure provisoire, nommer le ministre des Transports autorité de pilotage en vue d'établir les règlements nécessaires.

Si l'on donne suite à la recommandation générale 19 de la Commission (Cf. *Titre I*, p. 566), un tel problème pourra se résoudre aisément puisque l'autorité centrale proposée aura le pouvoir d'établir *proprio motu* les règlements essentiels. Tout intéressé, y compris l'autorité de pilotage, aura le droit de faire enregistrer une objection à ces règlements; dans ce cas, on tiendra une audience publique. Tout tiers dont l'objection serait rejetée aura droit d'appel devant la Commission d'appel des règlements de pilotage proposée.

Pour le moment, si les intéressés ne parviennent pas à un accord complet sur certaines dispositions d'un ensemble de règlements, l'autorité de pilotage devrait, au moins en tant que mesure provisoire, adopter immédiatement des dispositions temporaires établissant et légalisant les taux imposés et la pratique actuellement suivie.

RECOMMANDATION 2

Que le pilotage dans la circonscription de Saint-Jean soit classé comme service public

L'intérêt public exige que Saint-Jean soit doté d'un service de pilotage approprié et efficace mais, dans les circonstances et conditions actuelles, un tel service ne devrait pas être classé comme service public essentiel.

Le port de Saint-Jean ne dépend pas d'une ou de quelques industries locales mais, en tant que port principal de Terre-Neuve, il pourvoit aux besoins essentiels de toute la province et des transports maritimes en général.

Bien que le port soit excellent et ne présente que des difficultés de navigation mineures, un capitaine ne le connaissant pas bien hésiterait, sauf dans des conditions favorables, à s'aventurer dans l'entrée exposée et l'étroit chenal de la passe, et à manœuvrer dans ses eaux restreintes. Des pilotes qualifiés et compétents fournissent aux transports maritimes un excellent service et permettent aussi aux autorités portuaires d'accélérer les mouvements des bâtiments qui, autrement, et en particulier les grands navires, subiraient des retards importants en raison de la brume, du mauvais temps ou de la densité du trafic.

Les limites imposées par les caractéristiques physiques de la passe et du port accroissent la nécessité de disposer de pilotes très compétents pour conduire les grands navires qui, vraisemblablement, remplaceront ceux qui touchent actuellement Saint-Jean.

D'autre part, il est facile d'acquérir la connaissance de la navigation locale. Les navires faisant régulièrement escale n'emploient pas de pilotes, ce qu'indique clairement le pourcentage élevé de bâtiments non exemptés qui se passent des services de pilotage sans compromettre la sécurité de la navigation.

Chapitre E

APPENDICES

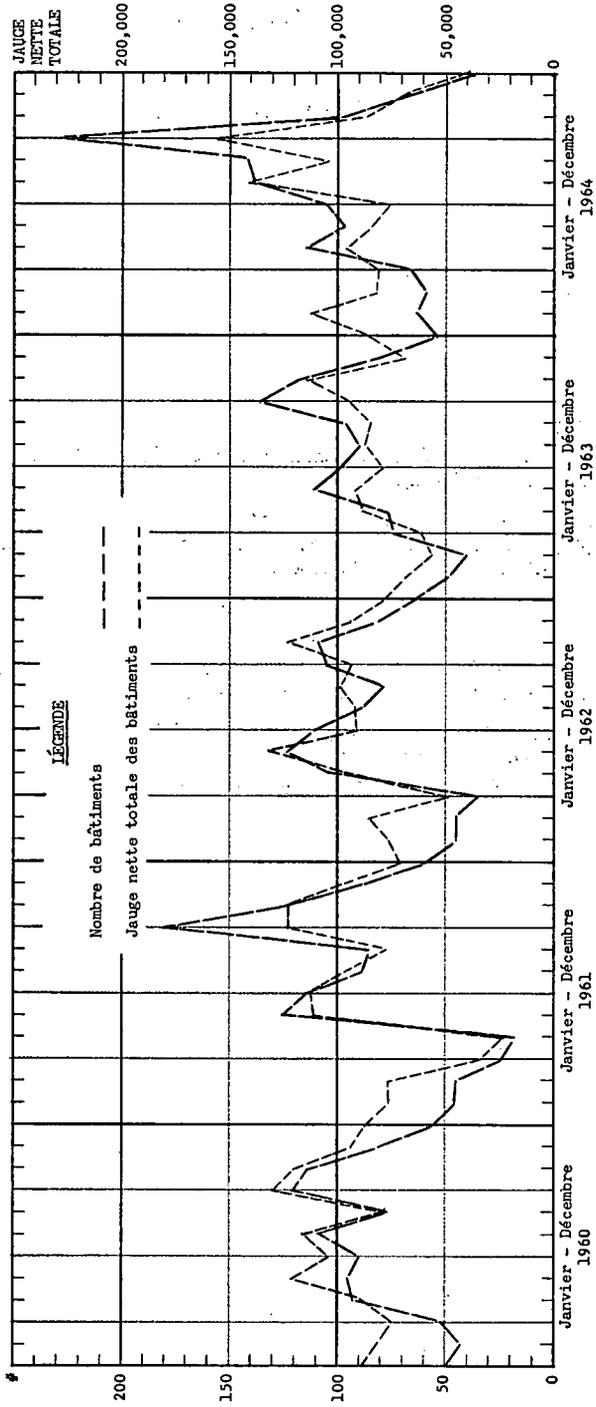
APPENDICE A

- (1) *Graphique*—1960 à 1964. Nombre mensuel et jauge nette totale des bâtiments entrés à Saint-Jean (T.-N.).
- (2) *Tableau*—1960 à 1964. Chiffres ayant servi à l'établissement du graphique précédent—Moyennes annuelles et mensuelles du nombre de bâtiments entrés à Saint-Jean (T.-N.) et leur jauge nette totale.

APPENDICE B

- (1) *Graphique*—1960 à 1964. Accroissement (ou décroissance) procentuel du volume mensuel du trafic dans le port de Saint-Jean (T.-N.).
- (2) *Tableau*—1960 à 1964. Chiffres ayant servi à l'établissement du graphique précédent—Nombre mensuel et annuel de bâtiments—Jauge nette moyenne mensuelle et annuelle par bâtiment—Accroissement (ou décroissance) procentuel mensuel.

Appendice A(1)
NOMBRE MENSUEL ET JAUGE NETTE TOTALE DES BÂTIMENTS ENTRÉS À SAINT-JEAN (T.-N.)
Au cours des années 1960-1964



Appendice A(2)

NOMBRE MENSUEL DES BÂTIMENTS ENTRÉS À SAINT-JEAN
(T.-N.)

Au cours de la période 1960-1964

Mois	1960	1961	1962	1963	1964
Janvier.....	50	45	45	49	63
Février.....	43	45	45	40	59
Mars.....	52	24	35	74	66
Avril.....	93	18	104	77	115
Mai.....	96	126	123	111	97
Juin.....	90	115	111	98	105
Juillet.....	109	89	89	90	138
Août.....	77	85	78	96	142
Septembre.....	121	181	105	136	227
Octobre.....	114	126	109	118	98
Novembre.....	81	89	81	81	67
Décembre.....	56	60	65	54	37
Total.....	982	1,003	990	1,024	1,214
Moyenne mensuelle.....	81.8	83.6	82.5	85.3	101.2

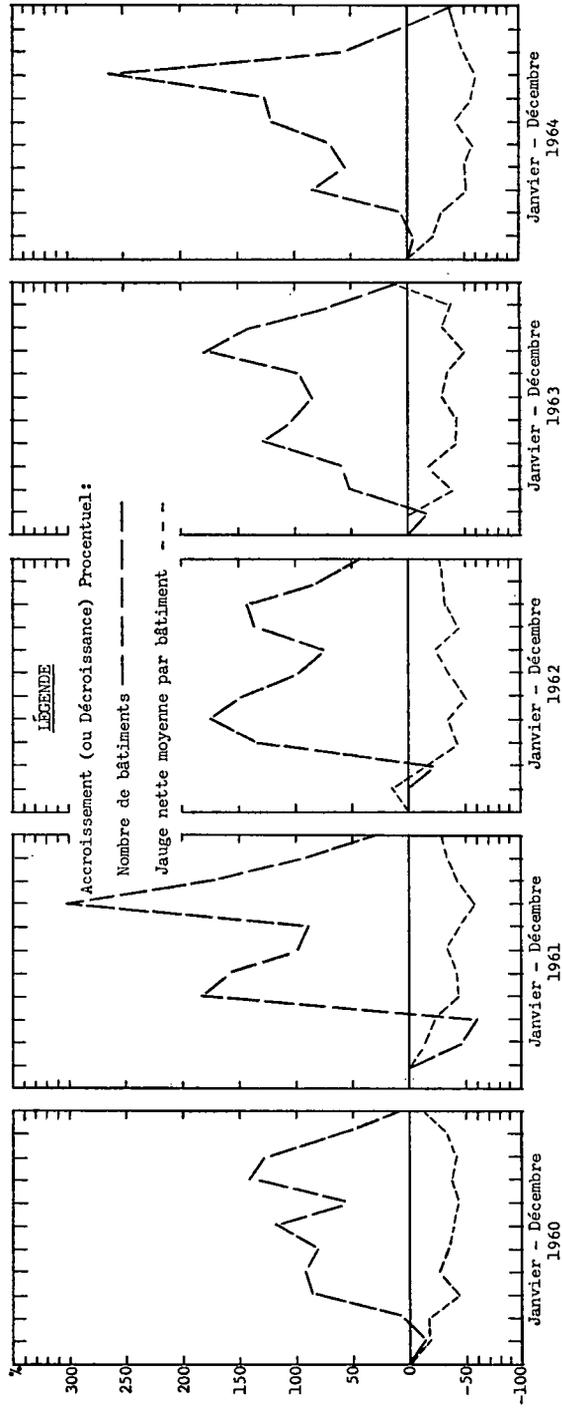
JAUGE NETTE TOTALE DES BÂTIMENTS ENTRÉS
À SAINT-JEAN (T.-N.)

Au cours de la période 1960-1964

Mois	1960	1961	1962	1963	1964
Janvier.....	88,972	76,439	75,864	69,065	111,932
Février.....	61,982	76,295	84,725	56,368	81,849
Mars.....	75,159	33,657	49,215	62,193	81,367
Avril.....	89,666	22,750	95,896	87,626	95,663
Mai.....	122,661	110,620	131,362	91,431	83,812
Juin.....	104,567	111,845	91,428	79,287	76,340
Juillet.....	116,428	95,988	92,103	87,337	140,505
Août.....	77,655	77,343	99,441	85,319	104,422
Septembre.....	130,441	122,832	94,187	93,920	155,199
Octobre.....	120,779	121,714	123,148	114,994	86,249
Novembre.....	94,169	98,139	94,172	69,118	65,786
Décembre.....	86,776	71,743	77,876	84,663	39,418
Total.....	1,169,255	1,019,365	1,109,417	981,321	1,122,542
Moyenne.....	97,437.9	84,947.1	92,451.4	81,776.8	93,545.2

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 245.

Appendice B(1)
ACCROISSEMENT (OU DÉCROISSANCE) PROCENTUEL DU VOLUME MENSUEL DU TRAFIC
Dans le port de Saint-Jean (T.-N.) 1960-1964



Appendice B(2)
 ACCROISSEMENT (OU DÉCROISSANCE) PROCENTUEL DU VOLUME MENSUEL DU TRAFIC
 Dans le port de Saint-Jean (T.-N.) 1960-1964

Mois	1960		1961		1962		1963		1964	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Janvier.....	50	0	45	0	45	0	49	0	63	0
Février.....	43	-14.0	45	0.0	45	0.0	40	-18.4	59	-6.4
Mars.....	52	4.0	24	-46.7	35	-22.2	74	51.0	66	4.8
Avril.....	93	86.0	18	-60.0	104	131.1	77	57.1	115	82.5
Mai.....	96	92.0	126	180.0	123	173.3	111	126.5	97	54.0
Juin.....	90	80.0	115	155.6	111	146.7	98	100.0	105	66.7
Juillet.....	109	118.0	89	97.8	89	97.8	90	83.7	138	119.1
Août.....	77	54.0	85	88.9	78	73.3	96	95.9	142	125.4
Septembre.....	121	142.0	181	302.2	105	133.3	136	177.6	227	260.3
Octobre.....	114	128.0	126	180.0	109	142.2	118	140.8	98	55.6
Novembre.....	81	62.0	89	97.8	81	80.0	81	65.3	67	6.4
Décembre.....	56	12.0	60	33.3	65	44.4	54	10.2	37	-41.3
Total annuel.....	982		1,003		990		1,024		1,214	

Circonscription de pilotage de Saint-Jean (T.-N.)

Mois	JAUGE NETTE MOYENNE PAR BÂTIMENT											
	1960		1961		1962		1963		1964			
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Janvier.....	1,779.4	0	1,698.6	0	1,685.9	0	1,409.5	0	1,776.7	0	1,776.7	0
Février.....	1,441.4	-19.0	1,695.4	-0.2	1,882.8	11.7	1,409.2	-0.02	1,387.3	-21.9	1,387.3	-21.9
Mars.....	1,445.4	-18.8	1,402.4	-17.4	1,406.1	-16.6	840.5	-40.4	1,232.8	-30.6	1,232.8	-30.6
Avril.....	964.2	-45.8	1,263.9	-25.6	922.1	-45.3	1,138.0	-19.3	831.9	-53.2	831.9	-53.2
Mai.....	1,277.7	-28.2	877.9	-48.3	1,068.0	-36.7	823.7	-41.6	864.0	-51.4	864.0	-51.4
Juin.....	1,161.9	-34.7	972.6	-42.7	823.7	-51.1	809.1	-42.6	727.1	-59.1	727.1	-59.1
Juillet.....	1,068.2	-40.0	1,078.5	-36.5	1,034.9	-38.6	970.4	-31.2	1,018.2	-42.7	1,018.2	-42.7
Août.....	1,008.5	-43.3	909.9	-46.4	1,274.9	-24.4	888.7	-37.0	735.4	-58.6	735.4	-58.6
Septembre.....	1,078.0	-39.4	678.6	-60.1	897.0	-46.8	690.6	-51.0	683.7	-61.5	683.7	-61.5
Octobre.....	1,059.5	-40.5	966.0	-43.1	1,129.8	-33.0	974.5	-30.9	880.1	-50.5	880.1	-50.5
Novembre.....	1,162.6	-34.7	1,102.7	-35.1	1,162.6	-31.0	853.3	-39.5	981.9	-44.7	981.9	-44.7
Décembre.....	1,549.6	-12.9	1,195.7	-29.6	1,198.1	-28.9	1,567.8	11.2	1,065.4	-40.0	1,065.4	-40.0
Moyenne annuelle.....	1,190.7		1,016.3		1,120.6		958.3		924.7		924.7	

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 245.

Septième section

PILOTAGE DANS LES PORTS SECONDAIRES ET LES ZONES CÔTIÈRES DE TERRE-NEUVE

PRÉAMBULE

En dehors du pilotage portuaire de Saint-Jean, il existe à Terre-Neuve d'autres services de pilotage:

- a) pilotage portuaire dans différents ports désignés ici comme ports secondaires;
- b) pilotage côtier le long du littoral nord-est;
- c) pilotage dans les eaux intérieures et pilotage portuaire de Goose Bay, port continental (cas spécial qui fera l'objet de la huitième section).

Nombre de ports secondaires ont des pilotes locaux mais, sauf dans les trois autres circonscriptions de Terre-Neuve (Botwood, Humber Arm et Port-aux-Basques), ils sont concurrencés par les pilotes de l'extérieur. C'est habituellement le cas sur la côte nord-est où le pilote côtier est à bord et assure le service dans les ports où le navire touche en cours de route.

Il n'y a jamais eu de législation concernant le pilotage côtier. Entre 1888 et 1965, un statut général de Terre-Neuve plaçait sous l'autorité publique les services de pilotage des ports secondaires désignés par le gouvernement, mais sans intégrer ces services aux opérations portuaires comme on le fit pour Saint-Jean, entre 1928 et 1964, par un statut particulier. Le 1^{er} janvier 1965, la législation sur le pilotage à Terre-Neuve concernant les ports secondaires fut remplacée par la Partie VI de la Loi sur la marine marchande, parallèlement à l'application de celle-ci au port de Saint-Jean.

Subdivision I

PILOTAGE CÔTIER ET DANS LES PORTS SECONDAIRES

1. HISTORIQUE

Avant la construction des routes et des voies ferrées, les navires offraient le seul moyen commode de transport entre les différentes localités des côtes de Terre-Neuve. En général, dans chaque port, un certain nombre de pilotes locaux étaient disponibles et aucun texte législatif ne réglementait l'exercice de leur profession. C'était des entrepreneurs privés se faisant concurrence et chacun fixait son prix et ses conditions. Telle est encore la situation dans la plupart des ports secondaires. En 1888, on adopta une loi destinée à servir de fondement à une réglementation lorsque l'intérêt public l'exigeait. Ce contrôle fut étendu aux ports secondaires les plus importants, mais leur nombre diminua à mesure que le trafic maritime devenait concurrencé par le transport terrestre, si bien qu'aujourd'hui trois ports secondaires seulement sont dotés d'un service de pilotage régi publiquement: Botwood, Humber Arm et Port-aux-Basques.

En 1888, on adopta la première loi sur le pilotage applicable aux ports secondaires de Terre-Neuve (51 Victoria, chap. 26), sous le titre de *An Act respecting Pilots and Pilotage for Ports in this Island other than St. John's*. Elle s'inspirait du statut de 1833 sur le pilotage à Saint-Jean à cette différence près que, le statut constituant la législation d'application générale, il laissait à la réglementation le soin de traiter des détails locaux.

Les dispositions de la loi ne s'appliquaient qu'aux ports secondaires désignés comme «ports de pilotage» par une proclamation du gouverneur. La loi prévoyait pour chacun de ces ports une autorité de pilotage distincte, sous forme d'une commission composée de trois membres assurant leur service à titre gratuit. Les pouvoirs et fonctions de l'autorité de pilotage se limitaient au contrôle général d'un service de libre entreprise, c.-à-d. l'attribution des brevets, la surveillance et l'arbitrage des différends, la réglementation des taux de pilotage et la conduite générale des pilotes. Les infractions et violations des règlements commises par des pilotes relevaient des tribunaux ordinaires et l'on prévoyait le droit d'interjeter appel lorsqu'une pénalité excédait \$12.

La Loi de 1888 devint le chapitre 179 des Statuts refondus de 1916 de Terre-Neuve, sous le titre de *Of Outport Pilots and Pilotage*, modifié en 1930 (21 George V, chap. 17 [pièce 1462a]).

La Loi de 1916 est surtout une codification de celle de 1888. Elle institue les commissaires de pilotage en tribunal régulier chargé de connaître de toutes les réclamations impliquant un pilote et relatives au pilotage et au repêchage des ancres et chaînes. La procédure, les frais, le tarif et les moyens d'assurer l'exécution des jugements étaient les mêmes que pour les cours de magistrats. La compétence judiciaire ne s'étendait pas cependant aux infractions et violations des règlements commises par les pilotes, qui ressortissaient à la compétence des tribunaux ordinaires de juridiction pénale. La loi s'appliquait à tous les navires et bâtiments et rendait obligatoire le paiement des

droits. Les commissaires de pilotage fixaient les taux et les exemptions par des règlements entrant en vigueur dès leur publication officielle. La loi accorde des exemptions statutaires absolues aux navires de l'État, aux bâtiments appartenant au *Royal Yacht Club*, aux caboteurs et aux bateaux de pêche. Elle reconnaît aux pilotes non brevetés le droit de piloter, en l'absence de pilotes brevetés, et le droit de se faire payer aux taux officiels.

La législation mentionnée proclamait *ports de pilotage* les ports secondaires suivants:

Ports secondaires	Date de la promulgation	Date d'entrée en vigueur
Fogo.....	17 juillet 1888	1 ^{er} février 1889
Little Bay.....	19 septembre 1888	2 avril 1889
Philleys Island.....	24 avril 1893	1 ^{er} novembre 1893
Lewisporte.....	14 juillet 1902	1 ^{er} avril 1903
Botwoodville (Botwood).....	24 août 1909	1 ^{er} mars 1910
Port-aux-Basques.....	13 décembre 1910	1 ^{er} juillet 1911
Humbermouth (appelé plus tard Bay of Islands et connu maintenant sous le nom de Humber Arm).....	18 août 1923	5 août 1924
Catalina et Port Union.....	20 novembre 1933	20 novembre 1933
Bay Bulls.....	12 janvier 1943	1 ^{er} mars 1943

Sur ces neuf ports de pilotage, trois seulement fonctionnent aujourd'hui comme circonscriptions de pilotage: Botwood, Port-aux-Basques et Humber Arm (Corner Brook).

La législation de Terre-Neuve sur le pilotage dans les ports secondaires fut abrogée le 31 décembre 1964, par le même procédé législatif adopté pour Saint-Jean. La Loi fédérale de 1964 (13 Élisabeth II, chap. 33), première section, se lit comme suit:

«1. *An Act respecting Outport Pilots and Pilotage*, chapitre 179 des Statuts refondus de Terre-Neuve, 1916, ainsi que *The Outport Pilots and Pilotage Act*, chapitre 215 des Statuts révisés de Terre-Neuve de 1952, et tous les amendements qui y ont été apportés de même que l'ensemble des décrets, règles et règlements établis sous leur régime sont abrogés.»

Cette disposition de la Loi n'entrait en vigueur qu'à sa proclamation par le gouverneur en conseil et la date fut fixée au 31 décembre 1964 par une proclamation datée du 23 décembre 1964 (DORS/65-21 [pièce 1462b]). En même temps, la Partie VI de la Loi sur la marine marchande devenait applicable sur le territoire de Terre-Neuve (DORS/65-22 [pièce 1462b]). Et au même moment que pour Saint-Jean, le gouverneur en conseil établit les règlements nécessaires pour la réorganisation, en vertu de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande, de trois des quatre ports secondaires de pilotage existants (Lewisporte ne fut pas rétabli). Nous nous référons à ces règlements dans les subdivisions traitant de chacune de ces circonscriptions.

2. PREUVE

Le pilotage côtier proprement dit ne s'effectue que sur la côte nord-est de Terre-Neuve et seulement pour le trafic empruntant le passage intérieur de 50 milles du golfe Sir Charles Hamilton au lieu de faire route au large de l'île Funk. Ce golfe, situé au sud et à l'ouest de l'île Fogo, est souvent libre de glaces, grâce au courant sud venant du cap Fogo, alors que la route extérieure est impraticable.

La route intérieure fait gagner du temps et est particulièrement utile pour les bâtiments à destination ou en provenance des ports de la baie Notre-Dame, comme Twillingate ou des ports de Botwood et de Lewisporte, dans la baie des Exploits. Pour naviguer en sécurité dans ces eaux restreintes, la connaissance des lieux et l'expérience sont indispensables. L'Autorité de pilotage de Botwood a recommandé l'installation d'un feu et d'un radiophare sur l'île Funk mais, même avec cette aide de navigation supplémentaire, il serait imprudent, pour un bâtiment étranger ou ne fréquentant pas régulièrement ces eaux, de s'engager dans le passage sans pilote.

Il ne faut pas confondre le pilotage côtier avec la navigation en eaux libres le long des côtes. Ne constitue pas du pilotage côtier la présence d'un pilote à bord d'un bâtiment effectuant le long des côtes un voyage comportant de longs trajets en eaux libres, si ce pilote est engagé seulement pour le pilotage portuaire aux ports d'escale (même s'il participe à la navigation). C'est une précaution courante pour disposer rapidement d'un pilote dans les ports où n'existe pas de pilotage ou dont le service est peu sûr. C'est précisément le cas sur la côte nord-est pour les navires à destination des ports de la baie Conception tels que Holyrood, Long Pond, Harbour Grace et, occasionnellement, sur la côte occidentale de la province.

Les statistiques accessibles ne permettent pas une analyse du volume du trafic empruntant le passage intérieur, même avec des pilotes à bord, car le B.F.S. n'enregistre que les arrivées au port; or, les ports situés au nord et au nord-ouest du passage sont également accessibles, après la fonte des glaces, par les eaux libres extérieures. Cependant, la plus grande partie du pilotage côtier étant assurée par les pilotes de Saint-Jean, l'examen de leurs registres donne une idée suffisamment précise si l'on suppose que tous les bâtiments à destination des ports situés à l'ouest du passage et ayant employé un pilote ont emprunté le passage intérieur.

Antérieurement à 1960, les pilotes de Saint-Jean, en tant que groupe, n'assuraient ni pilotage côtier ni pilotage dans les ports secondaires (sauf à Holyrood), bien que quelques-uns assurassent, à titre individuel et sur demande, ces services. Jusqu'en 1961, on employait aussi des pilotes côtiers autres que les pilotes de Saint-Jean, mais ceux-ci déclarèrent, en 1965, que ces hommes étaient tous décédés ou en retraite et que la plus grande partie de ce service leur incombait maintenant, à la demande des agents, des propriétaires ou des capitaines.

Ils l'assuraient au cours de leurs cinq jours libres. Et s'il arrivait à cette occasion que l'un d'eux fût absent au moment de son tour de service à Saint-Jean, un de ses collègues le remplaçait.

Le 17 janvier 1963, les pilotes de Saint-Jean décidèrent, en tant que groupe, de ne plus assurer le service du pilotage côtier et dans les ports secondaires, sur le motif principal que certains de leurs collègues n'étaient pas pleinement qualifiés pour ce genre de tâche (pièce 265). Cependant, au début de 1964, ils revinrent sur leur décision, comme le montre le mémoire supplémentaire qu'ils déposèrent (pièce 254) et où ils se déclarent unanimement en faveur de la continuation de ce pilotage. Les pilotes pleinement qualifiés pour l'assurer s'en chargeraient, tandis que ceux qui pensaient ne pas avoir la compétence suffisante effectueraient le pilotage portuaire à Saint-Jean. Les pilotes disponibles pour le service côtier et les ports secondaires établissent leur propre liste d'affectations et pilotent à tour de rôle.

Suivant les statistiques des pilotes de Saint-Jean (pièce 1192), la clientèle du pilotage côtier et dans les ports secondaires compte en majeure partie des pétroliers, mais aussi des câbliers, des cargos transporteurs d'amiante, de cuivre, de papier, de bois de construction et de marchandises diverses, des navires-hôpitaux et des remorqueurs effectuant du touage.

Les pilotes de Saint-Jean assurant ce service de pilotage embarquent généralement au large de Saint-Jean et restent à bord jusqu'au retour du navire. Il arrive cependant qu'un navire appareille directement des ports secondaires, à destination de l'étranger et, dans ce cas, le pilote retourne à Saint-Jean par la voie terrestre ou aérienne. Cela se produit particulièrement pour les bâtiments pilotés jusqu'à la zone d'embarquement de la circonscription de Botwood.

Les pilotes présentèrent des lettres d'attestation de trois capitaines et d'un officier servant à bord de pétroliers de l'*Irving Oil* qui fréquentent les ports secondaires du nord de Terre-Neuve. Les bâtiments de l'*Irving Oil* sillonnent la côte depuis plusieurs années. Ces lettres font l'éloge des pilotes de Saint-Jean qu'elles estiment compétents, familiarisés avec les approches des ports secondaires et des mouillages côtiers et suivant les meilleures routes.

La Loi sur la marine marchande ne réglementant pas ces services de pilotage, le régime reste celui de la libre entreprise, et qui les fournit peut fixer son propre prix.

En 1963, les pilotes de Saint-Jean exigeaient pour ce genre de pilotage (à l'exception d'Holyrood) des droits composés de plusieurs éléments:

- a) Un *droit de pilotage côtier*, basé sur deux facteurs: un droit de trajet simple de 1¢ par tonneau de jauge brute (donc doublé pour un aller et retour) quel que soit le nombre de ports touchés en cours de route; un droit de distance de 50¢ par mille, calculé du lieu d'embarquement du pilote, généralement au large de Saint-Jean,

jusqu'à son débarquement à la fin du trajet côtier, que la navigation se soit effectuée en eaux libres ou dans les eaux restreintes du passage intérieur, contrairement à la pratique des pilotes de la C.-B. (Cf. *Titre II*, p. 162).

- b) Un *droit de pilotage portuaire* pour chaque port où le pilote a effectué du pilotage en cours de route, aux mêmes taux et sur la même base que le pilotage à l'entrée et à la sortie de Saint-Jean. On impose la moitié du droit portuaire (c.-à-d. un droit d'entrée) là où (sauf Botwood) le pilote de Saint-Jean n'effectue pas le pilotage portuaire dans les ports secondaires (pièce 1192), droit calculé sur la même base que celui que perçoivent les pilotes de Saint-Jean pour leurs services au large de ce port (Cf. p. 574).
- c) Des *frais de transport* représentant les dépenses effectivement réglées par le pilote y compris le droit de bateau-pilote de \$10, à Saint-Jean.

Avant 1960, les recettes provenant du pilotage côtier et dans les ports secondaires appartenaient au pilote qui fournissait le service. En 1961, lorsque les pilotes de Saint-Jean décidèrent en tant que groupe de fournir ce service, les gains furent mis en commun et partagés également entre eux (Cf. p. 579). En 1963, ils revinrent pendant quelque temps à leur ancienne pratique, mais ils ont depuis adopté un nouveau mode de mise en commun.

Certains ports secondaires disposent de pilotes locaux que les capitaines peuvent employer à leur gré: à Twillingate, des hommes travaillant à l'usine de préparation du poisson effectuent le pilotage portuaire; Port Union—Catalina disposent de deux pilotes locaux; à Botwood, circonscription de pilotage, les pilotes de Saint-Jean doivent céder la place aux pilotes locaux brevetés; certaines compagnies maritimes ont leurs propres pilotes. P. ex., en 1963, la Commission fut informée qu'à Long Pond, Manuels, la *Newfoundland Minerals Limited* louait, au besoin, les services d'un homme de la Nouvelle-Écosse pour surveiller le chargement et effectuer le pilotage.

Bien que dans la plupart des ports secondaires de la côte occidentale, des pilotes locaux assurent le pilotage, on a occasionnellement demandé à l'Autorité de pilotage d'Humber Arm de permettre à ses pilotes d'assurer ce service dans les ports voisins. Quand on donne suite à la demande, on impose le tarif d'Humber Arm, plus les frais de transport. Contrairement à l'usage de Saint-Jean, les droits ainsi gagnés entrent dans les recettes de la circonscription et figurent aux livres comme poste de revenu distinct (Cf. p. 673). Néanmoins, ces gains ne sont pas partagés entre les pilotes, mais versés à celui ayant assuré le service extérieur.

À l'automne 1962, quatre bâtiments firent escale à St. George's Bay, l'un de 22,000 tjb approximativement, et les autres jaugeant entre 6,000 et 12,000 tx. Le premier fut piloté par un pilote d'Humber Arm et les autres par le pilote local.

Il y a eu aussi du pilotage effectué par pilote local non breveté à Port Harmon, port construit spécialement pour desservir l'ancienne base de l'aviation militaire américaine de Stephenville. Le pilotage était alors assuré par un canadien titulaire d'un brevet de capitaine au long cours que les autorités américaines employaient à cet effet, sur une base mensuelle.

Près de Port Harmon, on trouve la localité de Port-au-Port dont la carrière de pierre à chaux approvisionne les installations sidérurgiques de Sydney (N.-É.). Deux bâtiments y touchaient régulièrement et il semblerait qu'un pilote local soit disponible.

A Bonne Bay, située à quarante milles au nord de Bay of Islands, des bâtiments font occasionnellement escale. La Commission fut informée qu'il s'agit de navires marchands assurant un service régulier qui n'ont pas besoin de pilotes.

Plus au nord, à une centaine de milles de Bay of Islands, Hawke Bay est fréquentée par de petits bâtiments venant charger du bois à pâte; faute de quai, ils doivent mouiller. Le pilotage se limite à la traversée du chenal d'une longueur de dix milles et d'une largeur minimale de cinq cents verges.

Le président de la Commission de pilotage d'Humber Arm est d'avis qu'il n'y a, pratiquement, aucune nécessité d'étendre le pilotage à la côte ouest de Terre-Neuve, car les bâtiments qui fréquentent les ports mentionnés ci-dessus y touchent régulièrement et n'ont pas besoin de pilote.

3. STATISTIQUES

Les pilotes peuvent être appelés à piloter un navire, à l'entrée et à la sortie, dans un port ou lieu de débarquement quelconque situé sur les côtes de Terre-Neuve. En pratique, les pilotes de Saint-Jean assurent le pilotage côtier et dans les ports secondaires sur une distance de 300 milles, de Bay Bull à St. Anthony, mais on leur demande occasionnellement de piloter des bâtiments dans des ports plus éloignés. P. ex., au cours de la période 1962-1964, l'un d'eux a piloté un navire jusqu'au large de Corner Brook et, en 1961, un pilote de Saint-Jean fut appelé à conduire un bateau de sauvetage des forces aériennes canadiennes d'Argentina à Chicoutimi (P.Q.).

Le tableau des pages 616 et 617 énumère, du sud au nord, les différents ports d'escale où les pilotes de Saint-Jean sont susceptibles de fournir leurs services. Il indique, pour les années 1960 à 1967 et pour chaque port, le nombre d'arrivées de navires de 250 tjn ou plus ainsi que la jauge nette moyenne annuelle. Il montre aussi le nombre de demandes satisfaites par des pilotes de Saint-Jean au cours des années 1962, 1963 et 1964. Le tableau des pages 618 et 619 fournit les mêmes renseignements pour les côtes occidentale et méridionale, sauf les demandes satisfaites par les pilotes de Saint-Jean puisque ceux-ci ont rarement l'occasion de piloter dans ces parages.

4. PORTS SECONDAIRES PRINCIPAUX

HOLYROOD

La baie d'Holyrood est située à l'extrémité sud-est de la baie Conception, distante de Saint-Jean de quelque 30 milles par la route et 50 milles par mer. Le fond de la baie se divise en deux anses, North Arm et South Arm. Sur la côte est de South Arm, la *Golden Eagle Refining Company of Canada Limited* possède un quai en «T» le long duquel la profondeur est de 33 pieds.

Ce port compte pour un tiers environ du pilotage assuré dans les ports secondaires par les pilotes de Saint-Jean, qui commencèrent à y conduire des pétroliers le 5 février 1961. Par exception, on n'impose ni les droits de pilotage côtier, que le pilote embarque ou débarque au large de Saint-Jean ou d'Holyrood, ni ses frais de transport. Lorsque les pilotes voyagent par voie de terre, ils assument eux-mêmes leur transport et recouvrent leurs dépenses, ou \$6 pour un voyage aller, sur le fonds commun. En règle générale, le pilote monte au large de Saint-Jean sur un navire à destination d'Holyrood et reste parfois à bord pour le piloter à la sortie. Il débarque au large d'Holyrood, dans la baie Conception, et la vedette de la compagnie le ramène à Holyrood.

La *Golden Eagle Refining Company of Canada Limited* avise les bâtiments à destination d'Holyrood qu'ils peuvent, bien que le pilotage ne soit pas obligatoire, demander par signal un pilote à l'entrée du port de Saint-Jean. Elle les prévient aussi qu'elle met à leur disposition dans la baie d'Holyrood une vedette pour le transport du pilote, des douaniers et autres fonctionnaires.

Les pétroliers qui fréquentent Holyrood ont de 7,000 à 8,000 tjn, soit 12,000 à 14,000 tjb.

En avril 1962, les pilotes adressèrent à la commission du pilotage et du port de Saint-Jean un mémoire pour demander d'inclure Holyrood dans la circonscription de Saint-Jean. Ils alléguaient y fournir un service nécessaire qui devait leur donner droit à être reconnus officiellement par le gouvernement. La commission de pilotage n'accéda pas à cette demande tout en l'approuvant, dit-on, en principe, parce que les commissaires du pilotage ne pensaient pas que le moment fût opportun pour soulever la question.

BAY ROBERTS

Bay Roberts est située sur la côte ouest de la baie Conception, à quelque 40 milles, par mer, de Saint-Jean. Une installation terminale sert au débarquement et à la distribution locale du charbon et seuls des charbonniers caboteurs y font escale. Les câbles sous-marins reliant l'île avec l'Europe et les États-Unis y aboutissent. On y emploie rarement des pilotes.

HARBOUR GRACE

Harbour Grace, situé aussi sur la côte ouest de la baie Conception est à quelque 38 milles de Saint-Jean, par mer. Il comprend une installation terminale pétrolière pour la distribution locale des produits du pétrole et seuls

les petits pétroliers le fréquentent. Le chenal d'accès est bordé de récifs submergés et deux balises seulement en indiquent l'entrée. A la page 275 de la 3^e édition du *Newfoundland Pilot* (pièce 222), on lit: «Le pilotage n'est pas obligatoire, mais on peut, sur préavis, obtenir un pilote au large de Harbour Grace Island.»

LONG POND, MANUELS

Long Pond, Manuels, dans la partie sud-est de la baie Conception et à quelque 42 milles de Saint-Jean, par mer, est le port d'expédition de la pyrophyllite par la *Newfoundland Minerals Limited* qui affrète tous les ans un navire, mais pas nécessairement le même. Ce navire effectue annuellement environ six voyages à Long Pond.

La Commission fut informée que la compagnie emploie son propre pilote qui, lorsque ses services sont requis, vient, par avion, de la Nouvelle-Écosse à Saint-Jean. Il rejoint ensuite, sur un bateau loué, le navire au large de Long Pond et reste à bord jusqu'à l'appareillage, c.-à-d. deux jours à une semaine. Cependant, la compagnie l'emploie aussi comme conseiller pour les opérations de chargement et l'utilisation du matériel.

La compagnie, semble-t-il, n'a jamais eu recours à un pilote de Saint-Jean pour piloter ses navires affrétés, à l'entrée et à la sortie de Long Pond.

WABANA

Wabana est une ville patronale doublée d'un port, située dans l'île Bell, dans la partie est de la baie Conception et à quelque 34 milles, par mer, de Saint-Jean.

Le secteur nord de l'île fut le centre d'une active exploitation minière et l'on exportait le minerai de fer par Wabana. Le nombre d'arrivées et la dimension des bâtiments ont considérablement diminué, passant de 258 bâtiments, d'une jauge nette moyenne de 4,934 tx en 1960, à 10 bâtiments, d'une jauge nette moyenne de 1,753 tx en 1967.

CLARENVILLE

Clarenville, situé à l'extrémité ouest de l'anse nord-ouest de la baie Trinity, est approximativement à 90 milles, par mer, de Saint-Jean. Une installation terminale permet la distribution locale des produits pétroliers et un quai ferroviaire sert au chargement des rebuts. L'entrée est étroite, enfermée dans les terres et n'est pas marquée par des bouées. Le *Newfoundland Pilot* (3^e édition) conseille aux bâtiments à destination de Clarenville d'embarquer un pilote à Hickman's Harbour.

La *Newfoundland Hardwoods Limited* y exploite une usine de créosote, un chantier de bois de charpente et une usine d'asphalte. Elle y possède son quai et l'accostage des bâtiments est effectué par un pilote local, propriétaire et exploitant de goélettes. Ce sont des bâtiments affrétés par la compagnie et

de 3,000 à 12,000 tjb. La fréquence des escales annuelles varie de 3 à 14; il y en eut quatre en 1962 et huit en 1961. Les transporteurs d'asphalte effectuent approximativement, entre mai et octobre, un voyage toutes les trois semaines.

En 1963, le pilote local exigeait un droit de \$85 pour un trajet complet comprenant l'entrée et la sortie ainsi que l'utilisation du bateau-pilote à l'embarquement et au débarquement.

CATALINA—PORT UNION

Catalina est situé du côté nord de l'entrée de la baie Trinity, à environ 58 milles, par mer, de Saint-Jean.

C'est un grand centre de pêche et d'exportation de poisson séché, salé, en caisses ou en barils. Les importations comprennent des marchandises diverses, du pétrole et du charbon.

Le *Newfoundland Pilot*, 3^e édition (pièce 222), à la page 304, indique que les «pêcheurs sont des pilotes sûrs qu'on peut presque toujours trouver, de jour, à proximité du port».

Il y a aussi deux pilotes locaux à Catalina. En 1963, ils demandaient \$30 pour le pilotage à l'entrée et à la sortie.

TWILLINGATE

A Twillingate, sur la côte sud-est de la baie Notre-Dame et à environ 178 milles, par mer, de Saint-Jean, on trouve une installation terminale pétrolière avec un nouveau chenal dragué jusqu'au quai. Le service de pilotage est prévu pour les pétroliers. On a déclaré qu'un pilote local y était disponible.

TILT COVE

Situé sur la côte nord de la baie Notre-Dame près du cap St. John, Tilt Cove est à environ 211 milles, par mer, de Saint-Jean.

Tilt Cove expédie du cuivre. Il existe aussi des réservoirs à pétrole. C'est un petit port ouvert au large. Les bâtiments doivent donc se tenir prêts à appareiller rapidement.

LA SCIE

La Scie est située immédiatement à l'ouest du cap St. John, à l'entrée occidentale de la baie Notre-Dame et à environ 215 milles, par mer, de Saint-Jean.

C'est un très petit port exposé au large.

BAIE VERTE

Baie Verte, à quelque 238 milles de Saint-Jean, par mer, est un port abrité sur la péninsule qui s'étend entre le cap St. John et la baie White.

Une entreprise forestière, située à un mille et quart du fond de la baie, comprend des installations d'entreposage de charbon et de pétrole. Les navires conduits à Baie Verte par les pilotes sont pour la plupart de petits pétroliers de l'*Irving Oil*.

On prévoyait, pour 1963, un accroissement du trafic variant de trois à cinq navires par semaine par suite des expéditions d'amiante extrait des mines locales. Cependant, suivant le tableau des statistiques du B.F.S. (Cf. p. 617), le nombre d'arrivées en 1967 atteint le minimum depuis 1960, bien que la jauge moyenne nette par navire ait légèrement augmenté.

ST. ANTHONY

St. Anthony, situé presque à l'extrémité la plus septentrionale de la péninsule de Terre-Neuve, près de Belle Isle, est distant, par mer, de quelque 260 milles de Saint-Jean. C'est le port secondaire le plus important de cette région de Terre-Neuve et le siège de la Mission internationale Grenfell qui y entretient un grand hôpital, un orphelinat et un chantier de réparation des bâtiments en bois. C'est aussi un centre de distribution de pétrole. La pêche constitue la principale source de revenu.

Le chenal d'entrée, très étroit et sinueux, a une longueur approximative d'un demi-mille. Il n'existe aucune bouée et très peu d'autres aides de navigation.

VOLUME ET CARACTÉRISTIQUES DU TRAFIC PORTUAIRE DES CÔTES OCCIDENTALE ET MÉRIDIONALE DE TERRE-NEUVE

Port	MARCHANDISES MANIPULÉES 1960				ARRIVÉES DE BÂTIMENTS DE 250 TON ET PLUS												MARCHANDISES MANIPULÉES 1967						
	Tonnage total	Type prédominant	% du tonnage total	Nombre	1960		1961		1962		1963		1964		1965		1966		1967		Tonnage total moyen	Type prédominant	% du tonnage total
					fin	Nombre	fin	Nombre	fin	Nombre	fin	Nombre	fin	Nombre	fin	Nombre	fin	Nombre	fin	Nombre			
CÔTE OCCIDENTALE																							
Hawke Bay.....	26.8	cab.	100.0	14	695.6	6	797.2	9	811.2	13	1,786.7	10	2,614.0	17	2,677.9	19	2,333.7	27	1,672.6	1,858.0	cab.	100.0	
Corner Brook***	6,816.5	cab.	74.5	293	2,123.8	326	2,103.8	313	2,105.8	238	2,522.3	289	2,264.2	292	2,351.5	363	1,874.6	309	1,861.1	2,919.4	étr.	63.5	
Port au Fort, Aguathuna §	8,780.6	cab.	100.0	42	3,586.5	31	3,738.1	23	3,679.8	28	4,054.2	20	3,872.5	24	2,448.0	**	**	**	**	**	**	**	
Stephenville § † † †	7,521.9	cab.	99.9	15	1,315.9	8	593.4	9	2,872.1	7	2,416.6	17	4,888.3	32	5,914.1	30	6,461.0	29	5,560.1	1,4121.6	étr.	80.4	
CÔTE MÉRIDIONALE																							
Port-aux-Basques † §§	449.1	cab.	99.9	727	2466.4	781	2260.3	849	1986.2	995	1876.6	886	1937.8	940	3081.8	1021	3187.8	1147	3143.1	337.8	cab.	99.9	
Isle aux Moris ***	129.3	cab.	52.8	10	557.1	19	544.9	12	531.8	7	435.6	10	399.4	**	**	**	**	**	**	**	**	**	
Rose Blanche ***	10.5	cab.	100.0	135	609.1	137	633.8	134	576.9	142	599.4	124	651.3	**	**	**	**	**	**	**	**	**	
Burgeo ***	79.3	cab.	65.8	159	609.0	149	624.0	175	562.1	186	574.6	148	651.3	162	583.9	176	605.9	**	**	**	**	**	
Ramea ***	27.1	cab.	100.0	133	603.8	135	622.6	133	576.5	144	590.1	125	660.2	**	**	**	**	**	**	**	**	**	
François ***	3.4	cab.	100.0	103	570.9	104	564.2	102	583.2	106	623.2	95	694.6	**	**	**	**	**	**	**	**	**	
Rencontre West ***	3.4	cab.	100.0	105	572.5	105	563.2	106	589.9	106	626.2	95	700.5	**	**	**	**	**	**	**	**	**	
Bonne Bay.....	5.6	cab.	100.0	36	627.7	36	622.4	31	574.6	40	570.4	44	593.7	**	**	**	**	**	**	**	**	**	
Milltown.....	15.7	cab.	100.0	108	583.0	103	557.2	116	575.2	104	635.7	112	766.6	**	**	**	**	**	**	**	**	**	
St. Albans ***	† † †	† † †	† † †	† † †	† † †	† † †	† † †	† † †	† † †	† † †	† † †	† † †	† † †	† † †	† † †	† † †	† † †	217	700.9	153.5	cab.	56.9	
Gallois***	18.5	cab.	100.0	108	572.7	110	558.9	114	581.3	116	617.6	101	679.5	**	**	**	**	**	**	**	**	**	
Hermitage ***	7.5	cab.	100.0	109	583.2	105	589.7	106	588.6	103	627.2	97	690.4	**	**	**	**	**	**	**	**	**	
Bay l'Argent ***	17.3	cab.	100.0	107	607.9	105	581.5	107	596.0	107	634.1	99	775.1	**	**	**	**	**	**	**	**	**	
Rencontre East.....	1.9	cab.	100.0	98	579.7	104	559.6	107	583.3	102	627.7	96	693.3	**	**	**	**	**	**	**	**	**	
Belleoram *** † † †	2.6	cab.	100.0	104	570.0	104	558.1	106	581.9	104	625.7	93	695.4	**	**	**	**	**	**	**	**	**	
English Harbour West *** † † †	13.9	cab.	100.0	105	576.9	106	564.0	107	582.6	103	623.6	98	695.6	**	**	**	**	**	**	**	**	**	
Harbour Breton ***	31.3	cab.	99.4	116	624.9	117	629.3	114	599.5	131	629.9	129	754.8	186	685.5	204	721.4	256	711.3	153.6	cab.	77.5	
Grand Bank § ***	132.8	cab.	85.2	153	577.7	172	551.5	176	542.5	181	557.6	155	620.7	190	581.4	170	601.7	214	670.2	129.1	cab.	82.7	
Lamaline.....	22.6	cab.	100.0	26	497.5	19	508.0	6	522.0	11	521.9	1	469.0	**	**	**	**	**	**	**	**	**	
St. Lawrence.....	487.5	cab.	99.1	149	756.4	146	740.0	165	743.2	151	808.5	137	919.0	163	837.0	148	791.8	142	854.4	564.6	cab.	100.0	

Harbour Buffet.....	773.3	cab.	72.4	15	712.9	92	490.2	196	436.8	210	448.9	216	442.5	**	**	**	**	**	**
Port Elizabeth.....	19.9	cab.	100.0	13	460.0	28	452.3	17	429.2	7	425.0	1	425.0	**	**	**	**	**	**
Marystown.....	20.5	cab.	100.0	92	619.0	147	530.0	283	486.4	290	521.7	262	523.3	325	510.4	**	**	298	561.1
Burin ***.....	181.3	cab.	73.9	163	630.1	210	588.7	374	530.0	363	527.9	329	589.6	364	562.8	388	551.9	355	611.5
Argentina § ***.....	391.1	cab.	99.0	87	738.2	189	663.0	278	554.2	291	502.9	292	527.2	328	528.3	412	471.4	408	509.7
Placentia Bay ***.....	†††		†††		†††		†††	3	300.7	—	—	3	604.0	**	**	**	**	**	**
Trepassey §§§.....	126.5	cab.	55.8	10	596.4	9	547.8	12	548.1	3	926.7	4	399.0	**	**	**	**	**	**

* Dans ces ports, les pilotes de Saint-Jean n'ont fait que des escales occasionnelles: p. ex., une seule à Corner Brook au cours de la période 1962-1963-1964.

† Circonscription de pilotage.

‡ Y compris Curling, Humbermouth et Hughes Brook.

§ Services de pilotes disponibles (*Newfoundland Pilot*, troisième édition [pièce 222]).

** Inscrit mais non chiffré par le B.F.S. (pièce 1483).

†† Y compris St. George's, Flat Bay, Flat Point et Turf Point.

‡‡ Services de remorqueurs disponibles (pièce 222).

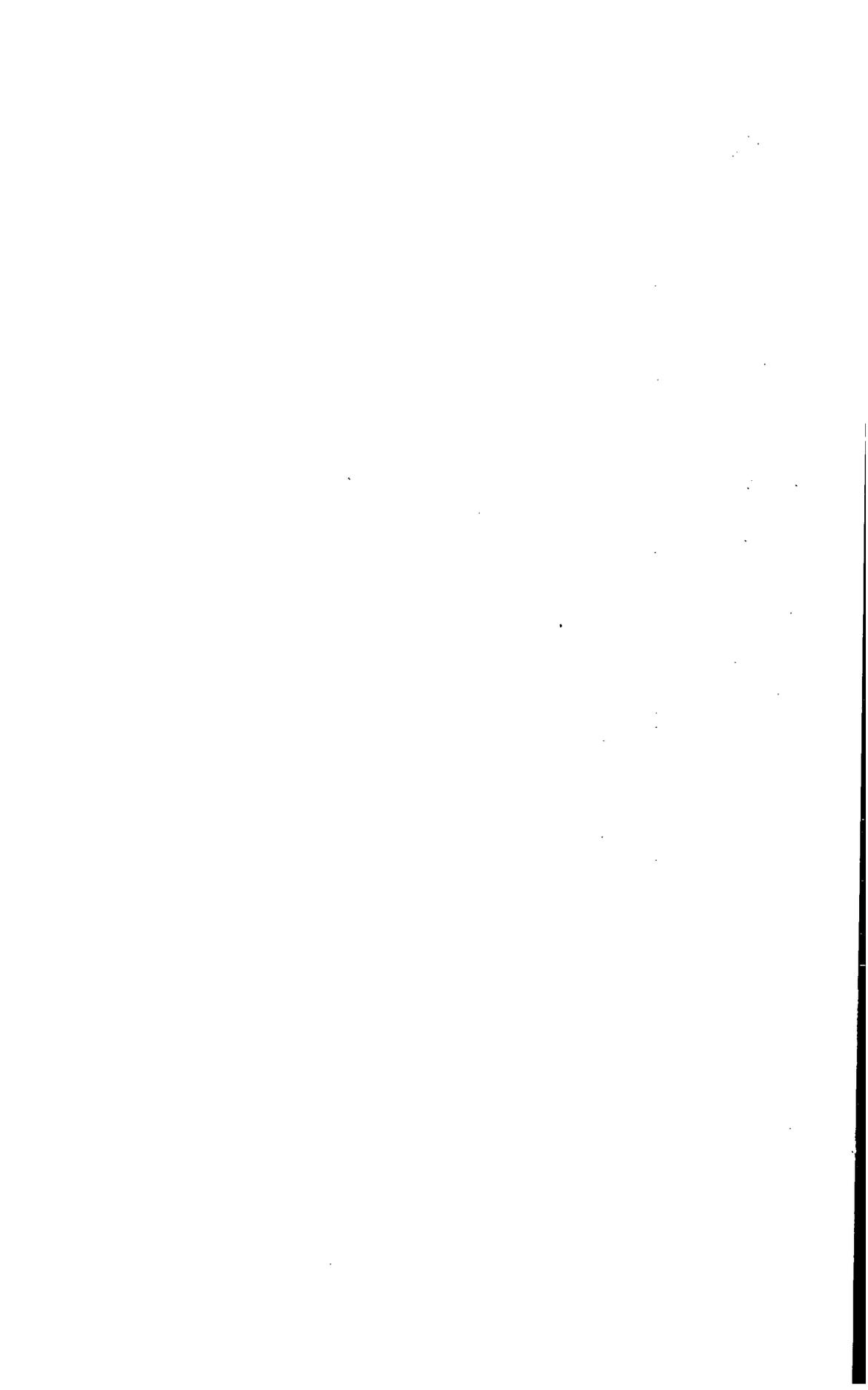
§§ Service régulier de bac.

*** Services réguliers de communications par navires (pièce 222).

††† Ne figure pas dans les statistiques du B.F.S. (pièce 1483).

‡‡‡ Port ouvert aux petits bâtiments seulement.

§§§ Pêcheurs locaux disponibles comme pilotes.



Subdivision II

CIRCONSCRIPTION DE PILOTAGE DE BOTWOOD (T.-N.)

Chapitre A

LÉGISLATION

1. LOI ET RÈGLEMENTS

PRÉAMBULE

Depuis le 1^{er} janvier 1965, l'organisation du pilotage à Botwood relève de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande. La seule législation particulière qui s'applique actuellement à cette circonscription figure dans les règlements de décembre 1964 édictés par le gouverneur en conseil, créant la circonscription et nommant son autorité de pilotage, et dans les règlements de la circonscription établis par l'autorité de pilotage.

Antérieurement à la Confédération, la législation en vigueur à Botwood différait de celle de Saint-Jean en ce que, de par son statut spécial, Saint-Jean était le seul port de Terre-Neuve où le pilotage et les opérations portuaires relevaient légalement d'une seule autorité. A Botwood, comme dans les autres ports secondaires, le pilotage était réglementé par le statut général de 1916, *An Act respecting Outports Pilots and Pilotage* (Cf. p. 607). Ainsi, comme c'eût été en vertu de la Loi sur la marine marchande, la responsabilité des commissaires du pilotage se limitait au service du pilotage.

Comme on l'a expliqué précédemment (Cf. p. 546), l'article 18 des Conditions de l'Union prévoyait la continuité, au cours de la période de transition, de la législation et de l'administration antérieures.

Le 21 décembre 1961, le décret C.P. 1961-1843 proclama Botwood port public en vertu de l'article 600 de la Loi sur la marine marchande et en définissait les limites (pièce 1462h) :

«Toutes les eaux de la baie des Exploits, au sud d'une ligne droite tirée de Phillips Head à Lower Sandy Point.»

La Loi fédérale de 1964, intitulée *An Act to repeal certain Acts of the Province of Newfoundland respecting Harbours and Pilotage* (13 Élisabeth II, chap. 33) contenait une disposition abrogeant, à une date fixée ultérieurement par promulgation, toutes les dispositions législatives en vigueur à Terre-Neuve concernant le pilotage dans les ports secondaires. L'article pertinent se lit comme suit :

«1. *An Act respecting Outport Pilots and Pilotage*, chapitre 179 des Statuts refondus de Terre-Neuve de 1916, ainsi que *The Outport Pilots and Pilotage Act*, chapitre 215 des Statuts révisés de Terre-Neuve de 1952, et tous les amendements qui y ont été apportés de même que l'ensemble des décrets, règles et règlements établis sous leur régime sont abrogés.»

Le 23 décembre 1964, par un train de promulgations et de décrets, le gouvernement plaçait le service de pilotage de Botwood sous l'empire de la législation fédérale. Outre les deux promulgations mettant en vigueur, entre autres, à compter du 31 décembre 1964, l'article 1 de la Loi de 1964 (DORS/65-21) et rendant applicable à Terre-Neuve, à compter du 1^{er} janvier 1965, la Partie VI de la Loi sur la marine marchande (DORS/65-22), deux autres décrets s'appliquaient spécialement à Botwood:

- a) un décret en conseil, pris en vertu des articles 324 et 326 de la Loi sur la marine marchande, créant sous l'empire de la Partie VI et à dater du 1^{er} janvier 1965, la circonscription de pilotage de Botwood, en fixant les limites et rendant obligatoire le paiement des droits de pilotage (C.P. 1964-2013 [pièce 1462d]);
- b) un autre décret en conseil, pris en vertu de l'article 325 de la Loi sur la marine marchande nommant, à dater du 1^{er} janvier 1965, l'Autorité de pilotage de Botwood (C.P. 1964-2014 [pièce 1462d]).

Enfin, le 29 avril 1965, on compléta la législation de Botwood en ratifiant par décret C.P. 1965-791 les nouveaux règlements établis par l'autorité de pilotage de la nouvelle circonscription (pièce 268).

(1) CRÉATION DE LA CIRCONSCRIPTION ET QUESTIONS CONNEXES

Comme on l'a dit, la circonscription de pilotage de Botwood fut créée le 1^{er} janvier 1965 par le C.P. 1964-2013. En outre, ce décret rend obligatoire le paiement des droits de pilotage et fixe les limites de la circonscription qui englobent la même région définie par la législation abrogée, c.-à-d.:

«... de façon qu'elle comprenne toutes les eaux navigables de la baie des Exploits à l'ouest et au sud d'une ligne tirée de Surgeon Cove Point à Waldron Cove Point;...»

Un décret en conseil distinct, C.P. 1964-2014, entrant aussi en vigueur le 1^{er} janvier 1965, constitua l'autorité de pilotage, maintenant ainsi le régime d'une commission locale; nomma les trois anciens commissaires du pilotage, M. E.P. Newman, président, MM. D.R. Butt et T.W. Antle, membres et, en vertu de l'article 328 de la Loi sur la marine marchande, nomma aussi un secrétaire-trésorier. Cependant, le décret reste muet en ce qui concerne la rémunération de ce dernier.

(2) ORDONNANCES DE L'AUTORITÉ DE PILOTAGE

Peu après leur nomination, le 8 février 1965, les commissaires du pilotage soumièrent à l'approbation un nouveau train de règlements destinés à remplacer ceux qui avaient été abrogés le 31 décembre 1964. Le gouverneur en conseil ratifia ce nouveau règlement général le 29 avril 1965 par le décret déjà mentionné (C.P. 1965-791). On y abroge par erreur les règlements établis en vertu du statut de Terre-Neuve *Of Outport Pilots and Pilotage*,

chapitre 179 des Statuts refondus de 1916. Or, comme on l'a vu, le Parlement avait déjà abrogé ce règlement par l'article 1 de la Loi de 1964 à compter du 31 décembre 1964, date fixée par la promulgation.

Jusqu'ici (1969), la seule modification au règlement a été apportée par le C.P. 1967-937 du 11 mai 1967, ratifiant un nouveau tarif. Ce règlement général présente les caractéristiques suivantes:

- a) Un service de pilotage entièrement dirigé, les pilotes étant des employés *de facto* de l'autorité et placés sous la direction du secrétaire, chargé des affectations. La rémunération des pilotes est une part des recettes provenant des droits de pilotage, sauf la majoration.
- b) Des congés payés et non payés: 21 jours de congé annuel avec salaire; un congé maximal de six mois sans salaire peut être accordé; en cas d'incapacité pour maladie ou blessure un congé maximal avec salaire de trois mois. Lorsqu'il s'agit d'un accident du travail, le congé maximal peut être porté à un an mais, dans ce cas, la disposition ne précise pas s'il est payé ou non. Conformément aux règles d'interprétation, l'absence de précision, donnée dans tous les autres cas, porte à conclure que ce congé est sans salaire. Ce n'est manifestement pas l'intention et il y aurait lieu de corriger cette omission. En outre, l'article 21(3) prévoit qu'un pilote peut, en cas de maladie ou de blessure, bénéficier d'un congé de maladie payé, à la discrétion de l'autorité. La Commission estime que, abstraction faite de la question de la légalité de la mise en commun (Cf. *Titre I*, p. 279), le montant de la rémunération ne devrait jamais être laissé à la seule discrétion d'un individu, quel qu'il soit, mais bien précisé dans les règlements (Cf. *Titre I*, p. 215).
- c) Le salaire du secrétaire, fixé à 7½% des recettes brutes (droits de pilotage, majoration, droits d'examen et droits de brevet).
- d) L'exemption concernant les caboteurs est supprimée pour tous les bâtiments de plus de 300 tjn; en d'autres termes, on ne maintient l'exemption relative de l'article 346(e) de la Loi sur la marine marchande que pour les navires à vapeur immatriculés dans le dominion et d'une jauge nette comprise entre 250 et 300 tx, ceux de moins de 250 tx bénéficiant d'une exemption statutaire absolue en vertu de l'article 346(f). Le règlement ne prévoit pas pour les petits navires étrangers l'exemption que l'autorité pourrait leur accorder en vertu de l'article 346(c).
- e) Le maintien, au regard de l'administration financière, de la coutume établie par les règlements abrogés. Les recettes de la circonscription sont réparties entre deux caisses: le *fonds commun des pilotes* où sont versés les droits de pilotage, moins la majoration, et la *caisse de dépenses* de l'autorité, alimentée par la majoration, les

droits d'examen et de brevet, les amendes et les intérêts provenant d'un solde inemployé. La première caisse appartient exclusivement aux pilotes et forme leur rémunération. La seconde n'est utilisée que pour couvrir les frais d'exploitation de la circonscription et du service y compris l'achat, l'entretien et l'exploitation des bateaux-pilotes. Le règlement ne prévoit pas le remboursement aux pilotes des dépenses qu'ils peuvent engager.

- f) Le règlement stipule que les pilotes ne doivent se livrer à aucune autre occupation au cours de la «saison de navigation», mais ne contient aucune définition de cette expression. Cette absence de définition peut créer des difficultés car, comme on le verra plus loin, les brise-glaces peuvent maintenir l'accès du port durant l'hiver.
- g) A l'égard de l'attribution des brevets et à titre de «mesure transitoire» la reconnaissance des pilotes titulaires d'un brevet le 31 décembre 1964, mais aucune condition n'est prévue pour les futurs pilotes, sauf en ce qui concerne l'âge (de 21 à 60 ans), l'aptitude physique et mentale, la moralité et l'obligation de subir avec succès devant un jury d'examen une épreuve portant sur la connaissance de la circonscription et leurs connaissances générales nautiques. On leur attribue d'abord un brevet de stage dont la durée, aussi bien que la rémunération du pilote au cours de son stage, relèvent d'une décision administrative de l'autorité (Cf. *Titre I*, p. 300).
- h) Le règlement prétend donner à l'autorité de pilotage des pouvoirs judiciaires sur les pilotes en cas de violation du règlement (Cf. *Titre I*, p. 445).
- i) Le tarif, modifié en 1967, ne prévoit des taux que pour les trajets et les mouvements, tous sujets à majoration. Pour les trajets, les taux sont établis sur une échelle basée sur la jauge nette: un droit minimal de \$40 pour les bâtiments ne dépassant pas 300 tjn, plus \$5 par 100 tx jusqu'à 1,000 tx et \$2.50 par 100 tx en plus. On prévoit deux taux pour les mouvements: \$15 pour les navires de moins de 1,000 tjn et \$25 pour ceux de plus de 1,000 tx. La majoration est de 50%. Il n'existe aucun droit de bateau-pilote, de retenue ou d'annulation. La structure du tarif est restée la même, seuls les taux sont changés. La modification majeure concerne la majoration, portée de 30% à 50%.
- j) On ne prévoit ni caisse de pilotes ni caisse de retraite.

2. HISTORIQUE DE LA LÉGISLATION

Botwood fut proclamé port de pilotage, en vertu des dispositions du *Outport Pilots and Pilotage Act* le 24 août 1909, pour prendre effet du 1^{er} mars 1910, date à laquelle il devint l'équivalent d'une circonscription de

pilotage. Le 14 juin 1910, le gouverneur en conseil de Terre-Neuve ratifia son premier règlement général (pièce 279), qui était encore en vigueur au moment de l'Union de Terre-Neuve au Canada et le demeura jusqu'à l'abrogation de la législation de Terre-Neuve concernant le pilotage, le 31 décembre 1964. Après l'Union, il fut modifié à deux reprises, en 1951 et en 1954, les deux modifications portant sur le tarif et les exemptions.

Ce règlement est semblable, quant au fond, à celui d'Humber Arm, jugé antistatutaire dans un *obiter dictum* de la Cour Suprême de Terre-Neuve (*Dyke v. Pilot Commissioners of Humber Arm* [Cf. *Titre I*, p. 317]) parce qu'il instituait la direction du service de pilotage par l'autorité de pilotage, ce que ne permettaient ni la loi sur le pilotage dans les ports secondaires ni la Partie VI de la Loi sur la marine marchande.

On n'y prévoyait que des taux de trajets en fonction d'une échelle basée sur la jauge, plus une majoration de 50%. Cette structure tarifaire fut maintenue. Le règlement ne prévoit aucun taux pour les mouvements. Les exemptions furent les mêmes qu'à Saint-Jean, et l'on accorda aussi le même tarif préférentiel aux navires exemptés qui prenaient un pilote, c.-à-d. une réduction de 50% (Cf. p. 553). Une limite au large fut fixée aux pilotes en spécifiant «qu'ils peuvent, au besoin, aller au large à une distance d'un mille et demi». Le règlement exigeait le maintien sur l'île des Exploits, dans la baie Notre-Dame, à l'entrée de la circonscription, d'une station de pilotes où ceux-ci étaient tenus de rester durant toute la saison de navigation, sauf quand ils effectuaient du pilotage. Il incombait aux commissaires du pilotage de fournir aux pilotes deux bons bateaux-pilotes et de les maintenir en état, le coût entrant dans les dépenses d'exploitation de la circonscription et auquel on affectait la majoration de 50% sur les taux de trajets. Le règlement restait muet sur la qualification des pilotes.

L'échelle des taux fut modifiée en 1951 (C.P. 6456, du 4 décembre 1951), la majoration étant réduite à 10%. Les exemptions furent étendues aux navires canadiens. Les navires exemptés employant un pilote continuèrent à bénéficier d'une réduction de 50%, et les caboteurs furent astreints au paiement de la moitié du pilotage s'ils entraient dans le port de Botwood ou en sortaient avec un pilote d'une autre circonscription. La modification introduisait un droit de mouvement sans en rendre le paiement obligatoire. On n'accordait pas la réduction de 50% aux navires exemptés qui entraient dans le port de Botwood ou en sortaient avec un pilote d'un autre port.

On révisa de nouveau l'échelle des taux et les exemptions en 1954 (C.P. 1954-720). On maintint la majoration de 10%. On signale qu'en décembre 1959, elle fut portée à 50%, puis ramenée à 30% le 1^{er} janvier 1962, mais aucun de ces changements ne fit l'objet d'une modification au règlement.

Le règlement général de 1965, modifié, conserve les caractéristiques de celui de 1910, modifié, et la même structure tarifaire.

Chapitre B

MÉMOIRES

Un seul mémoire fut présenté par la Commission de pilotage de Botwood (pièce 267) qui soumettait les recommandations suivantes. (Les références mises entre parenthèses indiquent la partie du rapport qui traite de chaque recommandation.)

- «1. Création d'un régime de retraite pour les pilotes de Botwood et avis sur le meilleur moyen d'y parvenir» (Cf. *Titre I*, chap. 10 et recommandation générale 39).
- «2. Installation d'un feu et d'un radiophare sur l'île Funk» (Cf. pp. 629 et 630).
- «3. Fonctionnement continu pendant toute l'année du radiophare de l'île Cape John Gull» (Cf. pp. 629 et 630).

PREUVE

1. DESCRIPTION GÉNÉRALE

La circonscription de pilotage de Botwood englobe les eaux du bras occidental de la baie des Exploits et le port de Botwood.

La baie des Exploits, qui s'ouvre dans la partie sud-est de la baie Notre-Dame, est divisée par de nombreuses îles en trois bras principaux qui aboutissent, au fond de la baie, à plusieurs anses et baies. Le bras oriental formait autrefois la circonscription du port de pilotage de Lewisporte, maintenant supprimée (Cf. Subdivision III).

On accède au bras occidental par Ship Run, entre Northern Head sur la terre ferme et les îles des Exploits. La limite maritime de la circonscription de pilotage se trouve dans la partie la plus étroite de l'entrée (16 encâblures), entre Waldron Cove Point sur la terre ferme et Surgeon Cove Point au sud-ouest de l'île des Exploits.

La voie d'accès au port de Botwood, à partir des eaux libres et profondes de la baie Notre-Dame, passe par l'entrée occidentale et suit ensuite, à l'intérieur de la circonscription, pendant 20 milles, le chenal profond et large du bras occidental (Ship Run) jusqu'à la limite maritime du port de Botwood, définie comme une ligne joignant Phillips Head et Lower Sandy Point. Le chenal se resserre alors à trois quarts de mille de largeur et, dans sa partie la plus profonde, à un demi-mille environ, par suite d'une barre de sable sur laquelle on ne trouve que 5½ brasses d'eau. Pour les navires à fort tirant d'eau, c'est le seul réel danger de navigation qu'ils rencontrent dans la circonscription, partout ailleurs libre d'obstacles.

A partir de ce point, le passage de 5 milles qui mène dans le port et aux quais est en eau libre et profonde.

Les pilotes ne considèrent pas que les courants dans le chenal constituent un danger, car leur vitesse maximale, de flot comme de jusant, n'atteint que 2 nœuds et ils courent parallèlement au chenal. Dans le port, les courants, généralement des courants de marée, suscitent parfois des difficultés d'accostage, car ils courent parallèlement aux quais et leur vitesse atteint 2 nœuds pendant le flot et 4 à 5 nœuds pendant le jusant.

Maintenant que la plupart des navires disposent du radar, la brume ne les gêne plus autant et il est rare qu'elle bloque le trafic. La glace ne présente pas non plus un danger sérieux. Cependant, vers la fin de février, lors de l'apparition des glaces de l'Arctique, il arrive qu'elles s'accumulent à l'entrée du large de la circonscription et qu'elles bloquent complètement le trafic, à moins qu'un brise-glace ne soit disponible.

Les grandes profondeurs de l'eau rendent difficile sinon impossible le mouillage d'un bâtiment près du chenal. Par suite de l'escarpement de la côte, les mouillages sont rares.

Autrefois la navigation était interrompue en hiver, mais aujourd'hui on peut considérer Botwood comme un port ouvert toute l'année grâce à l'amélioration du service de brise-glace, aux communications modernes et à la surveillance aérienne qu'assurent le gouvernement fédéral et des entreprises privées.

Les pilotes jugent les aides de navigation appropriées tout en souhaitant le déplacement à Phillips Head du feu de Lower Sandy Point. Entre la station d'embarquement et Botwood, six phares et cinq feux non gardés donnaient, en 1963, satisfaction.

La Commission de pilotage de Botwood fit certaines recommandations concernant les aides de navigation des routes d'accès à la baie Notre-Dame, puis à la circonscription. Elle recommandait d'abord que le radiophare de l'île Cape John Gull, à l'extrémité nord-ouest de la baie Notre-Dame, fonctionnât toute l'année au lieu d'interrompre son service durant l'hiver comme c'était alors l'usage. En second lieu, elle recommandait l'installation d'un feu et d'un radiophare sur l'île Funk, terre la plus au large au nord-est de la baie Notre-Dame, en vue de faciliter l'accès de celle-ci aux navires qui n'empruntent pas le passage intérieur.

Une lettre des Services de la marine du ministère des Transports, en date du 6 mars 1969 (pièce 14630) précisait la situation actuelle, au regard de ces aides de navigation:

«Les trois installations sur lesquelles vous demandiez des renseignements sont le feu de l'île Funk, le radiophare de l'île Gull et le feu de Sandy Point.

Il n'y a eu à cet égard aucun changement ces dernières années. Le projet d'un feu sur l'île Funk dépend des résultats d'un levé hydrographique auquel procédera un autre ministère. Il figure toujours au programme, mais sans priorité.

L'île Funk est distante de 95 milles de la station de pilotage de Botwood.

Le radiophare de l'île Gull fonctionne durant la saison de navigation. Si cette saison dure maintenant toute l'année, des changements s'imposent. L'île est à 30 milles de la station de pilotage de Botwood.

Sandy Point se trouve dans les eaux de pilotage et l'intérêt que portent les pilotes à cette aide est légitime. Nous n'avons reçu d'eux aucune demande concernant le changement d'emplacement de l'aide qui s'y trouve et l'étude de la carte marine n'a pas montré l'avantage qu'on en retirerait; en fait, il semble que l'emplacement actuel soit préférable. Avant d'engager des dépenses pour le déplacement du feu, les pilotes seraient tenus d'en démontrer l'avantage.

Dans le cadre des mesures prises par le ministère pour une amélioration constante du service, le feu de l'île Funk fait l'objet depuis longtemps d'une étude.

Circonscription de pilotage de Botwood (T.-N.)

Les îles sont le lieu de reproduction d'espèces rares d'oiseaux aquatiques et des dispositions spéciales s'imposaient pour protéger la faune. Nous avons maintenant l'autorisation d'utiliser pour le feu proposé un rocher au large et ce projet se réalisera éventuellement.»

Botwood, seul port public de la circonscription, est situé du côté nord-ouest du bras Peter, à l'extrémité du bras occidental de la baie. C'est le port d'expédition de la pâte et des papiers de l'*Anglo Newfoundland Development Company Limited of Grand Falls* et des minerais concentrés de l'*American Smelting and Refining Company*, de Buchans et Botwood. Grand Falls, à 22 milles de distance, est relié à Botwood par un chemin de fer privé, et Buchans, à 90 milles environ, par une voie ferrée du Canadien National et les voies privées des compagnies minières et papetières. Toutes les compagnies possèdent des installations pour le déchargement des pétroliers. Le port est aussi le centre de distribution des cargaisons pour les marchandises à expédier à l'intérieur de Terre-Neuve. Botwood est un port douanier.

TRAFIC MARITIME ET PILOTAGE

Le port de Botwood accueille des pétroliers, des minéraliers, des bâtiments transportant des marchandises diverses et des navires venant charger de la pâte et des papiers. Le trafic varie selon l'activité industrielle de la région.

Le tableau suivant, établi sur les statistiques du B. F. S. relatives aux navires de 250 tjn et plus (pièce 1483) et sur celles tirées des rapports annuels de la circonscription (pièce 281), montre l'importance du trafic général et du trafic recourant au pilotage, ainsi que le volume de travail total des pilotes (pour l'évaluation du volume de travail, un navire piloté équivaut à deux trajets).

COMPARAISON DES STATISTIQUES DU B.F.S. ET DU PILOTAGE DE BOTWOOD (T.-N.)*

Année	Arrivées (bâtiments de 250 tjn et plus)		Nombre de pilotes	Bâtiments acquittant les droits de pilotage	
	Nombre de navires	Jauge nette moyenne		Nombre de navires	Jauge nette moyenne
1958.....	263	1,001.8	4	—	—
1959.....	107	2,562.1	3	92	2,823.2
1960.....	106	3,080.8	3	99	3,453.0
1961.....	95	2,674.2	3	96	2,671.4
1962.....	93	2,901.6	3	102	2,958.8
1963.....	92	3,234.8	3	100	3,095.9
1964.....	108	2,795.5	3	118	2,632.0
1965.....	102	3,183.1	3	108	3,217.4
1966.....	109	3,129.3	3	109	3,121.5
1967.....	116	2,988.0	3	113	3,169.5

*Le B.F.S. ne tient pas compte, dans ses statistiques, des renseignements concernant le pilotage.

Ces statistiques indiquent que depuis 1959 la plupart des bâtiments ont été d'une taille moyenne et que leur nombre est resté constant. Cela tient à trois raisons: le port et ses approches peuvent accueillir de très gros navires; la plupart des bâtiments sont des transporteurs de vrac (importation de pétrole et exportation de pâte, de papiers et de concentré); l'importation et l'exportation de la région ont été relativement stables.

Les grands bâtiments, bien qu'effectuant des voyages réguliers, emploient tous des pilotes. Suivant la preuve présentée par ceux-ci, tous les bâtiments utilisent leurs services, sauf dans les rares cas d'indisponibilité de pilotes. C'est ce qui ressort du journal des pilotes dont la Commission a pris connaissance. Au cours de la période 1958 à 1962, c'est en 1960 que les navires non exempts se sont dispensés le plus souvent des services des pilotes: 14 trajets sur un total de 215, soit 6.5%. Contraste significatif avec la situation courante dans les autres circonscriptions de Terre-Neuve. Le paiement obligatoire des droits peut constituer un facteur, mais il semblerait que cette situation soit surtout attribuable à la nature du commerce qui, à Botwood, exige l'utilisation de grands navires.

2. ORGANISATION

La fonction d'autorité de pilotage est assumée par une commission de trois membres choisis sur place. La durée de leur mandat est stable; la nomination des commissaires actuels date de 1958 et 1959. Ils furent tous maintenus en fonction lors de la réorganisation de la circonscription sous l'empire de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande (Cf. p. 623). Ce sont tous des hommes d'affaires versés dans l'industrie maritime. A l'époque des audiences de la Commission, M. E. P. Newman, le président, un homme d'affaires, occupait aussi le poste de capitaine de port; M. D. R. Butt travaillait à Botwood pour une agence maritime et le secrétaire-trésorier, M. T. W. Antle, occupait le poste de surintendant général des expéditions à l'*Anglo Newfoundland Development Company*.

Parmi les questions majeures avec lesquelles furent confrontés les commissaires au cours des dernières années figurèrent la réorganisation de la circonscription en vertu des dispositions de la Loi sur la marine marchande, l'augmentation de la rémunération des pilotes et l'amélioration du service de bateau-pilote et des communications entre Botwood et la station maritime d'embarquement. Ils ont tous apporté un vif intérêt dans leurs fonctions et ils administrent la circonscription avec compétence.

Leur tâche la plus ardue, du moins depuis 1959, semble avoir été de se procurer les fonds nécessaires au fonctionnement efficace de la circonscription (Cf. p. 640). Le ministère des Transports prit l'initiative de rédiger des règlements conformes à la Partie VI de la Loi sur la marine marchande, et en soumit le texte à la Commission de pilotage de Botwood. Un échange de correspondance s'ensuivit. On en était encore au stade de la rédaction lors

des audiences de la Commission à Terre-Neuve, la difficulté consistant à inclure dans les règlements établis en vertu de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande les pratiques et coutumes instaurées sous le régime de la législation sur le point d'être abrogée, et qu'il était souhaitable de conserver. On était arrivé à une entente lorsque la Partie VI fut promulguée. Le 8 février 1965, l'autorité de pilotage adopta les nouveaux règlements qui eurent force de loi lorsque le gouverneur en conseil les ratifia le 29 avril 1965 (Cf. pp. 623 à 625).

En dépit des dispositions des règlements, la fonction du secrétaire-trésorier se limite presque exclusivement à la routine de bureau. Il n'assure pas le service des affectations—les pilotes eux-mêmes y pourvoient. C'est une procédure tout à fait indiquée du fait que les pilotes sont peu nombreux et que, normalement, l'un d'eux manœuvre le bateau-pilote.

Le secrétaire assiste aux réunions de l'autorité de pilotage et en dresse les procès-verbaux; ces réunions ont lieu à intervalles irréguliers, selon les besoins. La rémunération, prélevée sur la caisse de dépenses de l'autorité de pilotage, fut au moment de la réorganisation conforme à la Partie VI, portée de 5% à 7½% des recettes brutes de la circonscription.

Le secrétaire s'occupe, en outre, de l'administration financière, de la perception des droits (exception faite des droits de mouvements et des frais officiels du service des amarres perçus par les pilotes et dont ils disposent) et de la tenue des registres nécessaires au fonctionnement de la circonscription. Le registre comprend deux parties: dans la première figurent la date d'arrivée de chaque bâtiment, son nom, le numéro de compte, la jauge nette et la jauge brute, les droits de trajet et la majoration, inscrite comme «frais de service»; la seconde contient les passations d'écriture.

Pour leur propre information, les pilotes tiennent aussi un registre, comme c'est l'usage dans toutes les circonscriptions de Terre-Neuve. On y trouve la date d'arrivée de chaque navire, son nom, le nom du pilote et la date d'appareillage.

3. PILOTES

(1) RECRUTEMENT ET QUALIFICATION DES PILOTES

En 1958, l'effectif de quatre pilotes se trouva réduit à trois par suite de la démission d'un pilote âgé; ce qui se traduit par une amélioration de leurs gains sans augmentation du tarif.

Ni avant ni après l'entrée en vigueur de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande, les règlements n'ont stipulé de qualification professionnelle pour les candidats pilotes. A condition d'être physiquement apte et de bonnes mœurs, il suffit, pour être breveté, de réussir à un examen portant sur des connaissances nautiques générales et locales. Jadis, comme pour Saint-Jean, l'examen se passait devant l'examineur des capitaines et des lieutenants dans ce port; aujourd'hui, le règlement prévoit un examen devant un jury d'examineurs nommé par l'autorité.

L'ancienne autorité de pilotage ne délivrait pas de brevets de pilote. Les premiers furent délivrés, en 1961, à la demande des pilotes. Ces brevets comportaient une restriction: ils pouvaient être retirés à tout moment, à la discrétion de l'Autorité de pilotage de Botwood. Cette restriction, conforme aux dispositions de *Outport Pilotage Act*, dont l'article 4 laissait à la discrétion de l'autorité de pilotage la durée des brevets, n'est plus valide en vertu de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande et les règlements ne contenant plus de restriction, les brevets sont maintenant permanents (Cf. *Titre I*, p. 297).

A l'époque des audiences de la Commission, en 1963, le pilote le plus âgé, qui exerçait depuis 1937, était titulaire d'un certificat temporaire de capitaine. Il avait acquis son expérience en naviguant quatre ou cinq ans à bord de bateaux de pêche. Tout en étant pilote, il servait depuis 1960 comme capitaine d'un petit brise-glace appartenant à la *Montreal Shipping Limited* et stationné à Botwood. Ce brise-glace opérait dans le port de Botwood, sur la rivière des Exploits et dans le chenal, entre le début de décembre et le milieu ou la fin d'avril, lorsque la glace devenait dangereuse pour la navigation.

Le second pilote exerçait sa profession depuis 18 ans et son expérience s'était limitée aux petits bateaux naviguant dans les eaux locales. En dépit de l'absence d'apprentissage, il déclara n'avoir jamais éprouvé de difficulté à manœuvrer les grands vapeurs.

Aucun des pilotes n'avait reçu une formation régulière sur de grands bâtiments. Ils avaient acquis leur expérience depuis qu'ils étaient pilotes.

Entre 1960 et 1967, on ne relève aucun accident à Botwood. On mentionne deux échouements qui se produisirent quelques années avant. Chaque fois, un pilote était à bord. Dans un cas, la brume en fut la cause et, dans l'autre cas, le navire chassa sur son ancre. Il n'en résulta aucune avarie.

La discipline n'a jamais posé de problème à Botwood; il n'existe dans les dossiers aucune mention de mesure disciplinaire.

(2) VOLUME ET CONDITIONS DE TRAVAIL DES PILOTES

Par suite de la conception archaïque de la fonction du pilote, les statistiques portant sur son volume de travail et ses revenus sont incomplètes et ne permettent aucune comparaison avec celles des autres circonscriptions.

On considère que le travail officiel des pilotes se limite à conduire les bâtiments à l'entrée et à la sortie de la circonscription; cette conception a sans doute pour origine l'absence de qualification régulière pour la manœuvre des grands vapeurs.

A Botwood, on en est venu à considérer le travail du pilote terminé quand le navire arrive à proximité de son poste d'amarrage. On ne pense pas que l'accostage et l'appareillage fassent partie de son affectation et le capitaine est libre d'effectuer lui-même ces opérations; cependant, le pilote offre ses

services moyennant une rémunération supplémentaire de \$20. On estime qu'il s'agit d'une entente privée entre le capitaine et le pilote.

De même, en dépit du fait qu'un droit de mouvement figure depuis longtemps au tarif et qu'on en impose le paiement obligatoire depuis 1965, les capitaines restent toujours libres de déplacer leur bâtiment à l'intérieur du port sans qu'on leur impose le paiement du droit de mouvement, pourtant obligatoire. Les pilotes offrent néanmoins leurs services officieusement et les droits de mouvements effectués dans ces conditions n'entrent pas dans les recettes de la circonscription.

Rares, dit-on, sont les capitaines qui n'utilisent pas les services que leur offrent les pilotes pour l'accostage, l'appareillage et les mouvements. Les navires des lacs canadiens et les pétroliers canadiens assurant le service pour la *Golden Eagle Refining Co. Ltd.* font exception.

Le graphique de l'appendice A(1), établi d'après le journal des pilotes, indique mensuellement, pour la période 1960 à 1964, le nombre respectif de trajets et de mouvements ayant donné lieu au paiement des droits et leur nombre total. Il montre une distribution passablement égale du volume de travail au cours de la saison de navigation, c.-à-d. de mai à décembre, bien qu'il soit encore considérable en janvier comme le laisse prévoir ce type de trafic. La réduction est considérable en février, mars et avril.

Avant le déplacement, à Govers Harbour, de la station de pilotes, un trajet normal d'entrée ou de sortie, de Surgeon Cove à Botwood, prenait en moyenne 2 h, le transport par bateau-pilote, de Botwood à la station du large, environ 4 h, soit *grosso modo* 6 h pour le trajet aller et retour. Ces durées sont maintenant considérablement réduites par la diminution d'un tiers de la distance à parcourir et la possibilité pour les pilotes de faire la navette entre Botwood et la station de pilotes par la route.

COMMENTAIRE

De l'avis du secrétaire-trésorier, le service pourrait être assuré avec deux pilotes, à condition que le batelier assume occasionnellement la fonction de pilote. En supposant même que les 100 à 150 arrivées annuelles prévues aient lieu au cours des huit mois de la saison normale de navigation, la moyenne mensuelle de chaque pilote serait de 4 à 6 arrivées, soit 8 à 12 trajets complets.

Cette pratique locale de considérer les accostages, les appareillages et les mouvements comme étrangers aux fonctions régulières du pilote est inadmissible en vertu de la législation actuelle, et les pilotes commettent, en vertu de l'article 372 de la Loi sur la marine marchande, une infraction statutaire en exigeant un supplément de \$20 pour l'accostage ou l'appareillage au cours de l'entrée ou de la sortie d'un navire. L'article 361 fait une obligation pour le pilote d'agir en tant que tel jusqu'à ce que le navire soit «ancré ou amarré sans danger». L'accostage et l'appareillage font partie des trajets d'entrée et de sortie.

En outre, le paiement obligatoire des droits s'applique à tous les déplacements des navires, y compris les mouvements. La loi en vigueur ne laisse pas à l'autorité de pilotage la latitude de l'appliquer ou non (Cf. *Titre I*, p. 243).

Rien n'empêche d'introduire deux éléments dans le droit de trajet: un droit de trajet proprement dit et un droit d'accostage. Cependant, cela ne serait intéressant que pour les navires exempts employant un pilote à l'entrée ou à la sortie, mais qui s'en dispensent pour l'accostage ou l'appareillage. Si l'on envisageait d'étendre cette pratique à tous les bâtiments, il faudrait d'abord abolir le paiement obligatoire.

4. OPÉRATIONS DE PILOTAGE

(1) ZONE D'EMBARQUEMENT ET STATION DE PILOTES

Les pilotes embarquaient auparavant dans les eaux abritées de l'entrée du passage, à la limite maritime de la circonscription. En 1965, on déplaça la station de pilotes et la zone d'embarquement est maintenant au large de Govers Harbour.

L'autorité de pilotage maintenait la station de pilotes sur le côté est de l'entrée du passage, à Surgeon Cove, dans le sud-ouest de l'île des Exploits, où s'amarrait aussi le bateau-pilote. Antérieurement à 1960, les pilotes vivaient à Exploits, établissement sur l'île des Exploits, se rendant à la station des pilotes et en revenant à pied ou par bateau, suivant les besoins. Comme beaucoup de communautés d'autres petites îles de Terre-Neuve, Exploits se dépeuple et les pilotes établirent leur domicile à Botwood. On utilisa donc le bateau-pilote pour transporter les pilotes entre Botwood et la station de pilotes.

La station n'était pas occupée en permanence, mais la plupart du temps un pilote y était disponible. Cependant, si l'on ne prévoyait pas l'arrivée ou l'appareillage d'un navire, la station pouvait rester plusieurs jours inhabitée. Occasionnellement, un pilote pouvait s'y installer pendant quelques jours, mais il n'y avait pas de quarts organisés. Cette station existait depuis plus de 50 ans.

Dans leur mémoire, les commissaires indiquèrent leur intention de déplacer la station sur la terre ferme, du côté ouest de l'entrée du passage, dès l'achèvement de la route alors en construction et destinée à relier les petits établissements de la côte nord-ouest de la baie des Exploits, en passant, entre autres, à «Point-au-Bay» pour aboutir à Fortune Harbour. C'est aujourd'hui chose faite et la station de pilotes se trouve à Govers Harbour, à 13 milles environ en deçà de la limite maritime de la circonscription (Waldron Cove). La zone offre deux des quelques bons mouillages du passage.

Les pilotes voyagent maintenant en voiture entre Botwood et la station suivant les heures d'arrivée et de départ des bâtiments qui se rendent dans les eaux abritées de Ship Run et embarquent, au large de Govers Harbour, leurs pilotes. Ceux-ci ne courent plus les risques que comporte l'embarquement par grosse mer et les navires ne sont plus obligés de mettre à la cape sur une côte exposée pour embarquer un pilote. Cette solution, a-t-on déclaré, satisfait les pilotes et les capitaines (pièce 1463m).

(2) SERVICE DE BATEAU-PILOTE

Le service de bateau-pilote s'effectue maintenant à partir d'un petit quai que l'autorité de pilotage a fait construire à Govers Harbour, près de la station de pilotes. Le bateau appartient à l'autorité, qui l'entretient. Les pilotes l'arment normalement eux-mêmes, mais quand aucun d'eux n'est disponible, l'autorité engage un homme et le paie sur sa propre caisse.

Le bateau actuellement en service (1969) a 22 pi. de long et 6 pi. de large. Propulsé par un moteur à essence, il est doté d'un radiotéléphone navire-terre et de tout l'équipement standard.

Construit en 1960 pour remplacer un vieux bateau de cinquante ans, il fut payé sur la Caisse de dépenses de l'autorité de pilotage. Le prix de construction, non compris l'appareil de radiotéléphonie, s'éleva approximativement à \$3,000. Il n'a ni radar ni sondeur ultrasons, mais est doublé d'ébène verte comme protection contre la glace.

Contrairement aux autres circonscriptions, on n'impose pas de droit de service de bateau-pilote puisque la majoration des taux de pilotage fut instituée spécialement en vue de couvrir les frais de ce service et d'autres dépenses d'exploitation de la circonscription.

(3) SERVICE DES AFFECTATIONS

Les affectations ne sont soumises à aucune règle. Les pilotes eux-mêmes s'occupent du radiotéléphone de la station et répondent à tous les appels. Pour un bâtiment à destination de Botwood, la procédure normale est d'adresser sa demande de pilote à l'autorité de pilotage *via* le phare de Cabbage Harbour Head. On ne requiert pas de préavis.

5. RÉMUNÉRATION DES PILOTES ET TARIF

Rémunération

Comme à Saint-Jean, le tarif distingue les droits de pilotage appartenant aux pilotes à titre de rémunération et ceux qui appartiennent à l'autorité de pilotage et qui sont exclusivement destinés à couvrir les dépenses d'exploitation de la circonscription. La rémunération des pilotes est une part égale du fonds commun constitué des droits de pilotage perçus, moins la majoration.

Cependant, les chiffres officiels indiquant la part de chaque pilote ne représentent pas son gain réel, mais sa part sur le total des recettes provenant du pilotage à l'entrée et à la sortie, seuls droits que, avec la majoration, perçoit le secrétaire. Celui-ci les divise en parts égales (excepté la majoration) qu'il paie aux pilotes deux fois par mois; quant à son propre pourcentage, bien que calculé sur le total des recettes, il le prend sur la caisse de dépenses.

Quant aux droits officiels d'accostage, d'appareillage et de mouvements, leur mise en commun a toujours existé, par entente privée. Les pilotes perçoivent ces droits et se les partagent également, généralement une fois par mois.

En hiver, on emploie les pilotes à bord du brise-glace exploité par la *Montreal Shipping Limited*. C'est ainsi qu'ensemble ils ont touché tous les trois à ce titre \$6,000 en 1961 et \$5,100 en 1962.

L'usage de calculer les gains officiels des pilotes sur les seuls droits obtenus du pilotage à l'entrée et à la sortie aboutit à indiquer pour leur revenu un montant trompeusement faible. Il est impossible de déterminer avec précision la rémunération supplémentaire qu'ils tirent du prix demandé pour l'accostage et l'appareillage, vu que tous les navires ne requièrent pas les services du pilote pour ces manœuvres, bien que la plupart le fassent. En outre, les statistiques officielles restent muettes au sujet des mouvements effectués (portés «Néant» sur l'état financier officiel) bien que, d'après le journal des pilotes, il y en ait annuellement 30 à 40. Il semble que ce supplément augmenterait leur revenu officiel d'au moins 30%.

Cette réserve faite, le tableau suivant indiquerait la rémunération officielle de chaque pilote avant les déductions au titre de l'impôt sur le revenu. (Les chiffres représentent la part moyenne sur le total officiel des recettes nettes, c.-à-d. la division par 3 du fonds commun.) Ils correspondent généralement aux gains réels de chaque pilote, mais il arrive que le revenu réel de deux d'entre eux soit supérieur, soit parce que le troisième n'ait pas toujours été disponible, soit qu'on n'ait pas pourvu immédiatement à une vacance.

RÉMUNÉRATION MOYENNE OFFICIELLE D'UN PILOTE

Année		Année	
1959.....	\$ 3,273.25	1964.....	\$ 4,107.27
1960.....	3,953.38	1965.....	4,269.52
1961.....	3,060.58	1966.....	4,209.92
1962.....	3,565.67	1967.....	4,793.50
1963.....	3,826.17	1968.....	4,451.68

La légère hausse de 1959 à 1966 résulte d'un accroissement graduel de la jauge des navires et celle de 1967, d'une légère majoration des taux.

En dehors de la prise en charge par l'autorité de pilotage, au titre des dépenses d'exploitation de la circonscription, de toutes les dépenses engagées par les pilotes à l'occasion du service, leur seul bénéfice d'appoint, accordé en 1960, est l'indemnisation des accidents du travail. Les primes étant inscrites aussi au titre des dépenses d'exploitation de la circonscription, les pilotes bénéficient de cette assurance à titre gratuit.

C'est dans un souci de rendre les conditions de travail plus attrayantes que la Commission de pilotage de Botwood approuva une demande des pilotes et obtint l'indemnisation des accidents du travail. A cet effet, l'autorité de pilotage, comme dans la circonscription de Saint-Jean, est désignée comme l'employeur. Le batelier en bénéficie quand il travaille pour l'autorité.

Depuis l'institution du Régime de pensions du Canada, l'autorité de pilotage traite les pilotes comme ses employés et verse pour chacun d'eux la contribution de l'employeur, soit 1.8% des gains officiels, après déduction de \$600 d'exemption, soit \$194.94 pour 1966 et \$237.24 pour 1967.

L'autorité a tenté vainement d'obtenir pour eux l'assurance-chômage. Seul le batelier en bénéficie.

Les pilotes n'engagent aucune dépense d'ordre personnel à l'occasion du service. On leur rembourse tous leurs frais de transport, devenus assez élevés depuis le déplacement, en 1965, de la station de pilotes, accessible maintenant, de Botwood, par terre.

Tarif

La circonscription a conservé la structure tarifaire inspirée du tarif en application à Saint-Jean lorsque, en 1910, le service du pilotage devint, pour la première fois, régi par la législation sur le pilotage. Les observations faites à ce sujet sur Saint-Jean s'appliquent ici (Cf. pp. 585 et 586).

Le mouvement figure au tarif comme l'un des services que peuvent fournir officiellement les pilotes. C'est donc le devoir du secrétaire de l'autorité de pilotage de tenir un registre des mouvements, d'en percevoir les droits et d'en créditer la caisse de pilotage.

Le droit non officiel d'accostage et d'appareillage est illégal et sa perception par les pilotes devrait cesser. Ces opérations font partie des attributions des pilotes au cours du pilotage d'un bâtiment à l'entrée ou à la sortie; si l'on juge le taux de trajet trop bas, il faudrait le majorer.

6. ADMINISTRATION FINANCIÈRE

Bien que le règlement stipule que le secrétaire perçoive lui-même tous les droits de pilotage et les dépose, comme les autres recettes de la circonscription, au compte en banque appelé *Caisse de pilotage de Botwood*,

on a vu qu'en pratique il s'en tient à l'ancienne procédure et, nonobstant le règlement, ne s'occupe que des droits officiels provenant des trajets d'entrée et de sortie et de la majoration. Aucun des livres tenus par l'Autorité de pilotage de Botwood ne fait donc état des sommes provenant des mouvements qu'effectuent les pilotes, ni de leur rémunération supplémentaire lors des opérations d'accostage et d'appareillage des bâtiments qu'ils pilotent à l'entrée et à la sortie. Les pilotes eux-mêmes perçoivent ces droits et se les partagent.

Le secrétaire établit les factures de pilotage d'entrée et de sortie, y compris la majoration, en se basant sur les arrivées et les départs et, en ce qui concerne la jauge, sur les renseignements fournis par les agents. On n'utilise pas de formule. Le secrétaire déclara n'avoir jamais eu de difficulté à percevoir les droits.

Conformément à la pratique suivie à Saint-Jean, il existe deux caisses distinctes, mais qui n'apparaissent séparément que dans les passations d'écriture dans la caisse de pilotage:

- a) le *fonds commun*;
- b) la *Caisse de dépenses* de l'autorité de pilotage.

Toutes les sommes perçues par le secrétaire sont déposées en banque au crédit de la Caisse de pilotage. Deux fois par mois, le secrétaire établit la part brute du pilote, en divisant également les droits perçus au titre des trajets d'entrée et de sortie, et, après avoir effectué les déductions personnelles requises pour l'impôt sur le revenu et le Régime de pensions du Canada, verse à chaque pilote sa part nette. Le solde constitue la caisse de dépenses.

Un état accompagne chaque versement et donne le détail de la mise en commun partagée: liste des factures perçues avec le nom des bâtiments, leurs jauges nette et brute, les dates de pilotage, la part brute et les déductions personnelles. Ce document et la formule T-4 à la fin de l'année constituent les seuls renseignements financiers que les pilotes reçoivent de l'autorité.

Contrairement à la pratique suivie à Saint-Jean, le surplus, c.-à-d. la Caisse de dépenses, n'est ni investi ni versé à des comptes d'épargne. Tout l'argent manié par l'autorité de pilotage figure au compte courant bancaire, c.-à-d. la Caisse de pilotage (pièce 1463t).

Les états financiers figurent dans les rapports annuels officiels de la circonscription sous forme des recettes et des déboursés du fonds commun et de la caisse de dépenses, sans distinction, et se limitent aux droits de pilotage perçus par l'autorité, mais n'indiquent ni les intérêts, s'il en est, sur les soldes inemployés des comptes en banque ni le total des surplus accumulés de la caisse de dépenses.

Circonscription de pilotage de Botwood (T.-N.)

Le tableau comparatif suivant indique les recettes et les dépenses de la caisse de pilotage, basées sur les données des rapports annuels des années 1965, 1966 et 1967 (pièce 281). Les surplus accumulés de la caisse de dépenses ont servi à combler les déficits d'exploitation.

	1965	1966	1967
<i>Recettes</i>			
Droits de pilotage:			
Trajets*.....	\$ 12,808.56	\$ 12,629.76	\$14,380.50
Mouvements**.....	—	—	—
Majoration.....	3,827.75	3,789.13	6,688.42
Autres recettes.....	pas indiqué	pas indiqué	pas indiqué
Moins remboursement de la majoration.....	\$ 119.93	—	—
	<u>\$ 16,516.38</u>	<u>\$ 16,418.89</u>	<u>\$ 21,068.92</u>
<i>Dépenses</i>			
Rémunération des pilotes†.....	\$ 12,808.56	\$ 12,629.76	\$ 14,380.50
Rémunération du secrétaire.....	1,247.70	1,185.32	1,674.38
Salaire du batelier‡.....	916.56	472.11	680.80
Contribution à l'indemnisation des accidents du travail.....	369.65	414.24	411.39
Contribution au Régime de pensions du Canada§.....	247.85	203.82	526.33
Nouvelle station de pilotes.....	2,605.47	—	—
Exploitation du bateau et de la station..	1,015.87	807.81	1,319.88
Frais de transport des pilotes.....	625.75	1,341.00	1,245.81
Impression et publications.....	191.54	—	18.93
Divers.....	37.17	36.84	10.00
Surplus ou déficit d'exploitation.....	\$ 20,066.12 -3,549.74	\$ 17,090.90 -672.01	\$ 20,268.02 800.90
	<u>\$ 16,516.38</u>	<u>\$ 16,418.89</u>	<u>\$ 21,068.92</u>

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: Rapports annuels de la circonscription (pièce 281).

*Les droits de pilotage pour les trajets ne comprennent pas le droit non officiel de \$20 d'accostage ou d'appareillage.

**Les droits de mouvements ne rentrent pas dans la caisse de pilotage.

†Y compris les retenues pour l'impôt et les contributions au Régime de pensions du Canada.

‡Après les déductions ci-dessus.

§Contribution de l'autorité de pilotage pour les pilotes et le batelier, y compris celle au Régime de pensions du Canada pour le batelier.

Suivant la pratique suivie avant l'entrée en vigueur de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande, l'autorité de pilotage possède en propre une caisse (appelée ici Caisse de dépenses de l'autorité de pilotage) dans le but de payer les dépenses d'exploitation de la circonscription et du service et de constituer une réserve pour le financement des immobilisations prévues. (Cf. p. 592 quant à la légalité de cette pratique sous le régime de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande.)

L'autorité paie sur cette caisse toutes les dépenses d'exploitation, y compris les dépenses professionnelles des pilotes, la contribution à l'indemnisation des accidents du travail et sa part de contribution au Régime de pensions du Canada.

En 1959, la commission de pilotage se vit confrontée avec le problème de remplacer le bateau-pilote et de réparer la maison servant de station de pilotes à Surgeon Cove. Elle s'adressa, mais en vain, au ministère des Transports en vue d'obtenir l'assistance du gouvernement. Le ministère répondit qu'aucune aide financière ne viendrait du gouvernement fédéral et suggéra un emprunt bancaire pour l'achat du bateau et un réajustement du tarif pour le remboursement du prêt.

Forte de cet avis, la commission porta la majoration de 10% à 50% en vue d'accumuler les fonds nécessaires. Cette majoration bien que n'ayant jamais été l'objet d'une modification au règlement fut néanmoins perçue. Il semblerait, d'après le rapport du vérificateur du ministère des Transports, daté du 15 mai 1961 (pièce 248), que l'autorité de pilotage ait tenté d'obtenir la ratification de la majoration, mais sans succès. La majoration resta fixée à 50% de décembre 1959 au 1^{er} janvier 1962, date où on la réduisit à 30%. La majoration fut cependant régulièrement établie par l'adoption du règlement de 1965. Fixée alors à 30%, elle fut plus tard, en 1967, portée à 50% par une modification au règlement.

Les chiffres ci-dessous indiquent pour les années 1964 à 1967 le solde inemployé de la caisse de dépenses, au 31 décembre (pièce 1463t) :

1964	.....	\$6,338.98	1967	.....	\$2,633.99
1965	.....	4,120.38	1968	.....	4,856.03
1966	.....	2,019.08			

Ces sommes représentent le solde réel en banque au 31 décembre, compte non tenu des chèques non encaissés.

7. CAISSE DE RETRAITE

La commission de pilotage avait étudié la question d'une pension pour ses pilotes, sans réussir à trouver les possibilités et les moyens d'instituer une forme quelconque de régime de retraite. Elle avait envisagé d'augmenter les taux de pilotage afin de hausser la rémunération des pilotes et créer ainsi un plan de retraite. Cependant, après une étude des droits de pilotage appliqués dans les autres ports des provinces de l'Atlantique, les commissaires du pilotage estimèrent qu'une augmentation des taux serait injustifiée.

Dans le mémoire qu'ils présentèrent à la Commission, ils recommandent, entre autres, la protection de leurs pilotes par un régime de retraite dont l'absence, jugent-ils, constitue une faiblesse du système.

La Commission exprime ses vues sur ce point au *Titre I*, chapitre 10, et dans la recommandation générale 39, page 638.

Chapitre D

RECOMMANDATIONS

Les recommandations particulières relatives à la circonscription de pilotage de Botwood figurent à la subdivision VI.

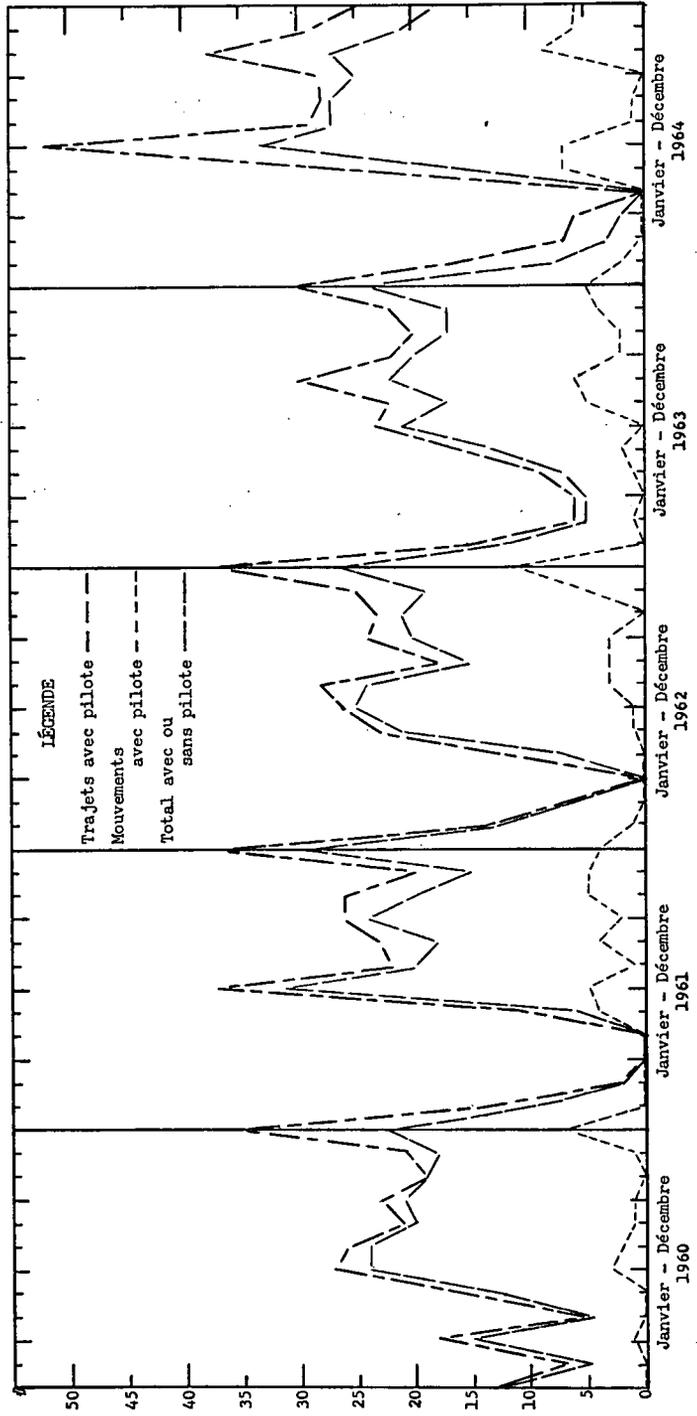
Chapitre E

APPENDICES

APPENDICE A

- (1) *Graphique*—1960 à 1964. Volume mensuel du trafic dans la circonscription de pilotage de Botwood (T.-N.).
- (2) *Tableau*—1960 à 1964. Volume mensuel du trafic dans la circonscription de pilotage de Botwood (T.-N.).

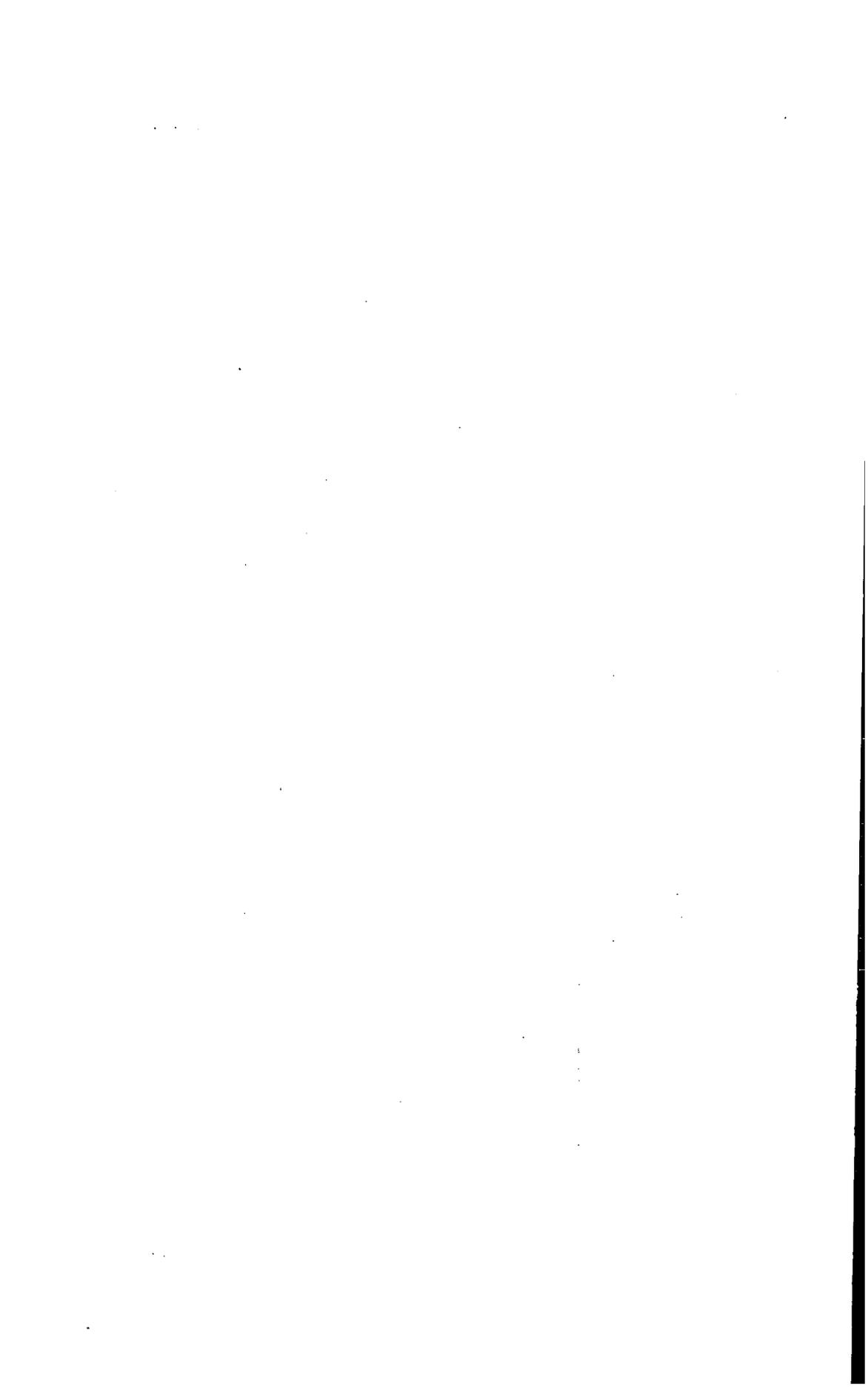
Appendice A(1)
VOLUME MENSUEL DU TRAFIC
Période de 1960 à 1964



Appendice A(2)
VOLUME MENSUEL DU TRAFIC
 Période de 1960 à 1964

Mois	Entrées et sorties avec pilote				Mouvements avec pilote				Trafic total (entrées, sorties, mouvements) avec ou sans pilote						
	1960	1961	1962	1963	1964	1960	1961	1962	1963	1964	1960	1961	1962	1963	1964
Janvier.....	12	10	13	12	8	0	0	1	0	2	13	15	14	15	17
Février.....	5	2	0	5	3	0	0	0	1	0	7	2	0	6	7
Mars.....	15	0	0	5	2	1	0	0	0	0	18	0	0	6	6
Avril.....	5	0	7	7	0	0	0	0	1	0	5	0	7	9	0
Mai.....	13	6	21	13	16	0	4	1	2	7	14	11	23	16	25
Juin.....	24	31	25	21	33	3	5	1	0	7	27	37	26	23	52
Juillet.....	24	20	24	17	27	2	1	3	5	1	26	22	28	22	29
Août.....	20	18	15	22	27	1	4	3	6	1	21	23	18	30	28
Septembre.....	22	24	20	20	25	1	2	3	2	0	23	26	24	22	28
Octobre.....	19	20	22	17	27	0	5	0	2	9	19	26	22	20	38
Novembre.....	18	15	19	17	21	1	5	5	4	6	21	20	25	22	29
Décembre.....	22	29	26	24	18	7	4	11	5	6	35	36	37	30	25
TOTAL.....	199	175	192	180	207	16	30	28	28	39	229	218	224	221	284
Moyenne.....	16.6	14.6	16.0	15.0	17.3	1.3	2.5	2.3	2.3	3.3	19.1	18.2	18.7	18.4	23.7

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 146254.



Subdivision III

PORT DE LEWISPORTE (T.-N.)

EXPOSÉ GÉNÉRAL

Au moment de l'Union, en 1949, Lewisporte restait l'un des quatre ports secondaires fonctionnant encore comme *port de pilotage* régi par la législation de Terre-Neuve sur le pilotage dans les ports secondaires. Au cours des préparatifs en vue de la réorganisation de ces ports sous l'empire de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande, le ministère des Transports, après consultation des autorités locales, décida la suppression du contrôle public sur le pilotage à Lewisporte, qui prit donc fin lors de l'abrogation de la législation sur le pilotage dans les ports secondaires par l'article 1 du statut fédéral de 1964 entré en vigueur le 31 décembre 1964 (Cf. p. 622).

La ville de Lewisporte est située du côté ouest de la baie Burnt, au fond du bras oriental de la baie des Exploits. On accède à ce bras, de la baie Notre-Dame, par un chenal, large et profond, entre Black Island et New World Island qui, sur une distance de 17 milles, se prolonge vers le sud dans des eaux libres d'obstacles jusqu'aux Mussel Bed Rocks, à quelque 5 milles de Lewisporte. Peu après, il se rétrécit à deux encâblures entre les îles Cat et Freak, mais il reste profond jusqu'à Lewisporte. Il ne présente pas de grands dangers de navigation et un navire qui suit l'axe du chenal ne court aucun risque. Une grande prudence s'impose cependant aux approches et au passage des Mussel Bed Rocks ainsi qu'au passage entre les îles Cat et Freak, où n'existent ni feux ni bouées. Juste à l'est de l'île Cat se trouve Seal Rock (hauteur 1 pi., mais sans feu ni bouée) avec, entre les deux, un chenal de deux encâblures. A cause du danger de la zone de Seal Rock, les navires empruntent généralement le passage entre les îles Cat et Freak.

La navigation s'effectue de jour et de nuit. Le pilote témoigna qu'avec l'aide du radar il n'avait éprouvé aucune difficulté à naviguer de nuit ou par brume. Les marées et les courants sont faibles et ne suscitent aucune difficulté. Le port de Lewisporte est ouvert toute l'année. La glace dans le chenal constitue parfois un danger que l'on peut surmonter avec l'aide d'un brise-glace de Saint-Jean (aucun n'est disponible sur place). Le port est profond et offre d'excellents mouillages. Lewisporte est un port douanier.

L'absence de risques sérieux de navigation et le fait que la plupart des navires touchant Lewisporte sont de petite taille expliquent la faible demande de pilotage, d'autant plus qu'on n'en a pas créé un besoin artificiel puisqu'on n'a jamais imposé le paiement obligatoire des droits de pilotage.

Il y a peu d'aides de navigation. Le pilote déclara que l'installation de feux sur Mussel Bed Rocks, les îles Cat et Freak, et Seal Rock, améliorerait beaucoup la navigation. On peut même dire qu'un étranger pourrait alors naviguer dans ces eaux en toute confiance.

Lewisporte répond aux besoins limités du voisinage immédiat qui exporte principalement du poisson et importe des produits pétroliers et des marchandises diverses.

Le trafic maritime consiste surtout en cargos et pétroliers de faible ou de moyenne dimension et, occasionnellement, un gros pétrolier de 5,000 à 18,000 tjb y fait escale.

Le tableau suivant, tiré des statistiques du B.F.S. relatives aux arrivées des bâtiments de 250 tjn et plus (pièce 1483), et celles du port de pilotage jusqu'en 1964 (pièce 261), montre l'étendue et l'importance du trafic maritime et l'usage restreint des services de pilotage. On y voit que la plupart des navires touchant Lewisporte sont de petits bâtiments et que seuls quelques grands navires emploient un pilote.

COMPARAISON DES STATISTIQUES DU B.F.S. ET DU
PILOTAGE À LEWISPORTE (T.-N.)*

Année	Arrivées de bâtiments de 250 tjn et plus		Nombre de pilotes	Navires acquittant des droits de pilotage	
	Nombre de navires	Jauge nette moyenne		Nombre de navires	Jauge nette moyenne
1958.....	288	536.0	2	11	4,568.6
1959.....	98	1,509.6	2	13	4,633.5
1960.....	106	1,258.3	1	9	3,940.3
1961.....	88	1,160.9	1	7	2,735.7
1962.....	94	1,226.2	2	6	3,678.2
1963.....	97	1,137.8	1	8	3,376.3
1964.....	131	1,068.0	—	—	—
1965.....	103	1,253.9	—	—	—
1966.....	186	868.2	—	—	—
1967.....	162	959.8	—	—	—

*Les statistiques du B.F.S. ne fournissent aucun renseignement sur le pilotage.

Depuis 1961, les statistiques du pilotage ne donnent pas une idée précise, car certains bâtiments sont occasionnellement pilotés, à l'entrée et à la sortie, par un pilote côtier en cas d'indisponibilité des pilotes locaux.

La faible demande de pilotage explique l'organisation et le fonctionnement du service. On ne pouvait pas raisonnablement exiger que les pilotes fussent toujours disponibles; aussi ont-ils considéré le pilotage comme une occupation secondaire.

Deux pilotes assurent le service, l'un à titre régulier et l'autre à titre de pilote de relève. Une troisième personne agissait comme pilote, en cas d'indisponibilité des deux autres.

Pilotage à Lewisporte (T.-N.)

Le pilote régulier, qui résidait à Lewisporte, détenait un certificat de capitaine au cabotage. Il avait servi sur de petits caboteurs et dans la Marine de guerre canadienne. Le pilote de relève était un pêcheur habitant l'île Black, à proximité de la zone d'embarquement.

On n'a signalé aucun sinistre depuis dix ans. Bien qu'il n'existe pas de station de pilotes proprement dite, la zone d'embarquement du pilote admise pour les bâtiments entrants est située à l'est de l'île Black, à l'entrée du bras oriental. Le secrétaire de la commission recevait les demandes de pilotes des agents et les transmettait au pilote régulier ou, en son absence, au pilote de relève. Pour le pilotage à l'entrée, le pilote de relève habitant l'île Black se rendait à bord avec son bateau de pêche motorisé, ou le pilote régulier ralliait l'île Black avec le sien et y attendait le navire. Après l'embarquement, le bateau du pilote suivait le navire jusqu'au port, ou inversement dans le cas d'un bâtiment sortant.

Le secrétaire, qui était aussi l'un des commissaires, facturait et percevait les droits gagnés par les pilotes de Lewisporte. Les capitaines ou les agents maritimes fournissaient les renseignements pour la facturation.

La structure tarifaire était la même que celle des autres ports de pilotage de Terre-Neuve, c.-à-d. une échelle basée sur la jauge nette (pièce 266).

De même, on partageait les recettes entre les pilotes et les commissaires du pilotage. Mais ici la part de ces derniers prenait la forme, non d'une majoration, mais d'une retenue de 10% sur les recettes brutes.

Le tableau suivant indique la répartition des recettes de pilotage au cours de la période 1960 à 1963 (pièce 261).

Année	Recettes brutes	10%	Pilote	Pilote de relève
1960.....	\$ 799.82	\$ 79.98	\$ 499.80	\$ 220.40
1961.....	475.02	47.50	427.52	—
1962.....	506.83	50.68	218.08	50.00 188.07
1963.....	609.84	60.98	548.86	—

Cette déduction de 10%, bien que non prévue par le règlement, servait à payer les dépenses d'administration de la circonscription telles que frais de télégramme et d'appels interurbains et, à la fin de l'année, les membres de la commission se partageaient également le solde, nonobstant l'article 2 du statut sur le pilotage dans les ports secondaires qui portait que les commissaires devaient servir à titre bénévole. A cause des faibles sommes impliquées, il n'y eut jamais de plainte. C'était une pratique très ancienne dont les commissaires ignoraient l'origine. Peut-être pourrait-on l'expliquer par la modification au règlement de 1923 qui majorait les taux de 10%. Les pilotes de

Lewisporte ne bénéficiaient ni de régime d'assistance sociale, ni d'indemnisations des accidents du travail, ni de régime de retraite.

Dans son mémoire à la Commission (pièce 256), la Chambre de commerce de Lewisporte préconisait le maintien d'un service de pilotage approprié, en faisant remarquer que ni le pilotage ni le paiement n'étant obligatoire, très peu de navires employaient des pilotes; d'où la faiblesse financière de l'organisation et l'incapacité de maintenir un service adéquat. Elle recommandait de faire de Lewisporte une circonscription de pilotage aux termes de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande et de rendre obligatoire le paiement des droits afin d'en financer le fonctionnement. Le conseil municipal de Lewisporte appuyait ce mémoire (pièce 260).

COMMENTAIRE

La Commission estime bien fondée la décision de ne pas établir Lewisporte comme circonscription de pilotage sous l'empire de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande, car la faible demande ne justifie pas une organisation de cette envergure. Aux grands navires qui touchent occasionnellement, on pourrait facilement procurer l'aide de conseillers en pilotage compétents (Cf. *Titre I*, pp. 540-541). La Commission estime en outre que la sécurité de la navigation serait grandement améliorée par l'installation, comme l'ont suggéré les pilotes, d'aides de navigation aux Mussel Bed Rocks et, aux endroits dangereux, dans la baie Burnt.