

Subdivision IV

**CIRCONSCRIPTION DE PILOTAGE D'HUMBER ARM
(T.-N.)**

LÉGISLATION

1. LOI ET RÈGLEMENTS

PRÉAMBULE

A l'égard de la législation, la situation est la même dans cette circonscription que dans celle de Botwood (Cf. p. 622). Deux décrets en conseil concernent Humber Arm en particulier:

- a) C.P. 1964-2015 (pièce 1462e) pris en vertu de la Partie VI, articles 324 et 326, créant la circonscription de pilotage d'Humber Arm à compter du 1^{er} janvier 1965, fixant ses limites et rendant obligatoire le paiement des droits.
- b) C.P. 1964-2016 (pièce 1462e) pris en vertu de l'article 325, nommant l'Autorité de pilotage d'Humber Arm à compter du 1^{er} janvier 1965.

En outre, le 19 février 1965, le C.P. 1965-303 ratifia les nouveaux règlements de la circonscription établis par l'autorité de pilotage (pièce 269) et, le 25 mars 1965, Corner Brook était proclamé «port public» par le C.P. 1965-563, ses limites étant établies à peu près au centre de la circonscription de pilotage, à quelque cinq milles à l'ouest de la ville et six milles en deçà de la limite maritime de pilotage, comme suit (pièce 511):

«Toutes les eaux d'Humber Arm situées à l'est du méridien de longitude 58°04'W et comprenant la rivière Humber jusqu'au pont qui la traverse à la latitude 47°57'12"N, longitude 57°53'18"W.»

(1) CRÉATION DE LA CIRCONSCRIPTION ET QUESTIONS CONNEXES

La circonscription de pilotage d'Humber Arm fut créée par le C.P. 1964-2015 à compter du 1^{er} janvier 1965. Le décret en conseil rendait le paiement des droits obligatoire et fixait les limites de la circonscription de manière à couvrir la même zone définie dans les règlements abrogés:

«. . . pour y inclure toutes les eaux navigables d'Humber Arm à l'est d'une ligne tirée de Frenchman's Head à McIver Point; . . .»

La circonscription comprend toutes les eaux d'Humber Arm, le plus sud des trois bras qui s'ouvrent au fond de la Baie des Îles et qui s'éten-

dent vers l'est. Corner Brook se trouve au fond, près de l'embouchure de la rivière Humber, à 11 milles de la limite maritime de la circonscription.

Par un décret distinct, C.P. 1964-2016, en vigueur également à compter du 1^{er} janvier 1965, le gouverneur général maintint le régime d'une commission locale et nomma les trois anciens commissaires pilotes à titre d'autorité de pilotage: M. F. B. Hawkins, président, M. A. M. Dunphy et M. H. W. Dawe, membres, et nomma aussi M. Dawe secrétaire-trésorier, en vertu de l'article 328 de la Loi sur la marine marchande. Ce décret en conseil reste muet au regard de sa rémunération, fixée dans le règlement général de la circonscription à 5% des recettes brutes.

(2) ORDONNANCES DE L'AUTORITÉ DE PILOTAGE

Peu après leur nomination, le 20 janvier 1965, les commissaires du pilotage soumièrent un règlement général de la circonscription destiné à remplacer les anciens règlements abolis à compter du 31 décembre 1964. Ce règlement général fut ratifié par le gouverneur en conseil le 19 février 1965. Ici encore, le décret de ratification portait, par erreur, que ce règlement général révoquait les anciens règlements. Le fait que ceux-ci avaient été établis après l'Union et ratifiés par le gouverneur général en conseil ne modifiait en rien la situation juridique puisqu'ils avaient tous été adoptés sous l'empire du statut de Terre-Neuve aboli *Of Outport Pilots and Pilotage*.

Jusqu'ici (1969), le seul changement apporté au règlement général date du 29 septembre 1966, lors de la ratification, par C.P. 1966-1858, du nouveau tarif et des exemptions modifiées.

Sauf en ce qui a trait aux exemptions et à l'administration financière, les dispositions de ce règlement sont les mêmes que celles du règlement de Botwood (Cf. pp. 624 et 625). Toutefois, en ce qui concerne les congés de maladie, elles ne donnent lieu à aucune difficulté d'interprétation telle que celle que suscite le règlement de Botwood, car l'article 21(6) ne mentionne pas les mots «avec salaire». Les dispositions relatives aux exemptions et à l'administration financière diffèrent sur deux points.

- a) *Suppression des exemptions statutaires relatives* (Cf. Titre I, p. 247). En 1965, on maintint l'ancien régime d'exemptions et l'on supprima l'exemption prévue à l'article 346(e) de la Loi sur la marine marchande, sauf pour les bâtiments appartenant à un résident ou à une corporation de Terre-Neuve ou pour les navires se livrant exclusivement au cabotage à Terre-Neuve. Depuis 1966, cependant, l'exemption prévue à l'article 346(e) de la loi a été restreinte aux petits bâtiments de 250 à 800 tjn, à condition qu'ils se livrent exclusivement au cabotage à Terre-Neuve. Les navires de moins de 250 tjn bénéficient de l'exemption absolue de l'article 346(f) qui ne peut être modifiée, quel que soit le genre de trafic. Cette disposition est illégale, en ce qu'elle est censée s'appliquer à

des bâtiments qui ne sont pas des «navires à vapeur» conformément à la définition qu'en donne l'article 2(105) de la Loi sur la marine marchande.

- b) *Administration financière.* Humber Arm a maintenu le régime établi sous l'ancien règlement, c.-à-d. une seule caisse, contrairement à l'usage établi à Saint-Jean et à Botwood. Cette caisse est gérée comme une caisse de pilotage, le revenu global des pilotes étant le solde en caisse, après paiement de toutes les dépenses d'exploitation. Les pilotes reçoivent un salaire mensuel fixé par l'autorité. A la fin de l'année, tout surplus existant en caisse en sus d'une réserve dont l'autorité détermine le montant est réparti entre les pilotes et le batelier selon les directives de l'autorité. En vertu de la Partie VI de la loi, l'autorité de pilotage ne peut accumuler aucune réserve et ce régime est donc illégal. La loi n'autorise pas l'autorité de pilotage à prendre une responsabilité quelconque au regard de la fourniture des services ou des obligations financières pouvant en résulter. (La législation actuelle ne prévoit pas le pilotage entièrement dirigé et la Commission a recommandé de remédier à cette situation [Cf. *Titre I*, recommandations générales 14, 18 et 20].) Ces dispositions financières du règlement sont également illégales en ceci, que le montant de la rémunération des pilotes est laissé à la décision arbitraire de l'autorité de pilotage alors que, conformément à la Partie VI de la loi, la question de leur rémunération devrait être entièrement traitée dans le règlement, disposition statutaire logique et qui devrait être maintenue dans la loi future sur le pilotage. Les dispositions susdites du règlement ont été jugées *ultra vires* par la Cour Suprême de Terre-Neuve en 1955 (*Nathan Dyke v. The Pilotage Commissioners for Humber Arm* [pièce 1528]). (Pour plus amples commentaires, cf. *Titre I*, pp. 103 et 357.)

2. HISTORIQUE DE LA LÉGISLATION

Humber Arm, jadis appelé Humber Mouth, puis Baie des Îles, fut proclamé port de pilotage en vertu de la législation de Terre-Neuve sur le pilotage dans les ports secondaires du 18 août 1923, mise en vigueur le 5 août 1924. De 1941 à 1952, le port et les services de pilotage constituèrent un même organisme. Bien que tous deux fussent régis par des statuts distincts, on eut recours à l'artifice de la nomination des mêmes membres aux deux bureaux exécutifs sous le nom *The Board of Harbour and Pilotage Commissioners for Humber Arm*. En d'autres termes, les mêmes personnes assumèrent des fonctions différentes sous un seul nom. En 1952, lorsque deux des membres actuels furent nommés, la commission s'efforça de rédiger de

nouveaux règlements, mais le ministère des Transports l'avisa que tout règlement établi par la commission en tant qu'autorité de pilotage ne pourrait contenir aucune disposition au regard de la gestion et du contrôle du port. La commission s'en tint donc au pilotage et a continué depuis. De toute façon, elle tire son seul revenu du pilotage.

Le premier règlement général entra en vigueur le 5 août 1924 et, après modification, entre autres par le C.P. 3844 du 4 septembre 1952, fut remplacé par les nouveaux règlements que les commissaires du pilotage établirent, au besoin, en vertu des pouvoirs que leur conférait le statut de Terre-Neuve sur le pilotage dans les ports secondaires (Cf. pièce 285 pour les règlements de 1941). Le dernier règlement antérieur à l'Union fut ratifié par le gouverneur en conseil le 9 septembre 1953, par C.P. 1953-1375. Son tarif fut modifié le 18 janvier 1962 par décret en conseil C.P. 1962-76 (pièce 269).

Ce règlement fut étudié par le juge Dunfield lors de la cause *Nathan Dyke* déjà mentionnée. Au sujet de sa validité, il en vint aux conclusions suivantes:

«Nous avons ici des règlements censés avoir été établis par les commissaires du pilotage et ratifiés par le gouverneur général en conseil sur la recommandation du ministre des Transports (le ministre fédéral), et qui pouvoient les commissaires d'une structure financière et d'une liste d'obligations et de responsabilités qui, à mon avis, dépassent nettement la portée de l'article 6 du chapitre 179, qui ne concerne que l'attribution des brevets et n'est pratiquement rien d'autre. C'est sur cette base que le chapitre 179 fut conservé et maintenu, temporairement adopté, en quelque sorte, comme loi fédérale, par les termes de la Loi de l'Union; et peut-être aussi par le chapitre 20 de 1952-1953; toutefois, quant à ce dernier, une intéressante question peut se poser, dont je n'ai pas à décider ici.»

En outre, M. F. P. Varcoe, alors sous-ministre de la Justice, dans une lettre du 12 novembre 1956 (pièce 1165) contenant un avis qu'il avait donné au sous-ministre des Transports, reconnut le bien-fondé de cette décision. Toutefois, l'organisation, contestable du point de vue juridique, s'était révélée satisfaisante en pratique et fut maintenue dans le règlement de 1965, bien que la Partie VI de la loi n'eût pas été modifiée pour en assurer la légalité, mesure que le sous-ministre de la Justice avait déclarée nécessaire.

Le règlement de 1953 est un règlement modèle pour un régime de pilotage dirigé. De toute évidence, il fut rédigé pour satisfaire des besoins locaux par des hommes d'affaires directement intéressés aux opérations maritimes locales. Ils réussirent à mettre sur pied une organisation de pilotage saine et économique. En voici les caractéristiques principales:

- a) La responsabilité de l'administration de la circonscription et du service était partagée par trois personnes:
 - (i) Le président de la commission assumait la responsabilité générale; il dirigeait l'exploitation générale du service, s'assurait, au besoin, de la présence des pilotes de service à la station de pilotes, et surveillait l'entretien de la station de pilotes et du bateau-pilote.

Circonscription de pilotage d'Humber Arm (T.-N.)

- (ii) Le secrétaire-trésorier assurait le travail de bureau, c.-à-d. les questions financières, les procès-verbaux des réunions, et les statistiques.
 - (iii) Le chef pilote assumait la responsabilité des opérations journalières.
- b) Les pilotes étaient les employés de la commission qui les engageait et les brevetait sur une base annuelle, sous condition. Ils devaient être toujours disponibles pour le service (sauf pendant leur congé) et au moins un pilote devait se tenir à la station de pilotes ou à bord du bateau-pilote durant toute la saison de navigation, à moins qu'ils n'effectuassent du pilotage. Ils avaient droit à deux semaines de congé, normalement pendant la morte saison. Le chef pilote devait, chaque jour, vérifier auprès de l'un des commissaires les arrivées et départs prévus et les pilotes assumaient la responsabilité de se répartir les affectations et d'avertir le secrétaire-trésorier de l'arrivée dans la circonscription d'un navire auquel on offrait les services d'un pilote. Ils étaient astreints à contribuer à l'entretien de la station de pilotes en effectuant eux-mêmes de petites réparations. Ils pourvoyaient à leur nourriture à la station de pilotes et à bord du bateau-pilote.
- c) A la station de pilotes, à proximité de la station d'embarquement, les commissaires du pilotage procuraient une maison, avec cuisine et dortoirs pour trois, et un bateau-pilote manœuvré par un batelier qu'ils engageaient pour la saison, et placé sous la direction du chef pilote. Le batelier assurait la manœuvre et l'entretien du bateau-pilote qu'on devait utiliser exclusivement pour le service de pilotage, à moins d'un cas d'urgence, d'une permission spéciale ou d'un ordre des commissaires.
- d) La station d'embarquement était définie comme étant «située aux environs d'une ligne tirée de Frenchman's Head à McIver Point, à l'entrée d'Humber Arm», c.-à-d. à la limite maritime du pilotage.
- e) Le paiement des droits était obligatoire si l'on utilisait les services d'un pilote ou si un pilote, ayant offert ses services à un navire non exempté, celui-ci les avait refusés. Les exemptions se limitaient aux bâtiments de Terre-Neuve se livrant à la pêche, aux «bâtiments côtiers et aux caboteurs», aux navires de l'État et aux yachts de plaisance ne dépassant pas 150 tjn, immatriculés ou non au Canada. Les bâtiments cherchant refuge et les navires-hôpitaux du gouvernement du Canada étaient également exemptés et ne payaient que la moitié du taux de pilotage quand ils employaient un pilote.
- f) Les pilotes, le batelier et le secrétaire-trésorier (ce dernier, membre de la commission) recevaient le salaire ou la rémunération fixé

pour chacun par la commission lors de sa réunion annuelle. Les dépenses d'exploitation seraient payées au fur et à mesure, et tout surplus à la fin de l'année devrait être réparti entre les pilotes et le batelier à la discrétion de la commission après constitution d'une réserve destinée à l'amortissement et au remplacement du bateau-pilote, et au renouvellement de la station de pilotes, et après avoir conservé «un bon capital d'exploitation» dont la commission fixerait le montant.

- g) Le tarif prévoyait des taux de trajets et de mouvements en fonction d'échelles basées sur la jauge nette, sauf en ce qui concernait les *mail steamers* provinciaux pour lesquels les taux étaient basés sur la puissance en chevaux (h.p.), exception révoquée en 1962. De plus, on ajouta, en 1962, un droit de bateau-pilote de \$10.

Ce règlement constituait en soi une législation complète couvrant tous les aspects de l'exploitation du service, y compris les services accessoires tels que l'administration et le service du bateau-pilote, de manière à intégrer les services accessoires au pilotage, tous étant régis par la même législation. Cette législation répondait parfaitement aux besoins locaux, situation idéale et conforme aux recommandations de la Commission (Cf. *Titre I*, pp. 564 et 565).

Ce règlement général cessa d'être en vigueur le 31 décembre 1964 lorsque toute la législation de Terre-Neuve sur le pilotage fut abrogée.

MÉMOIRES

Deux mémoires furent présentés.

(1) LA COMMISSION DE PILOTAGE D'HUMBER ARM

Après un bref historique de la législation qui s'était appliquée à Humber Arm en tant que port de pilotage, la commission de pilotage fit trois recommandations (pièce 287) que l'on peut résumer comme suit:

- a) Le pilotage à Terre-Neuve devrait être régi par la Partie VI de la Loi sur la marine marchande. (Ce qui a été fait depuis.)
- b) Les exemptions relatives prévues à l'article 346(e) de la Loi sur la marine marchande devraient être limitées, soit en apportant une modification à la loi, soit en établissant un règlement, en vertu de l'article 347, aux bâtiments se livrant au cabotage dans les eaux de leur province d'immatriculation. En ce qui concerne Terre-Neuve, l'exemption ne s'appliquerait qu'aux caboteurs immatriculés dans cette province et y effectuant du cabotage. (Comme on l'a vu, les commissaires du pilotage ont tenu compte de cette recommandation dans leur règlement général de 1965.)
- c) Humber Arm devrait bénéficier, sur les fonds publics, de la même aide financière accordée aux autres circonscriptions pour l'exploitation d'un service de bateau-pilote par l'autorité de pilotage. (Cf. *Titre I*, recommandations générales 20 et 21, pp. 572 et 575.)

(2) LES PILOTES D'HUMBER ARM

Les pilotes soumièrent trois recommandations (pièce 288):

- a) L'exemption du paiement obligatoire des droits devrait se limiter aux navires du gouvernement, aux yachts de plaisance et aux bateaux de pêche et bâtiments de moins de 200 tjn.
- b) Le paiement obligatoire des droits devrait être étendu aux mouvements.
- c) Le règlement de pilotage de la circonscription devrait être rédigé en conformité de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande.

Chapitre C

PREUVE

1. DESCRIPTION GÉNÉRALE

Humber Arm est situé sur la côte ouest de Terre-Neuve, à l'extrémité sud-est de la Baie des Îles.

L'entrée du bras, entre McIver's Point et Frenchman's Head, au sud-ouest de l'île Woods, constitue la limite maritime de la circonscription. Le bras, d'environ un mille de largeur et 13 milles de longueur, s'ouvre à l'intérieur des terres en une faible courbe vers le sud et l'est. L'eau est profonde jusqu'au pied des côtes abruptes.

Il existe deux bons mouillages, l'un près du quai de la *Western Terminals Limited*. à Corner Brook, et l'autre à Pettipas Cove, côté nord du bras, à un mille et demi vis-à-vis de Corner Brook. Un troisième est situé à mi-distance du bras, entre les pointes Fox et Halfway. Ces mouillages sont à deux ou trois encâblures de la côte.

Les pilotes ne considèrent pas que les courants créent des difficultés. Les plus forts viennent du sud-est, mais ils courent dans l'axe du chenal; ce sont des courants de marée et saisonniers, mais de vitesse modérée.

Des vents violents, pouvant atteindre 60 nœuds, suscitent les plus graves difficultés de navigation et obligent parfois les navires à mouiller.

Le bras gèle habituellement vers la fin de décembre et est libre à la fin d'avril, mais on a signalé qu'il resta libre de glace durant tout l'hiver de 1968-1969. Généralement, la glace n'est pas d'une épaisseur suffisante pour entraver la navigation, mais elle peut compliquer l'accostage et l'appareillage. Au besoin, on recourt au brise-glace de fortune de Bowater, remorqueur équipé d'un soc d'étrave. Au cours des hivers rigoureux où la glace peut devenir plus épaisse, les brise-glace de la Garde côtière stationnés à Sydney apportent leur aide. Lors des audiences de la Commission à Corner Brook, en 1963, on signala qu'il est arrivé que l'épaisseur de la glace ait obligé les navires à faire escale à Port-aux-Basques, mais on considère maintenant Corner Brook comme un port ouvert à la navigation toute l'année.

Le principal port de la circonscription est *Corner Brook*, situé dans la partie sud-est du fond d'Humber Arm, qui dessert une des plus grandes fabriques de papier du monde. Les principaux quais de l'usine ont une longueur approximative de 2,000 pieds. A l'extrémité est du port se trouve le quai de la *Western Terminals Limited*, de 300 pieds, et le *Town Wharf*, de 120 pieds; plus à l'est encore, le quai de 600 pieds du Canadien National, construit en 1962.

Les pilotes déclarèrent piloter parfois des navires près de Brake Point, un mille environ à l'est de Corner Brook, où existe un quai pour la manipulation du ciment et du gypse, et à Curling, deux milles environ à l'ouest, pour accoster un petit quai du gouvernement pour les pétroliers.

(1) AIDES DE NAVIGATION

Il existe un feu non gardé sur l'île Woods, au large de l'entrée du bras, un autre à Frenchman's Head et un troisième à Meadows Point, à mi-distance du bras.

Les pilotes considèrent que ces aides donnent satisfaction, même à un capitaine entrant dans le bras pour la première fois.

Les hautes falaises abruptes de la côte donnent un excellent écho sur le radar.

Les pilotes font un usage constant du radar dont ils ont constaté la fiabilité et n'utilisent le sondeur ultrasons que pour aller au mouillage.

(2) TRAFIC MARITIME ET PILOTAGE

Le trafic comprend principalement des bâtiments de 3,000 tjn environ transportant les produits d'exportation et d'importation des fabriques locales de papier, la *Bowater's Newfoundland Pulp and Paper Mills Limited* et la *North Star Cement Limited*, et des petits cargos exploités par la *Western Terminals Limited*.

En 1963, en plus des autres bâtiments touchant son terminus, la compagnie *Bowater's* en possédait 11 autres qu'elle exploitait hors de Corner Brook: 3 vapeurs de 419 pi. de long et 3,900 tjn; 6 navires à moteur de 325 pi. de long et 2,071 tjn; un vapeur de 391 pi. de long et 3,432 tjn, et un autre de 328 pi. de long et 1,651 tjn.

Le tableau suivant montre l'importance du trafic maritime concernant les bâtiments de 250 tjn et plus et celle du pilotage, ainsi que la jauge nette moyenne par navire dans les deux cas pour une période donnée. (Sources de renseignements: pièce 1483 B.F.S. et pièce 270 [rapports annuels de la circonscription]).

COMPARAISON DES STATISTIQUES DU B.F.S. ET DES RAPPORTS
DE PILOTAGE POUR HUMBER ARM

(Corner Brook—y inclus Hughes Brook, Curling et Humbermouth)

Année	Arrivées de 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.....	741	1,077.4	—	non disponible	non disponible
1959.....	304	2,062.5	—	non disponible	non disponible
1960.....	293	2,125.8	2	279	2,305.1
1961.....	326	2,103.8	2	325	2,098.3
1962.....	313	2,015.8	3	304	2,074.0
1963.....	238	2,522.3	3	248	2,390.3
1964.....	289	2,264.2	3	309	2,111.1
1965.....	292	2,351.5	3	289	2,301.9
1966.....	363	1,874.6	3	345	1,988.8
1967.....	309	1,861.1	3	297	1,976.6

En 1959, le type de trafic s'est fondamentalement modifié lorsque de plus grands bâtiments remplacèrent le double de plus petits, la jauge nette totale restant cependant sensiblement la même. Depuis lors, ce type de trafic s'est relativement maintenu bien qu'il se soit manifesté récemment une tendance aux petits navires, à l'inverse de ce qui se passe dans les grands ports. Cela confirme que l'activité du port dépend directement de celle des industries locales.

DÉPLACEMENTS DES NAVIRES SOUMIS AU PAIEMENT DES DROITS

Année	Avec pilote				Sans pilote				Total général
	Trajets d'entrée	Trajets de sortie	Mouve- ments	Total	Trajets d'entrée	Trajets de sortie	Mouve- ments	Total	
1958	233	161	114	508	21	83	20	124	632
1959	284	200	171	655	12	77	11	100	755
1960	271	210	157	638	5	46	6	57	695
1961	286	194	105	585	43	102	18	163	748
1962	246	201	66	513	60	85	14	159	672
1963	223	191	(135)*	—	25	57	*	—	631
1964	216	205	(110)*	—	97	108	*	—	736

* Les statistiques de l'autorité de pilotage pour 1963 et 1964 ne font aucune distinction entre les mouvements avec ou sans pilote.

Toutefois, les statistiques sur le pilotage induisent quelque peu en erreur, car elles n'indiquent pas le nombre de navires pilotés, mais seulement celui des navires acquittant les droits. Le tableau comparatif précédent relatif aux déplacements des navires soumis au paiement des droits a été établi sur les statistiques (pièce 1463b 2) tirées du registre des pilotes, sauf en ce qui concerne les années 1963 et 1964 pour lesquelles les statistiques proviennent de l'autorité de pilotage (pièce 274). Ce tableau montre dans quelle mesure les services des pilotes ont été utilisés, et indique le nombre de déplacements des navires soumis au paiement des droits bien que n'ayant pas employé de pilote (Cf. *Graphique, appendice A* [1]).

Ce tableau indique qu'un grand nombre de bâtiments non exempts n'emploient pas de pilote bien qu'ils paient les droits. En 1961 et 1962, le pourcentage fut respectivement de 21.8 et de 23.7% du nombre total des déplacements des navires et portait surtout sur les trajets de sortie. L'autorité de pilotage expliqua (pièce 1463b) que la plupart des appareillages sans pilote concernent de petits bâtiments dont les capitaines, connaissant bien les eaux de la circonscription, se dispensent de leurs services par beau temps. Ce fait confirme aussi la facilité relative de la navigation dans la circonscription. On peut certainement supposer que l'utilisation des services de pilotage n'est pas exclusivement liée à un réel besoin d'aide mais, dans une large mesure, au paiement obligatoire des droits. En effet, la Commission enregistra une plainte (pièce 1463e) le 3 août 1965 au nom de M. H. C. Druce, affréteur du *Rockcliffe Hall*, qui fut contraint, par voie de révocation du permis de cabotage du navire et de retenue du congé en douane, le 29 juillet 1965, de payer les droits pour des trajets effectués sans pilote. Le navire naviguait entre deux ports de Terre-Neuve: Corner Brook et Hawke Bay. La plainte précisait que le capitaine était pleinement qualifié pour entrer à Corner Brook et l'avait fait, cette année-là, huit fois et «qu'en fait, le pilotage est inutile à Corner Brook». Ce caboteur fut obligé de payer les droits en vertu de la disposition du règlement de la circonscription en faveur des bâtiments immatriculés à Terre-Neuve. (Cette disposition ne fut pas maintenue dans la modification de 1966.) (Cf. *Titre I*, p. 220, quant à la légalité de la suspension d'un permis de cabotage comme moyen d'assurer le paiement des droits.)

Les statistiques de la *Bowater's Newfoundland Pulp and Paper Mills Limited* indiquent que ses installations furent utilisées par un plus grand nombre de navires et, en moyenne, plus grands que pour toute autre tête de ligne. La plupart chargèrent des produits de la fabrique; d'autres transportèrent du vrac: pierre à chaux, mazout, matériel et bois à pâte, et certains navires, la plupart des caboteurs et des bâtiments du Canadien National, sans compter les transporteurs réguliers de papier, se ravitaillèrent simplement en combustible (pièce 283). En voici le détail:

Année	Nombre d'arrivées	Jauge nette totale	Jauge nette moyenne
1960.....	215	557,111	2,591.2
1961.....	202	573,442	2,838.8
1962.....	158	449,310	2,843.7
1963.....	160	470,900	2,943.1
1964.....	169	493,449	2,919.8

Le tableau suivant indique les caractéristiques du trafic de la *Western Terminals Limited*. Les statistiques (pièce 284) ne fournissent que la jauge brute; la jauge nette serait notablement moins élevée. La plupart des navires touchant la tête de ligne sont relativement petits et beaucoup sont des caboteurs.

Année	Nombre de navires	Jauge brute totale	Jauge brute moyenne
1960.....	103	159,067	1,544.3
1961.....	104	131,624	1,265.6
1962.....	106	107,308	1,012.3
1963.....	115	143,328	1,246.3
1964.....	79	117,593	1,488.5

La *North Star Cement Limited* fournit (pièce 1463b) les précisions suivantes sur ses transports maritimes:

Année	Nombre de navires	Jauge nette totale	Jauge nette moyenne
1960.....	29	15,844	546.3
1961.....	42	21,043	501.0
1962.....	34	13,026	383.1
1963.....	42	25,438	605.6
1964.....	37	18,937	511.8

Le trafic, au quai de la *North Star Cement*, consiste surtout en petits caboteurs venant charger du ciment.

2. ORGANISATION

A l'époque des audiences de la Commission à Corner Brook, en 1963, l'autorité de pilotage était une commission de trois commissaires, tous résidant sur place et appartenant au monde des transports par eau: M. F. B. Hawkins, président, nommé en 1952; M. A. M. Dunphy, vice-président, nommé en 1941; M. H. W. Dawe membre et secrétaire-trésorier, nommé en 1952.

En novembre 1966, M. Dawe mourait; il fut temporairement remplacé comme secrétaire-trésorier par sa veuve, Mme Edith Dawe, nommée par la suite à ce poste en mai 1967 (pièce 1463*u*).

En février 1969, le président, M. Hawkins mourait aussi. Son décès créait une seconde vacance dans la commission. Dès le 1^{er} mars, des dispositions furent prises en vue de nommer des remplaçants.

On dresse les procès-verbaux de toutes les réunions (pièce 286); soigneusement rédigés, ils donnent une idée constante des activités administratives de la Commission de pilotage d'Humber Arm.

Les commissaires s'attribuent une rémunération qui rentre dans les états financiers sous la rubrique «Dépenses des commissaires». Pour plus de détails, cf. page 674.

Le secrétaire-trésorier assure simplement le travail de bureau: administration journalière, liste de l'effectif, statistiques financières, rapports et états financiers.

La rémunération du secrétaire-trésorier est fixée à 5% des recettes brutes de la circonscription. M. Dawe utilisait sa propre voiture pour s'acquitter de ses fonctions, mais considérait que la rémunération le remboursait de toutes ses dépenses, y compris le loyer de son bureau, établi dans sa résidence même.

Le chef pilote assume la responsabilité des opérations de pilotage.

3. PILOTES

En 1961, l'effectif des pilotes fut porté de deux à trois et on n'en a breveté aucun autre depuis.

En 1963, le chef pilote servait comme pilote depuis le 1^{er} juillet 1948; il reçut son brevet le 1^{er} avril 1954; il détient un certificat de lieutenant au cabotage. Le deuxième pilote fut engagé comme aspirant pilote le 1^{er} juillet 1954 et fut breveté le 1^{er} avril 1955; il détient le certificat de capitaine au cabotage et celui de lieutenant au long cours. Le troisième pilote fut engagé comme aspirant pilote et comme batelier le 1^{er} juillet 1960; on lui délivra son brevet de pilote le 1^{er} avril 1963; il détenait aussi les certificats de capitaine au cabotage et de lieutenant au long cours. Aucun d'eux n'avait passé un examen officiel préalable mais, apparemment, ils étaient bien connus des membres de la commission de pilotage.

On n'exigeait, à cette époque, ni apprentissage ni stage et un pilote nouvellement breveté pouvait piloter les navires, sans aucune restriction.

L'ancien secrétaire-trésorier témoigna qu'il n'exerçait pas de surveillance sur les congés des pilotes au cours d'une année donnée, car ils ne donnaient lieu à aucun abus. A cette époque, on les autorisait à prendre annuellement une semaine de congé, à condition de convenir entre eux des dispositions nécessaires. Depuis 1965, le règlement accorde 21 jours de congé annuel à prendre au moment fixé par le secrétaire, habituellement en hiver, saison où le trafic est minimal.

Au cours des dernières années, on n'a signalé aucun cas ayant nécessité des mesures disciplinaires ni aucun sinistre maritime.

Il s'est produit quelques accidents mineurs, mais il semble que les pilotes ne furent jamais en faute; l'un d'eux se produisit en 1956 alors qu'un pilote, au cours d'un accostage, heurta le quai, occasionnant des dommages à ce dernier, sans aucune avarie au navire. Un second accident, avec le même navire, survint en février 1959 au cours d'un accostage de nuit, avec de la glace. Le navire heurta la glace alors qu'il était près du quai, fit une embardée sur ce dernier, ne lui occasionnant que peu de dommages.

4. OPÉRATIONS DE PILOTAGE

(1) STATION D'EMBARQUEMENT ET STATION DE PILOTES

A l'époque des audiences de la Commission à Corner Brook, les règlements de 1953 en vigueur établissaient la station d'embarquement à la limite maritime de la circonscription, c.-à-d. à proximité d'une ligne allant de Frenchman's Head à McIver's Point, mais ces règlements furent révoqués en 1965 et le nouveau règlement général reste muet sur ce sujet. Il n'y a donc pas de station d'embarquement de pilotes officielle. En pratique, il existe cependant deux zones d'embarquement, l'une au large de Frenchman's Cove, adjacente à Frenchman's Head, à environ 12 milles de Corner Brook, et l'autre près de Curling, adjacente à Petries Point, à environ 3 milles des quais de Corner Brook. Le mouillage du bateau-pilote est à Curling. Les pilotes montent habituellement à bord des bâtiments, au large de Curling, à l'entrée, et débarquent, à la sortie, au large de Frenchman's Cove (pièce 1463p), à l'exception des bâtiments desservant la compagnie *Bowater's* et d'autres entreprises locales dont les capitaines connaissent bien la circonscription, et qui embarquent, à l'entrée, le pilote au large de Curling et le débarquent, à la sortie, au large de Meadows Point, à 5 milles environ de Corner Brook. On a signalé que les capitaines de plusieurs navires auraient mentionné aux pilotes que l'on pourrait sans inconvénient déplacer la station d'embarquement à Meadows Point, à l'intérieur du bras.

Jusqu'en 1956, on utilisa beaucoup une station de pilotes située à Frenchman's Cove, mais elle fut, par la suite, abandonnée et les pilotes

résident maintenant à Corner Brook, d'où ils rejoignent leurs affectations. L'usage de garder des pilotes à la limite maritime de la circonscription cessa lorsqu'on installa la radiophonie sur le bateau-pilote et l'on n'utilisait plus la station de pilotes qu'occasionnellement, comme abri, en automne. A toutes fins pratiques, on ne l'utilise plus depuis quelques années et, en 1963, elle était délabrée.

Feu le secrétaire-trésorier avait exprimé l'opinion que la station n'était plus d'aucune utilité, mais que les pilotes pensaient qu'on devrait la conserver à cause de la possibilité d'en construire une nouvelle sur le même emplacement. Il apparut, en 1963, que l'autorité de pilotage n'avait aucun titre de propriété du terrain d'environ 140 pi. sur 60 pi. situé sur le bras, mais on régularisa cette situation le 26 novembre 1964, par un transfert de titre qu'accordèrent les propriétaires de ce terrain, la *Bowater's Newfoundland Pulp and Paper Mills Limited* (pièce 1463b). Actuellement on n'entretient aucune station de pilotes.

(2) SERVICE DE BATEAU-PILOTE

Le service de bateau-pilote est assuré par l'autorité de pilotage, propriétaire du m/v *Humber Pilot*, qui emploie des bateliers pour le manœuvrer et l'entretenir. Ce bateau a son mouillage à Curling, une section de Corner Brook (pièce 1463p). Le coût de ce service rentre dans les dépenses d'exploitation de la circonscription. On assure le financement des immobilisations par une réserve constituée, d'une année à l'autre, sur les revenus de pilotage, et dont le montant est calculé pour répondre aux besoins futurs.

Le bateau-pilote fut construit en 1955 pour les commissaires du pilotage, au prix de \$10,634.83, payé sur les fonds accumulés à cet effet. Il a 38'8" de long, 11'9" de large, 5'0" de tirant d'eau, 15 tjb et 9 tjn. Il est propulsé par une machine de 54 H.P. et est aussi muni de l'équipement standard. En 1956, les commissaires du pilotage achetèrent et firent installer à bord un radiotéléphone, et un nouvel appareil en 1963 (pièce 271). Il est assuré sur sa valeur totale, soit \$11,000.

Pendant quelques années, on employa un seul batelier sur une base saisonnière. Il détenait un certificat temporaire de capitaine pour service sur ce genre de bâtiment. Il bénéficiait d'un jour de congé par semaine et l'un des pilotes assurait, à sa place, la manœuvre du bateau. Depuis juin 1965, on engagé deux bateliers qui sont rémunérés par un salaire fixe, plus un boni, à la fin de l'année, laissé à la discrétion de l'autorité de pilotage (Cf. p. 671).

En 1961 et 1962, les dépenses d'exploitation du service de bateau-pilote, non compris l'amortissement des immobilisations, mais y compris la rémunération des bateliers, s'élevèrent respectivement à \$7,425.86 et \$8,232.70 (pièce 273). Depuis, le coût s'est accru (Cf. *Tableau*, p. 673), mais a été compensé, en partie, par le revenu provenant des droits de bateau-pilote (\$4,480 en 1962).

Durant l'hiver, lorsque le bateau-pilote est désarmé, pour réparations, les pilotes utilisent un brise-glace appartenant à la compagnie *Bowater's*. Antérieurement à 1963, son utilisation ne donnait lieu à aucuns frais, mais une entente verbale est intervenue depuis et l'on verse à la compagnie, lorsqu'on utilise son brise-glace pour l'embarquement ou le débarquement, les droits normaux de bateau-pilote.

On ne prévoit aucune disposition pour un bateau-pilote de relève. On déclara, qu'au besoin, on utiliserait un bateau disponible sur place, mais le besoin ne s'en est pas fait sentir au cours de ces dernières années.

Les pilotes exprimèrent l'avis que leur bateau-pilote était un bon bateau de mer et bien équipé. Ils considèrent également que l'installation du radio-téléphone a apporté une grande amélioration au service et à leurs conditions de travail.

(3) SERVICE DES AFFECTATIONS

Les affectations sont données par le chef pilote de Corner Brook. Il reçoit tous les E.T.A. et les demandes de pilotes; il donne ensuite les affectations. Bien qu'on ait déclaré que l'on affectait les pilotes suivant un mode établi par le chef pilote (pièce 1463p), les registres montrent que les affectations ne sont pas réparties également.

(4) VOLUME DE TRAVAIL

Le tableau de la page 663 indique l'importance du volume de travail annuel des pilotes.

Les opérations de pilotage se répartissent inégalement au cours de l'année. Les graphiques de l'appendice A(1) montrent que le volume de travail reste faible durant cinq mois, de décembre à avril, avec un creux minimal en février ou en mars. Comme on peut s'y attendre, le trafic est plus dense pendant les mois d'été, mais varie irrégulièrement d'une année à l'autre. A partir d'octobre, il décroît rapidement et ne reprend qu'au printemps.

En ce qui concerne la durée des affectations, on a fourni les détails suivants:

- a) Le trajet, à bord du bateau-pilote, de Corner Brook à Frenchman's Cove, prend de 1 h à 1 h 10 mn et il faut environ une demi-heure pour se rendre à Curling, point d'embarquement normal. On a déclaré que, de nos jours, les navires arrivants n'attendent pas longtemps.
- b) Le trajet d'entrée, de Frenchman's Cove, y compris l'accostage, prend environ 1 h $\frac{1}{4}$, le temps passé en marche varié de 40 à 50 minutes, selon le temps et la vitesse du bâtiment; de Curling, il faut 20 à 25 minutes de moins;
- c) Les pilotes ne sont pas tenus de voyager par terre.

- d) Par suite de l'emplacement et des caractéristiques de certains quais, quelques mouvements se prolongent. On signala, p. ex., qu'un mouvement du quai de la compagnie *Bowater's* au quai de la *North Star Cement* peut prendre quatre heures (pièce 1196). (Cf. *Tableau*, p. 663, quant au nombre de mouvements.)

La durée normale d'un trajet d'entrée, y compris le transport à bord du bateau-pilote, est donc de quelque 2 h $\frac{1}{2}$ si le pilote embarque à Frenchman's Cove, et réduite à peu près d'un tiers si le pilote embarque à Curling. Si l'on divise par trois le chiffre total des affectations au cours d'une année, on voit que le volume de travail d'un pilote est modéré, même si tous les pilotes ne reçoivent pas le même nombre d'affectations.

La Commission n'a reçu aucune plainte au sujet du volume de travail, ni des pilotes ni de la commission de pilotage.

5. RÉMUNÉRATION DES PILOTES ET TARIF

(1) RÉMUNÉRATION DES PILOTES

Le salaire des pilotes est fixé unilatéralement chaque année par l'autorité de pilotage sur la base du revenu de l'année précédente et du revenu estimé pour l'année suivante. Il est payé tous les quinze jours au cours de l'année. A l'origine, à cause de la diminution du trafic d'hiver, on rayait le troisième pilote de la liste de paye dès le moment que l'on halait à terre le bateau-pilote pour la saison d'hiver, et on ne le payait de nouveau qu'après la mise à flot au printemps. On abandonna cette pratique en 1965 et les trois pilotes reçoivent maintenant presque la même rémunération.

A Noël, la commission de pilotage calcule le solde après paiement de toutes les dépenses, et constitue une réserve en vue de certaines dépenses telles que le remplacement du bateau-pilote ou de sa machine, ou des dépenses imprévisibles, ainsi que pour des dépenses courantes au cours de l'hiver, y compris les salaires semi-mensuels des pilotes. Le solde est ensuite réparti entre les pilotes et les bateliers sous forme de bonis (Cf. *Tableau*, p. 674, pour des détails de 1965).

Le montant indiqué comme rémunération de chaque pilote comprend aussi:

- a) les primes d'annuité de chaque pilote (Cf. p. 675); les primes étant calculées d'après l'âge de chacun, les montants varient et expliquent en grande partie les différences entre les rémunérations personnelles (excepté pour 1967, alors que les méthodes comptables à cet égard furent modifiées, les primes d'annuité sont indiquées comme poste de dépenses distinct; dans le tableau suivant, les primes sont incluses de manière à rendre les chiffres de 1967 comparables à ceux des autres années).

- b) droits occasionnels de pilotage dans les ports secondaires; il semble que ces droits soient payés au pilote ayant fourni le service en sus de son salaire régulier; cela explique, p. ex., l'écart de \$34.80 entre le «salaire net» des pilotes en 1967, et qui semble dû au partage par les deux pilotes de \$108.60 de revenu de pilotage dans les ports secondaires, moins \$20 de droits de bateau-pilote.

Le tableau suivant indique la rémunération réelle des trois pilotes pour les années 1962 à 1967:

Année	Rémunération personnelle			Contribution moyenne par pilote à l'effectif, au coût total de la circonscription
	Premier pilote	Deuxième pilote	Troisième pilote	
1962.....	\$7,790.68	\$7,389.40	\$6,142.10	\$12,041.44
1963.....	7,940.68	7,539.40	6,004.60	11,728.08
1964.....	8,240.68	7,839.40	6,484.60	12,108.33
1965.....	7,940.68	7,539.40	7,204.60	12,348.66
1966.....	8,332.03	7,930.75	7,820.95	13,747.12
1967.....	7,940.68	7,574.20	7,539.40	13,995.80

SOURCE DE RENSEIGNEMENT: pièce 270

De plus, la commission paie à l'acquit des pilotes la cotisation à la caisse des accidents du travail et la moitié de leur contribution au Régime de pensions du Canada, à titre d'employeur (Cf. *Titre I*, p. 91). Ces dépenses entrent dans les frais d'exploitation de la circonscription et ne sont pas comprises dans les rémunérations personnelles données ci-dessus.

Les pilotes bénéficient de la caisse des accidents du travail depuis 1953, la Commission du port et du pilotage d'Humber Arm étant considérée comme leur employeur. Les pilotes n'ont pas droit aux prestations d'assurance-chômage. En 1959, la Commission d'assurance-chômage informa les commissaires du pilotage que les pilotes ne pouvaient être inscrits, comme le batelier, à la caisse d'assurance-chômage.

Les pilotes n'engagent aucune dépense personnelle dans l'accomplissement de leurs fonctions.

(2) TARIF

La structure du tarif est la même que pour les autres circonscriptions de pilotage de Terre-Neuve, c.-à-d. une échelle basée sur la jauge nette, plus une majoration. Le tarif fut révisé pour la dernière fois en 1966, lors d'un accroissement de 20% des taux de trajets et du droit de bateau-pilote, les droits de mouvements restant inchangés.

Le tarif prévoit l'imposition des frais réels encourus pour la location d'un bateau de remplacement lorsque la glace empêche d'utiliser le bateau-pilote.

La seule plainte au sujet du tarif fut formulée par les pilotes, qui ont souvent demandé que l'on prévoiè un droit de retenue, demande à laquelle, jusqu'à présent, l'autorité de pilotage n'a pas souscrit. On a signalé que les pilotes ne sont pas normalement appelés à attendre et, de toute manière, jamais plus d'une heure. (Cf. *Titre II*, pp. 170 et suiv. pour les observations de la Commission.)

COMMENTAIRE

Il n'existe aucune raison particulière de conserver la majoration dans la structure du tarif. Dans les circonscriptions de Saint-Jean et de Botwood, il y en a une qui justifie de considérer la majoration comme un élément distinct des droits de pilotage, car elle constitue une caisse spéciale, alors qu'à Humber Arm le revenu provenant de la majoration est versé dans la même caisse que celui qui provient des autres droits de pilotage. Le seul avantage, restreint, qu'on puisse en tirer est un procédé simple de changement des taux par une modification du pourcentage de la majoration.

6. ADMINISTRATION FINANCIÈRE

Le secrétaire-trésorier s'occupe de la facturation et de la perception des droits de pilotage. Feu le secrétaire avait déclaré avoir éprouvé certaines difficultés à percevoir les droits de certains navires non exempts n'ayant pas employé de pilote. Dans ces rares cas, il semble que l'explication qu'il avait donnée, en se référant particulièrement aux articles du règlement traitant des exemptions, avait suffi à convaincre les armateurs ou leurs représentants que le paiement des droits de pilotage était obligatoire. Comme on l'a déjà vu (Cf. p. 664), des mesures coercitives furent nécessaires, en 1965, pour imposer le paiement obligatoire au s/s *Rockcliffe Hall*. On dut engager des poursuites judiciaires en 1967.

La circonscription et le service sont administrés financièrement comme le serait une corporation privée, à l'exception près que tous les profits, après paiement des dépenses et constitution d'une réserve en vue d'éventuelles dépenses de capital ou autres, appartiennent aux pilotes à titre de rémunération.

Il existe donc deux caisses:

- a) La *caisse de pilotage*, compte courant bancaire où l'on verse les recettes de pilotage et d'où l'on tire les frais d'exploitation courants. Aucune distinction n'est faite entre le revenu provenant de la majoration et les autres revenus. Cette caisse est vidée à la fin de chaque année, à l'exception d'une somme conservée pour payer les dépenses courantes, les salaires des pilotes et des bateliers qui restent en service pendant l'hiver, et pour accumuler des réserves. L'autorité de pilotage répartit, à sa discrétion, tout surplus entre les

pilotes et les bateliers. En cas d'insuffisance de fonds pour couvrir les dépenses de l'année, y compris une rémunération suffisante des pilotes, on retire les fonds supplémentaires du fonds de réserve.

- b) Le *fonds de réserve* est constitué par un compte d'épargne bancaire où l'on dépose à la fin de chaque année la somme mise en réserve. L'argent déposé dans ce fonds porte intérêt aux taux courants de la banque pour les comptes d'épargne. Il sert à financer les dépenses de capital prévues (ce qui permet de répartir le coût sur un certain nombre d'années) et permet aussi d'assurer aux pilotes une rémunération convenable lorsque les recettes de pilotage deviennent insuffisantes, comme ce fut le cas en 1965 et 1966.

Cette disposition financière n'apparaît pas dans les états financiers figurant dans les rapports annuels de la circonscription et qui sont simplement des états de recettes et de dépenses annuelles. Voici un tableau comparatif de ces états, pour les années 1965, 1966 et 1967:

	1965	1966	1967
REVENUS			
Droits de trajets.....	\$31,211.00	\$34,955.20	\$35,349.80
Mouvements.....	1,695.00	1,456.00	2,300.00
Droits de bateau-pilote.....	4,140.00	4,476.00	4,224.00
Pilotage dans les ports secondaires.....	—	250.00	108.60
Transport des pilotes.....	—	104.16	5.00
Revenus totaux.....	\$37,046.00	\$41,241.36	\$ 41,987.40
DÉPENSES			
Rémunération des pilotes.....	\$22,684.68	\$24,083.73	\$ 23,054.28
Rémunération des bateliers.....	7,865.80	9,290.80	8,510.00
Rémunération du secrétaire.....	1,852.30	2,062.06	2,091.16
Dépenses des commissaires.....	600.00	600.00	600.00
Frais d'exploitation du bateau-pilote.....	4,707.82	5,201.34	3,768.87
	\$37,710.60	\$41,237.93	\$38,024.31
Dépenses des pilotes.....	205.85	119.16	669.65
Transports.....	—	—	5.00
Régime de pensions du Canada.....	—	366.20	409.15
Caisse des accidents du travail.....	600.00	759.75	840.40
Assurance-chômage.....	71.40	169.32	11.32
Vérification.....	100.00	100.00	100.00
Papeterie.....	97.25	110.29	31.36
Timbres et téléphone.....	21.60	67.60	—
Frais de banque.....	1.09	0.32	—
Divers.....	80.87	118.36	25.00
Frais judiciaires.....	246.80	—	93.50
Total.....	\$39,135.46	\$43,048.93	\$40,209.69
Déficit ou surplus.....	-2,089.46	-1,807.57	+1,777.71
	\$37,046.00	\$41,241.36	\$41,987.40

Circonscription de pilotage d'Humber Arm (T.-N.)

Le déficit de \$2,089.46 indiqué pour 1965 résulte des bonis (Cf. détails sur le tableau suivant) de \$3,625.00 payés aux pilotes et aux bateliers par l'autorité de pilotage. Cette somme excède le solde des recettes de l'année du premier montant payé sur le fonds de réserve.

Les salaires, bonis et primes d'annuité des pilotes et des bateliers furent, cette année-là, les suivants:

	Salaires	Bonis	Primes d'annuité	Rémuné- ration
Premier pilote.....	\$ 6,000.00	\$ 1,000.00	\$ 940.68	\$ 7,940.68
Deuxième pilote.....	6,000.00	1,000.00	539.40	7,539.40
Troisième pilote.....	5,700.00	1,000.00	504.60	7,204.60
Pilotes—Total.....	\$17,700.00	\$ 3,000.00	\$ 1,984.68	\$22,684.68
Premier batelier.....	4,800.00	400.00	340.80	5,540.80
Deuxième batelier.....	2,100.00	225.00	—	2,325.00
		(3,625.00)	2,325.48)	
Total général.....	\$24,600.00	\$5,950.48		\$30,550.48

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 270—États financiers.

Au 31 décembre 1965, les sommes non distribuées s'établissaient à \$24,646.22, réparties comme suit:

<i>Caisse de pilotage</i>	
Espèces, comptes à recevoir et compte courant.....	\$10,024.06
<i>Fonds de réserve</i>	
Compte courant à Saint-Jean.....	\$10,640.95
Compte courant à Corner Brook (Banque de Montréal).....	\$ 3,981.21
Total des avoirs disponibles au 31 décembre 1965.....	\$24,646.22

Bien que la législation de Terre-Neuve sur le pilotage dans les ports secondaires porte que les commissaires du pilotage doivent servir à titre bénévole et qu'aucun règlement ne prévoit pour eux une rémunération, ils s'en sont toujours attribué une. Cette pratique remonte certainement à l'époque du fusionnement des opérations de pilotage et de celles du port par l'expédient de la nomination de deux commissions composées des mêmes personnes. La rémunération habituelle est de \$600, que se partagent le président et le vice-président. Pour la comptabilisation, on inscrit cette somme sous la rubrique trompeuse *Dépenses des commissaires*. Cette rémunération fut votée sur une motion au cours d'une réunion régulière des commissaires du pilotage. Le troisième membre n'a reçu que sa rémunération réglementaire à titre de secrétaire, soit 5% des recettes brutes de la circonscription.

Les frais judiciaires engagés en 1965 et en 1967 concernent la perception de factures de pilotage impayées.

Les frais d'exploitation du bateau-pilote comprennent la location d'un bateau de remplacement pendant les mois d'hiver, alors que le bateau-pilote est désarmé.

Le poste *Dépenses des pilotes* comprend le coût des uniformes, l'examen médical et les taxis.

COMMENTAIRE

La procédure financière est, en vertu de la législation actuelle, illégale. En premier lieu, l'approbation nécessaire de certaines dépenses n'a pas été obtenue (sauf pour la rémunération du secrétaire), ainsi que l'exige l'article 328 de la Loi sur la marine marchande. En second lieu, tous les droits appartiennent au pilote, à l'exception des quelques déductions autorisées par la loi; il est illégal, sous le régime actuel de pilotage dirigé, de maintenir une réserve, aussi souhaitable et logique que cela puisse paraître sous le régime du pilotage entièrement dirigé (Cf. *Titre I*, chap. 5).

Cette procédure financière présente un grave inconvénient, à savoir le pouvoir discrétionnaire qu'exerce l'autorité de pilotage, par des décisions administratives, pour fixer la rémunération des pilotes. Quel que soit le mode utilisé, la rémunération des pilotes ne doit pas être fixée par décision unilatérale de l'une des parties intéressées, mais doit être prévue dans la législation même (Cf. *Commentaire* pp. 220 et suiv.). On se référera aussi, à ce sujet, aux recommandations générales 14, 18, 20, 21 et 25 de la Commission.

7. CAISSE DE RETRAITE

Depuis longtemps, la Commission de pilotage d'Humber Arm a tenté de faire bénéficier ses pilotes d'un genre quelconque de caisse de retraite. En 1962, à l'occasion de l'application d'une augmentation des taux, une compagnie d'assurances indépendante soumit un plan qui fut accepté. La question avait déjà été discutée avec le ministère du Travail et celui des Finances.

Chaque pilote détient personnellement une police sans participation, émise par la *Manufacturers Life Insurance Company of Canada*, donnant droit au participant à une annuité payable sa vie durant, avec la garantie, en toute éventualité, de 120 paiements mensuels de \$120 (pièce 1463b). La décision fut prise au cours d'une réunion conjointe des commissaires du pilotage et des pilotes de la circonscription. Chaque pilote autorisa par écrit le secrétaire-trésorier à déduire de ses gains la somme suffisante pour payer la prime. Les primes, variables selon l'âge du pilote (Cf. *Tableau*, p. 671) sont déduites par l'autorité de pilotage de la rémunération du pilote et envoyées à la compagnie d'assurances.

RECOMMANDATIONS

Les recommandations particulières relatives à la circonscription de pilotage d'Humber Arm figurent à la subdivision VI.

Chapitre E

APPENDICES

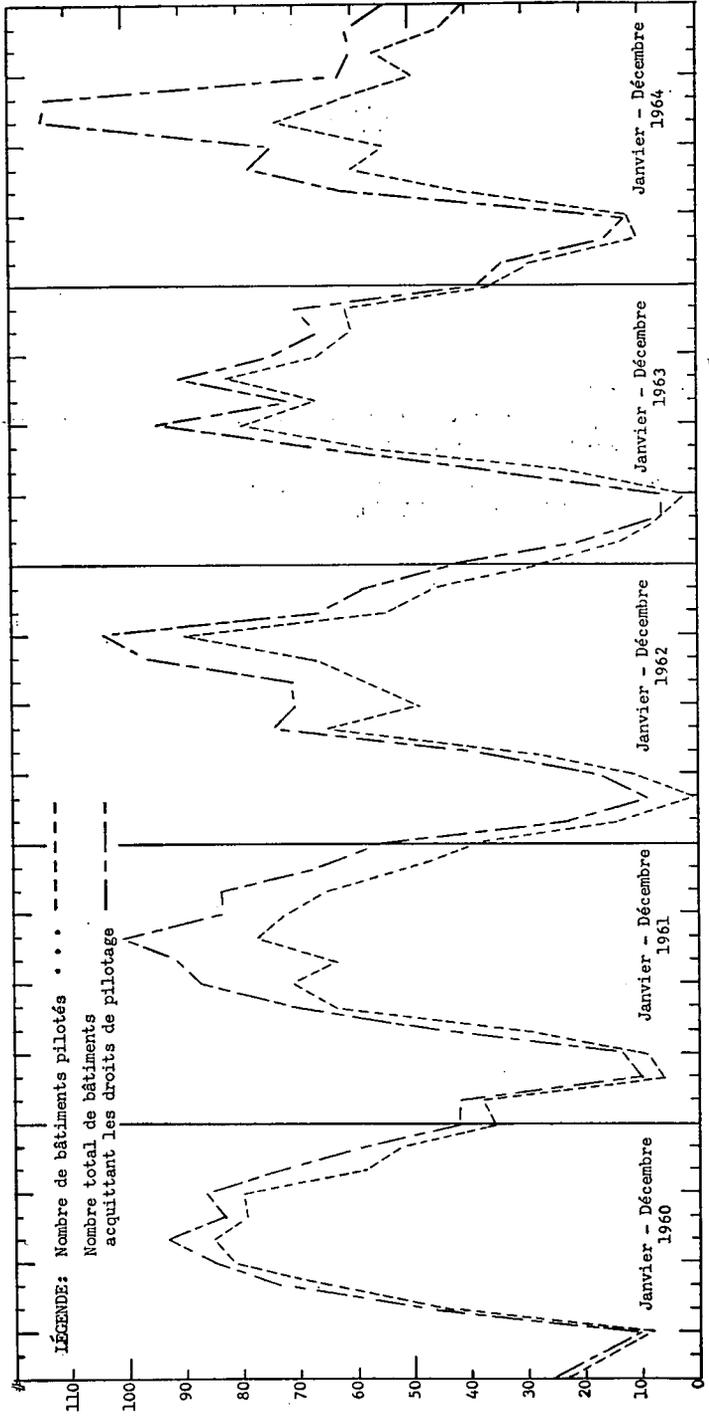
APPENDICE A

- (1) *Graphique*—1960 à 1964. Volume mensuel du trafic dans la circonscription de pilotage d'Humber Arm (T.-N.).
- (2) *Tableau*—1960 à 1964. Volume mensuel du trafic dans la circonscription de pilotage d'Humber Arm (T.-N.).

Appendice A(1)

VOLUME MENSUEL DU TRAFIC

Période de 1960 à 1964



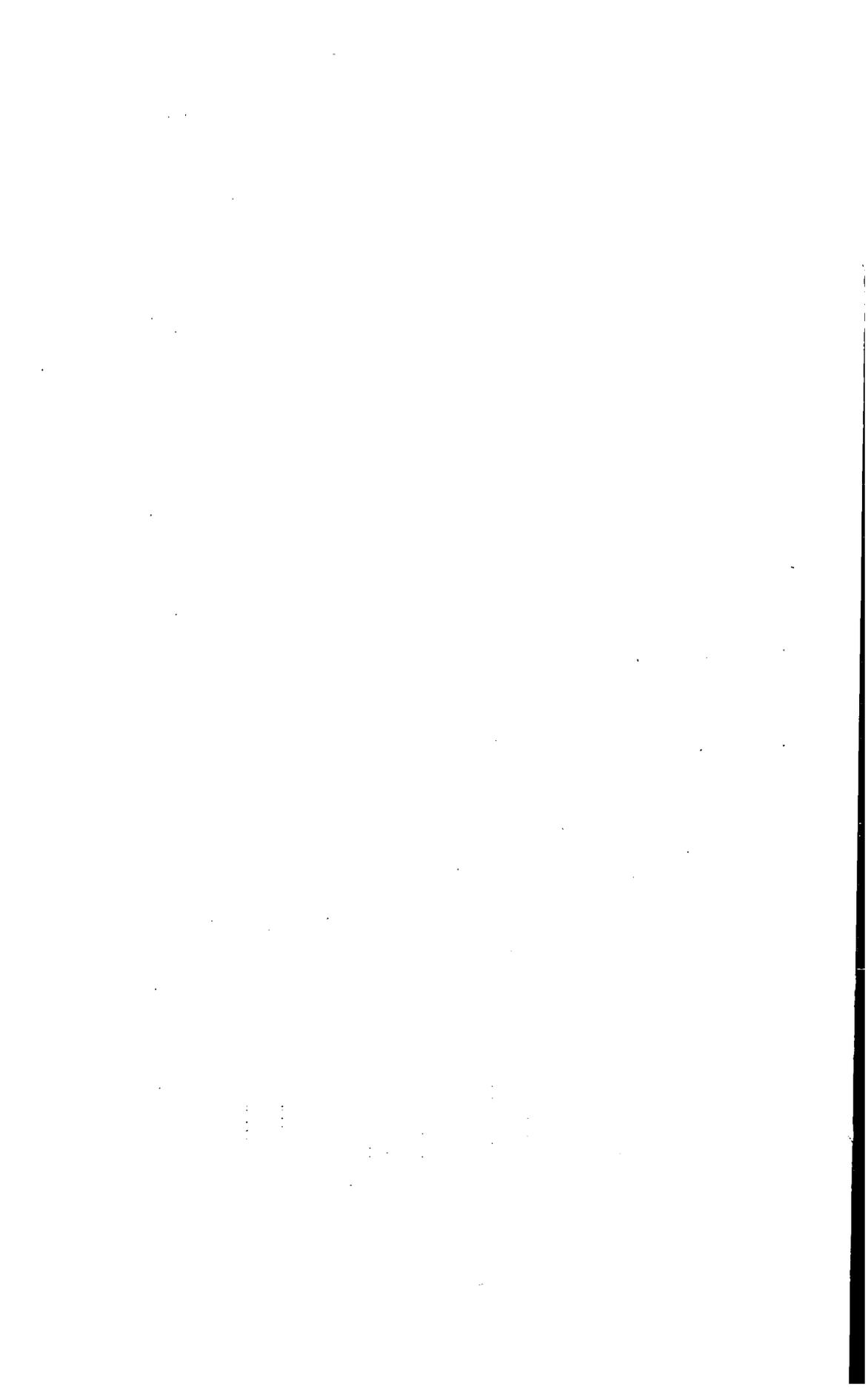
Appendice A(2)

VOLUME MENSUEL DU TRAFIC

Période de 1960 à 1964

Mois	Nombre d'arrivées, départs et mouvements effectués sans pilote*					Nombre de bâtiments pilotés					Nombre total de bâtiments acquittant les droits de pilotage				
	1960	1961	1962	1963	1964	1960	1961	1962	1963	1964	1960	1961	1962	1963	1964
	Janvier.....	2	3	9	7	6	23	38	14	13	28	25	41	23	20
Février.....	0	4	8	0	6	16	6	1	6	10	16	10	9	6	16
Mars.....	2	4	7	4	0	8	9	11	2	12	10	13	18	6	12
Avril.....	4	15	10	8	20	44	31	30	21	41	48	46	40	29	61
Mai.....	10	8	9	10	18	63	63	65	57	60	73	71	74	67	78
Juin.....	4	16	21	15	20	81	71	49	79	54	85	87	70	94	74
Juillet.....	8	28	13	5	39	85	63	58	66	73	93	91	71	71	112
Août.....	4	24	29	8	49	79	77	67	82	62	83	101	96	90	111
Septembre.....	6	11	14	8	13	82	72	90	66	49	88	83	104	74	62
Octobre.....	5	18	12	6	4	69	65	54	60	56	74	83	66	66	60
Novembre.....	7	15	12	9	16	52	51	46	61	45	59	66	58	70	61
Décembre.....	5	17	15	2	14	36	39	28	36	41	41	56	43	38	55
TOTAL.....	57	163	159	82	205	638	585	513	549	531	695	748	672	631	736
Moyenne mensuelle.....	4.8	13.6	13.3	6.8	17.1	53.2	48.8	42.8	45.8	44.3	57.9	62.3	56.0	52.6	61.3

*Pour les années 1963 et 1964, le nombre se rapportant aux mouvements est donné sans tenir compte si les bâtiments ont été pilotés ou non. Pour ces années-là, on a ajouté le nombre de mouvements au «nombre de bâtiments pilotés» (trajets à l'entrée et à la sortie, et mouvements).



Subdivision V

CIRCONSCRIPTION DE PILOTAGE DE
PORT-AUX-BASQUES (T.-N.)

Chapitre A

LÉGISLATION

1. LOI ET RÈGLEMENTS

PRÉAMBULE

La situation juridique est la même que celle de la circonscription de pilotage de Botwood (Cf. p. 622). Port-aux-Basques fut le troisième port de pilotage de Terre-Neuve créé circonscription de pilotage après la mise en application de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande à Terre-Neuve.

Le gouverneur en conseil prit deux décrets créant la circonscription et nommant son autorité de pilotage:

- a) Le C. P. 1964-2017, du 23 décembre 1964, pris en vertu des articles 324 et 326 de la Loi, créant la circonscription de pilotage de Port-aux-Basques à compter du 1^{er} janvier 1965, fixant ses limites et rendant obligatoire le paiement des droits (pièce 1462c);
- b) Le C. P. 1964-2018, du 23 décembre 1964, pris en vertu de l'article 325, nommant l'Autorité de pilotage de Port-aux-Basques à compter du 1^{er} janvier 1965 (pièce 1462c).

Port-aux-Basques avait déjà été proclamé port public, en vertu de l'article 600 de la Loi, par C. P. 1957-1659, du 13 décembre 1957 et ses limites, décrites comme suit:

«Toutes les eaux à marée de Port-aux-Basques à l'ouest de la longitude 59° 07' W et au nord de la latitude 47° 34' N.» (pièce 1462i)

La législation sur Port-aux-Basques fut complétée le 25 mars 1965 lors de l'approbation par C. P. 1965-560 du nouveau règlement de la circonscription établi par l'autorité de pilotage (pièce 278).

(1) CRÉATION DE LA CIRCONSCRIPTION ET QUESTIONS CONNEXES

La circonscription fut créée, comme on vient de le dire, par C. P. 1964-2017, du 23 décembre 1964. Ce décret en conseil rendait obligatoire le paiement des droits et fixait comme limites de la circonscription la même zone que définie dans une législation antérieure aujourd'hui abolie, c.-à-d.:

« . . . pour inclure toutes les eaux navigables du port de Port-aux-Basques au nord-ouest d'une ligne allant de Channel Head à Shoal Point; . . . »

Contrairement à l'usage, les eaux de la circonscription ainsi définies ne comprennent pas toutes les eaux du port public. Les limites maritimes de la circonscription sont situées à 1,200 pi. environ en deçà de l'extrémité des lignes marquant les limites maritimes du port.

Dans le C. P. 1964-2018, le gouverneur en conseil maintenait le régime d'une commission locale, nommait comme autorité de pilotage les trois anciens commissaires du pilotage: M. I. E. Davis, président, Dr. C. L. Legrow et M. H. Dolomount, membres, et en vertu de l'article 328 de la Loi, sanctionnait la nomination, par l'autorité de pilotage, de M. H. Dolomount comme secrétaire-trésorier. Ce décret en conseil reste muet sur la rémunération de ce dernier, mais le règlement de la circonscription traite du sujet.

(2) ORDONNANCES DE L'AUTORITÉ DE PILOTAGE

Peu après leur nomination, les commissaires du pilotage soumièrent un règlement général de la circonscription destiné à remplacer l'ancien règlement, aboli à compter du 31 décembre 1964. Ce nouveau règlement général fut ratifié par le gouverneur en conseil, le 25 mars 1965, comme on l'a dit précédemment (C. P. 1965-560 [pièce 278]). Ce décret de confirmation mentionnait également, par erreur, que le règlement général «révoquait les règlements établis en vertu du statut de Terre-Neuve *Of Outport Pilots and Pilotage*, chapitre 179 des statuts refondus de Terre-Neuve, 1916 (troisième série), et leur substituait le règlement général annexé de la circonscription de pilotage de Port-aux-Basques» (Cf. p. 622).

Ce règlement général n'a pas été modifié depuis. Il reproduit mot à mot le règlement général de la circonscription de Botwood (Cf. pp. 623 et suiv.), avec les exceptions suivantes:

- a) La rémunération du secrétaire est fixée à 5% des recettes brutes de la circonscription.
- b) Les petits bâtiments étrangers de moins de 250 tjn sont exemptés et l'exemption accordée aux navires à vapeur effectuant les voyages définis à l'article 346(e) (ii) et (iii) de la Loi sur la marine marchande est partiellement retirée. Il y a exemption totale pour tous les vapeurs se livrant exclusivement au cabotage à Terre-Neuve et pour les vapeurs de moins de 1,000 tjn naviguant au cabotage ou dans les eaux intérieures. Pour les navires de 1,000 tjn et plus, le paiement est obligatoire à concurrence du cinquième, dans le cas «d'un navire à vapeur entrant régulièrement dans la circonscription et en sortant au moins une fois par 48 heures, conformément à un horaire publié des arrivées et départs», c.-à-d. le transbordeur d'automobiles du Canadien National assurant le service entre Sydney et Port-aux-Basques, et des deux tiers pour les autres vapeurs.

- c) Le mode de financement du coût d'exploitation de la circonscription et du service est le même que pour la circonscription d'Humber Arm. Toutes les recettes sont censées appartenir à l'autorité de pilotage, la rémunération des pilotes prend la forme d'un salaire fixé unilatéralement tous les ans par l'autorité de pilotage, plus tout boni qu'elle peut décider d'octroyer à la fin de l'année, et le surplus existant après la fin de l'année s'accumule comme réserve pour le paiement des dépenses courantes, les dépenses importantes de capital prévues et les déficits d'exploitation possibles. La seule différence sensible dans cet article réside en ceci, que l'Autorité de pilotage de la circonscription d'Humber Arm doit (*shall*) distribuer des bonis, après déduction requise pour le fonds de réserve, alors que l'Autorité de Port-aux-Basques peut (*may*) le faire (à sa discrétion).
- d) Les taux prennent la forme habituelle d'une échelle basée sur la jauge nette à une différence près, que chaque taux est établi pour un trajet aller et retour (entrée et sortie). On impose un minimum de \$11.20 sur les bâtiments de 120 tjn et moins; pour ceux de 700 à 800 tjn, les taux sont de \$48 et pour chaque 100 tonneaux supplémentaires, un taux uniforme de \$2.40. Les droits de mouvements sont forfaitaires et de \$12. Il n'y a pas de frais de remorqueur. En outre, on applique une majoration de 15% sur tous les droits de pilotage.

2. HISTORIQUE DE LA LÉGISLATION

Port-aux-Basques fut proclamé port de pilotage en vertu de la *Newfoundland Outport Pilotage Legislation*, en date du 13 décembre 1910, pour prendre effet le 1^{er} juillet 1911. Les règlements sur le pilotage, de 1911 à 1953, ressemblent à ceux des autres ports secondaires de Terre-Neuve, plus particulièrement à ceux d'Humber Arm, et le gouverneur général les ratifia, en vertu des pouvoirs que lui conféraient l'article 11 des Conditions de l'Union de Terre-Neuve au Canada et l'article 6 du statut de Terre-Neuve *Of Outport Pilots and Pilotage*, par C. P. 1953-1234, du 5 août 1953 (pièce 278).

Les limites de la circonscription demeurèrent inchangées et une station d'embarquement fut établie à proximité de sa limite maritime. Le règlement prévoyait un pilotage entièrement dirigé et les diverses responsabilités furent réparties entre le président de la commission, le secrétaire-trésorier et le chef pilote, comme à Humber Arm. Les pilotes étaient des employés de l'autorité de pilotage; l'organisation financière et la procédure étaient aussi les mêmes. La seule légère différence consistait en ce que les commissaires du pilotage, bien que tenus de fournir un bateau-pilote et d'en assurer le service, n'avaient

pas à fournir une station de pilotes. Les exemptions étaient les mêmes, sauf que tous les bâtiments ne dépassant pas 100 tjn étaient également exemptés. La commission devait fixer la rémunération du secrétaire-trésorier au cours de son assemblée annuelle.

Les taux étaient ceux actuellement en vigueur, y compris la majoration de 15%, sauf qu'autrefois on imposait un droit maximal de \$48 aux navires à voiles et de \$96 aux navires à vapeur. Les bâtiments immatriculés à Terre-Neuve et naviguant suivant un horaire entre toute autre province du Canada et le port étaient tenus de payer la moitié du taux de pilotage normal.

Chapitre B

MÉMOIRES

Le seul mémoire concernant spécifiquement le pilotage à Port-aux-Basques fut présenté à Sydney par le Canadien National (pièce 402). Pour les recommandations énoncées dans ce mémoire, cf. pages 285 et 286.

PREUVE

1. DESCRIPTION GÉNÉRALE

La circonscription de pilotage de Port-aux-Basques est située à l'extrémité sud-ouest de Terre-Neuve, à environ huit milles au sud-est de Cape Ray. Les limites de la circonscription sont approximativement les mêmes que celles du port public qui les dépassent, vers le large, de quelque 1,200 pieds jusqu'à la bouée à sifflet de l'entrée du chenal. A quelque 2,000 pi. au sud-est de cette bouée gît le Southeast Shoal: Port-aux-Basques est le seul port de la circonscription et c'est un port douanier.

L'entrée profonde et bien marquée, à partir de la limite maritime de pilotage, se trouve entre Channel Head et Shoal Point, à un mille des quais. Rectiligne sur trois quarts de mille et marquée par des feux d'alignement, elle s'incurve ensuite autour de l'île Vardys et s'élargit à environ 400 pi.

Southeast Shoal, le haut-fond du sud-est, où la profondeur est de 32 pi., peut constituer un risque pour les bâtiments à fort tirant d'eau, mais les principaux dangers sont East Baldwin Rock et Middle Baldwin Rock, ce dernier à environ 4 câbles de l'entrée où le chenal s'étrécit à environ 350 pi. Les bâtiments entrant avec une forte houle de l'arrière sont sujets à embarder. Les deux écueils sont clairement marqués par des bouées lumineuses et à cloche.

Pendant l'hiver, de très forts vents de sud-est provoquent souvent une grosse houle à l'entrée du port, facteur important dont il faut tenir compte pour l'amarrage et l'appareillage. A cause du risque, le pilote déconseille parfois au capitaine d'entrer. P. ex., en 1962, cinq ou six navires restèrent en dehors pour cette raison.

Il y a peu de courant dans le port. Pendant le flot, un courant vient de l'ouest, entre dans le port où il tourne au nord et à l'est, mais en marées de morte-eau le courant est pratiquement nul.

Le port est profond, mais petit; l'amarrage et l'appareillage deviennent difficiles par forts vents. Il existe plusieurs petits quais et deux grands quais, celui du terminus du transbordeur du Canadien National, le long duquel la profondeur minimale est de 28 pi. au poste d'amarrage principal, et le quai au papier, avec 29 pi.

La brume occasionnelle gêne peu les mouvements des bâtiments. La navigation au radar donne d'excellents résultats par suite des ondulations de la côte.

TRAFIC MARITIME ET PILOTAGE

Le trafic maritime se compose en grande partie de bâtiments réguliers, c.-à-d. ceux du Canadien National, les pétroliers de l'*Imperial Oil*, les petits bâtiments exploités par la *Blue Peter Steamships* et parfois des chalutiers venant chercher refuge dans le port pendant l'hiver à cause de la présence des glaces dans le golfe Saint-Laurent (Cf. p. 694).

Le tableau suivant indique le nombre d'arrivées de bâtiments de 250 tjn et plus et leur jauge moyenne nette, le nombre de ceux ayant acquitté les droits de pilotage et leur jauge moyenne nette, et le nombre de ceux ayant employé un pilote.

COMPARAISON DES STATISTIQUES DU B.F.S. ET DU PILOTAGE
POUR PORT-AUX-BASQUES

Année	Bâtiments de 250 tjn et plus			Bâtiments acquittant les droits de pilotage		
	(Arrivées)			(Arrivées)		
	Nombre de bâtiments	Jauge nette moyenne	Effectif moyen des pilotes	Nombre de bâtiments	Jauge nette moyenne	Nombre de bâtiments ayant employé des pilotes
1958.....	1,006	1,014.4		n/a	—	n/a
1959.....	635	2,562.6		n/a	—	n/a
1960.....	727	2,466.4	1.5	698	2,541.0	40
1961.....	781	2,260.3	1	625	3,781.1	68
1962.....	849	1,986.2	1	711	2,307.9	41
1963.....	995	1,876.6	1	969	1,858.6	41
1964.....	886	1,937.8	1	969	1,833.1	39
1965.....	940	3,081.8	1.5	804	3,356.5	n/a
1966.....	1,021	3,187.8	2	771	4,003.6	n/a
1967.....	1,147	3,143.1	2	809	3,723.0	n/a

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièces 1483, 276 et 1463c.

On ne tient que les statistiques sur le pilotage nécessaires au calcul et à la perception des droits. On ne distingue donc pas les navires pilotés de ceux qui ont acquitté les droits sans employer un pilote. Les recherches auxquelles s'est livrée la Commission ont montré que les chiffres donnés dans les rapports annuels de l'autorité de pilotage sur le nombre d'affectations données aux pilotes sont absolument inexacts. Les chiffres de la dernière colonne du tableau ci-dessus ont été établis par le secrétaire de la circonscription, à la demande de la Commission. Ils concernent les navires effec-

tivement pilotés (du moins à l'entrée) à l'exception des bâtiments du Canadien National, qui n'emploient pas de pilote (pièce 1463c).

Le tableau suivant est établi d'après les statistiques tenues par le pilote A. J. Melbourne dans son propre journal. A la demande de la Commission, il a identifié les navires réellement pilotés et les mouvements effectués. Les renseignements qu'on en tire diffèrent aussi de ceux provenant d'autres sources et indiquent un nombre encore plus faible d'affectations de pilotage.

Année	Nombre total de bâtiments	Non pilotés	Pilotés	Mouvements	Nombre annuel d'affectations
1958.....	804	790	14	4	18
1959.....	595	581	14	9	23
1960.....	700	684	16	28	44
1961.....	731	694	37	55	92
1962.....	809	792	17	23	40
1963.....	959	913	46	9	55

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS : pièce 1462s 3.

Ces tableaux prouvent que le nombre de bâtiments employant des pilotes est extrêmement faible par rapport au nombre de ceux qui entrent dans le port.

Cette situation est surtout attribuable à trois facteurs:

- a) la facilité relative de la navigation;
- b) la plus grande partie du trafic se compose d'arrivées et de départs réguliers des bâtiments du Canadien National assurant le service de transbordeur entre North Sydney et Port-aux-Basques ou se livrant au cabotage (Cf. *Tableau*, p. 694);
- c) le petit nombre de bâtiments étrangers; le total des marchandises manipulées par les bâtiments étrangers atteint moins de 1%.

La facilité de la navigation dans la circonscription est démontrée par le fait qu'avant 1965 la plupart des navires se dispensaient des services d'un pilote, bien qu'ils fussent obligés d'acquitter la totalité des droits.

Le transbordeur m/v *William Carson* du Canadien National, 4,604 tjn, est le plus grand bâtiment touchant régulièrement Port-aux-Basques. En 1963, p. ex., il compte pour 206 arrivées. Le pilote déclara que les plus grands navires qu'il avait pilotés jaugeaient de 3,000 à 4,000 tjn.

Le surintendant maritime du Canadien National pour la région de Terre-Neuve témoigna de la longue expérience des capitaines et des lieutenants du m/v *William Carson* et du s/s *Cabot Strait*, deux navires qui voyagent régulièrement entre North Sydney et Port-aux-Basques. Le Canadien National alléguait que, dans ces conditions, il était abusif de soumettre son service au paiement obligatoire des droits.

Jusqu'en 1965, la plus grande partie des revenus (86%) provenait des droits de pilotage imposés au m/v *William Carson* et la plupart du reste était les droits perçus de bâtiments n'employant pas de pilote. C'est évidemment une situation illogique (Cf. *Titre I*, p. 677). On se reportera aussi au graphique (*Appendice A [I]*) qui indique le volume mensuel du trafic pour les années 1959 à 1963 et l'incidence sur ce dernier des arrivées des bâtiments du C. N.

D'après le *Newfoundland Pilot* (3^e édition) «la plus grande partie du trafic a lieu en hiver, avec l'exportation du poisson et du papier-journal produit par l'usine de Corner Brook».

COMMENTAIRE

Voilà un exemple frappant de la situation illogique et absurde résultant de l'exercice sans discernement d'un pouvoir discrétionnaire.

Dans les statuts de Terre-Neuve et du Canada relatifs au pilotage, le paiement obligatoire des droits ne constituait qu'un moyen d'exception à n'adopter que dans la mesure de la nécessité d'assurer à une circonscription un revenu adéquat en vue de maintenir les services de pilotage voulus. Au contraire, lors de la création des circonscriptions, on imposa le paiement obligatoire d'une manière courante, et presque toujours au delà des besoins financiers raisonnables. A Port-aux-Basques, l'abus est criant. On a profité de façon injustifiable du fait qu'un service de transbordeur utilisant ce port était assuré par une agence de la Couronne.

La demande en pilotage à Port-aux-Basques est si faible qu'elle ne justifie pas l'organisation d'une circonscription de pilotage conforme aux termes de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande.

2. ORGANISATION

L'ancienne forme d'organisation est demeurée inchangée; l'autorité de pilotage se compose de trois commissaires et les anciens titulaires sont demeurés en fonction. Ils ont tous été nommés en même temps par le C.P. 1953-63, du 16 janvier 1953.

Le président, M. I.E. Davis, est le percepteur des douanes; le deuxième membre, le docteur C.L. Legrow, médecin de la localité, et le troisième membre et secrétaire-trésorier, M. Henry Dolomont, inspecteur principal des écoles.

Le secrétaire-trésorier n'effectue que du travail de bureau; il perçoit les droits de pilotage, paie les salaires des pilotes et des bateliers et les autres dépenses de la circonscription. Il rédige aussi les procès-verbaux des réunions des commissaires.

3. PILOTES

Avant 1960, il y avait deux pilotes. De 1960 au 1^{er} juillet 1965, la faible demande en pilotage fut satisfaite par un seul pilote, M. Allan James Melbourne. Le 1^{er} juillet 1965, le nombre des pilotes fut porté à deux par la nomination de M. Nelson Miles.

M. Melbourne devint pilote en 1954. Il détient un certificat de service de capitaine, réunissant un minimum de trois années de service comme capitaine au cabotage et ayant réussi à l'examen requis. Il a acquis son expérience sur des bâtiments d'environ 30 tjn effectuant du cabotage à Terre-Neuve. Il n'a pas fait d'apprentissage. Il devint pilote après une annonce de poste vacant par les commissaires du pilotage qui, après un interrogatoire portant sur sa qualification, l'acceptèrent. Il n'avait aucune expérience de l'accostage de plus grands bâtiments, mais il acquit l'adresse voulue sans informer les capitaines de l'insuffisance de sa formation.

M. Nelson Miles est l'ancien batelier. Il détient un certificat de service de capitaine limité aux bâtiments de 350 tx.

Au cours de ces dernières années, on n'a signalé aucun sinistre maritime impliquant des pilotes. Le pilote Melbourne témoigna que deux accidents s'étaient produits depuis 1959. Le *Labeka* heurta l'ancien quai du C.N. pendant l'hiver 1960, le pilote étant à bord; une panne de machine l'empêcha de stopper le bâtiment car il ne disposait que de l'ancre bâbord (l'ancre tribord était gelée dans l'écubier). Le pilote ne fut pas blâmé. Au cours de l'automne 1962, le m/v *Ardglen*, par brume, heurta le brise-lames de l'ouest. Le pilote n'était plus à bord; il avait débarqué au large de l'île Vardys, craignant ne le pouvoir plus au large. Il semble que le capitaine connaissait bien le port puisqu'il avait entré et sorti son bâtiment à plusieurs reprises.

Entre 1963 et 1967, trois sinistres maritimes ont été signalés (sans compter un incendie). Aucun des navires en cause n'avait de pilote à bord (pièce 1467).

- a) Le 21 juin 1966, le m/v *Elise Marie*, amarré, fut heurté par le m/v *Leif Eiriksson*, par suite de difficultés mécaniques, et subit des avaries estimées à \$25,000.
- b) Le 22 juillet 1966, le m/v *Loretta and Marion* s'échoua par brume épaisse; perte totale.
- c) Le 22 février 1967, le transbordeur m/v *Patrick Morris* entra en collision avec le transbordeur m/v *William Carson*, et s'échoua; l'accident est attribuable au vent violent; les deux bâtiments ne subirent que des avaries mineures.

COMMENTAIRE

Les opérations de pilotage étant insuffisantes pour tenir un seul pilote suffisamment occupé, la seule justification de la nomination d'un second pilote serait d'assurer le service en cas de maladie ou d'absence pour d'autres motifs.

La disponibilité continue de deux pilotes est inutile et impose un fardeau financier injustifié à la circonscription. Dans ces conditions, on ne devrait pas interdire aux pilotes de se livrer à d'autres occupations, à condition que l'un d'eux soit rapidement disponible pour le service.

4. OPÉRATIONS DE PILOTAGE

STATION D'EMBARQUEMENT ET STATION DE PILOTES

De la preuve reçue, il semble que les pilotes embarquent et débarquent normalement au voisinage de la limite maritime de la circonscription. Occasionnellement, comme on l'a déjà mentionné, le débarquement s'effectue, par mauvais temps, bien à l'intérieur du port.

Il n'y a pas de station de pilotes. Cependant on utilise, pour le bateau-pilote, un petit hangar appartenant à la Commission de pilotage de Port-aux-Basques. De 10 pi. de long sur 8 pi. de large, il fut construit en 1949 sur le quai où s'amarré le bateau-pilote. Il n'y existe aucun logement pour les pilotes et il sert simplement à entreposer des pièces de rechange du moteur et d'autres pièces d'équipement du bateau-pilote.

Le bateau-pilote *Incha* fut construit à North Bay, Terre-Neuve, en 1954, spécialement pour la circonscription. Ses caractéristiques sont 34'5" de long, 10.8 pi. de large, 4'9" de tirant d'eau, coque en bois, ponté et des sièges; un moteur diesel de 72 H.P.; équipé du radiotéléphone, mais non du radar ni du sondeur à écho. Le pilote déclara qu'il donne satisfaction. Il est radoubé et réparé chaque année (autrefois, sur place, mais ces dernières années, à North Sydney) et on le remplace temporairement par un bateau local.

L'unique batelier est de service 24 heures par jour et toujours prêt à répondre à un appel. Il est également chargé de l'entretien général du bateau.

On n'exige aucun préavis pour une demande de pilote. En 1963, l'usage voulait que l'E.T.A. fût transmis au pilote par les agents ou par la station radio.

Le bateau-pilote met 10 à 15 minutes pour atteindre, du port, la station d'embarquement. Par beau temps, il faut, pour un bâtiment, environ 20 minutes, de la station d'embarquement au poste d'amarrage et, par mauvais temps, approximativement 10 minutes de plus. Il faut à peu près autant pour la sortie.

5. RÉMUNÉRATION DES PILOTES ET TARIF

Comme dans la circonscription d'Humber Arm, il n'y a pas de relation directe entre le tarif et la rémunération des pilotes, puisque ceux-ci sont considérés comme des employés de l'autorité de pilotage et leur rémunération consiste en un salaire fixé tous les ans par cette autorité, qui peut aussi leur accorder un boni. La circonscription étant financièrement autonome, il existe cependant un rapport indirect.

En ce qui concerne le montant du «salaire net» des pilotes et du batelier, nous nous référons au tableau de la page 696.

De plus, l'autorité de pilotage paie à l'acquit des pilotes et du batelier, la moitié de leur prime annuelle d'annuité (Cf. p. 696), leur contribution au Régime de pensions du Canada, depuis 1966 (pièce 1500) et leur cotisation d'assurance-chômage. Le tableau suivant donne en détail la rémunération payée au pilote et au batelier en 1963.

	Pilote	Batelier
Salaire.....	\$ 8,132.84	\$ 7,144.04
Boni.....	6,400.00	5,000.00
Assurance-chômage.....	48.96	48.96
Demi-prime d'annuité.....	236.40	413.88
Demi-cotisation au Régime de pensions du Canada (depuis 1966).....	n/a	n/a
Rémunération totale.....	\$14,818.20	\$12,606.88

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1462s 3.

Les pilotes et le batelier sont remboursés de toutes les dépenses engagées dans l'exercice de leurs fonctions. P. ex., en 1963, on remboursa \$1,070.69 au pilote Melbourne et \$35.85 à M. Miles, alors batelier (pièce 1462s 3).

La structure du tarif est la même que dans les autres circonscriptions de Terre-Neuve, c.-à-d. des taux de base sous forme d'une échelle basée sur la jauge nette, plus une majoration. L'unique différence, c'est qu'aucun taux n'est prévu pour un seul trajet, entrée ou sortie. Le tarif n'autorisant pas un taux partiel pour un pilote employé pour un seul trajet, le plein tarif s'applique, même sans paiement obligatoire. La Commission estime que cela constitue un fardeau inutile imposé aux transports par eau et qu'il faudrait y remédier. Port-aux-Basques est la seule circonscription au Canada où existe ce régime.

Comme pour la circonscription d'Humber Arm, aucune raison particulière ne justifie le maintien d'une majoration puisque tout le revenu provenant de l'application du tarif est porté au crédit de la caisse de pilotage, sans aucune distinction.

Au sujet de la structure du tarif, cf. les observations à la page 592.

On n'a apporté aucune modification essentielle au tarif depuis 1953. La diminution notable des recettes totales depuis 1965 est attribuable à la réduction du paiement obligatoire des droits, appliquée en 1965, et par laquelle les caboteurs et les bâtiments d'eaux intérieures acquittent seulement les deux tiers (pour un transbordeur, le cinquième) des droits normaux lorsqu'ils n'emploient pas un pilote. Cela ressort clairement du tableau de la page 694 qui montre les recettes totales de la circonscription pour les années 1960 à 1967 et la comparaison avec les droits acquittés par les bâtiments du C.N. qui n'ont pas employé de pilote au cours de ces mêmes années.

6. ADMINISTRATION FINANCIÈRE

Les droits sont normalement perçus par le secrétaire-trésorier. Il établit les factures d'après les renseignements obtenus du capitaine du navire ou de l'agent des douanes. La perception des droits n'a donné lieu à aucune difficulté.

Cette circonscription est administrée financièrement comme la circonscription d'Humber Arm (Cf. p. 672).

Le travail administratif occasionné par la demande réelle de pilotage serait peu absorbant, mais le secrétaire passe la plus grande partie de son temps à la perception et au partage des revenus importants provenant des bâtiments non exemptés qui se dispensent des services d'un pilote.

L'absence de statistiques ne permet pas un calcul précis du revenu provenant du paiement obligatoire des droits, mais les droits perçus pour les opérations de pilotage proprement dites sont, en comparaison, insignifiants.

Cela ressort du décompte du revenu par usager que contenaient les rapports annuels antérieurs à 1962. On sait que les navires du C.N. n'employaient pas de pilote; il est probable que les petits bâtiments de la *Blue Peter Steamships* ne recouraient pas plus aux services d'un pilote à Port-aux-Basques qu'à Saint-Jean; et il est plausible de penser que la plupart des navires de l'*Imperial Oil Limited* s'en dispensaient aussi. Le rapport annuel de la circonscription groupait ainsi les recettes de 1960:

Canadien National.....	\$ 34,201.73
Imperial Oil Limited.....	1,341.76
Chalutiers étrangers.....	828.57
Blue Peter Steamships.....	216.12
Divers.....	83.77
Total.....	\$ 36,671.95

La répartition est demeurée sensiblement la même, comme le montre le tableau suivant qui donne le revenu total du pilotage dans la circonscription pour les années 1960 à 1967 et les sommes payées annuellement par le Canadien National.

Année	Total des recettes de pilotage	Total des droits de pilotage payés par le C.N.	Pourcentage des recettes brutes de pilotage de la circonscription payé par le C.N.
1960.....	\$ 36,671.95	\$ 34,842.55	95.0
1961.....	38,451.00	34,781.46	90.5
1962.....	37,280.38	34,825.59	93.4
1963.....	41,292.43	38,856.26	94.1
1964.....	42,740.07	40,339.48	94.4
1965.....	28,734.44	24,823.40	86.4
1966.....	24,286.85	20,738.00	85.4
1967.....	24,940.89	22,242.00	89.2

Le tableau de la page suivante indique les revenus de pilotage et les dépenses d'exploitation de la circonscription pour les années 1962 à 1967, non compris les revenus provenant d'autres sources, principalement les intérêts tirés des comptes d'épargne de la caisse de réserve. Ce tableau est établi sur les renseignements financiers fournis dans les rapports annuels de la circonscription qui ne contiennent que très peu de détails.

Dans les états financiers, toutes les dépenses autres que les salaires et la rémunération du secrétaire sont groupées sous une seule rubrique *Entretien*. Les renseignements puisés dans les livres du secrétaire-trésorier (pièce 1462s 3) fournissent des détails supplémentaires qui diffèrent quelque peu de la ventilation des dépenses. Pour l'année 1963, les revenus coïncident (\$41,292.43), mais le montant donné comme total des dépenses s'établit à \$33,949.57, c.-à-d. \$1,469.64 de plus. Les principaux articles de dépenses, mis à part les salaires des pilotes et des bateliers, et la rémunération du secrétaire, sont les suivants:

- a) \$1,200 payés annuellement à l'un des commissaires pour le loyer du quai sur lequel est érigé le hangar du pilote et pour le droit d'accès à ce quai, par sa propriété (on n'a pas clairement établi, dans la preuve, la nature de cette dépense annuelle);
- b) \$180 et \$18.96 pour le loyer et l'électricité du bureau du secrétaire;
- c) les dépenses des commissaires du pilotage, du secrétaire-trésorier, du pilote et du batelier, s'établissant respectivement à \$105, \$33.85, \$1,070.69 et \$35.85;
- d) réparations et fournitures du bateau-pilote et du hangar, \$758.74;
- e) prime des accidents du travail, \$581.50

Les rapports annuels restent muets sur l'état du fonds de réserve. Il se compose du solde du compte courant et des comptes d'épargne, à la fin de chaque année. Comme pour la circonscription d'Humber Arm, tout surplus de fin d'année, après la mise en réserve requise pour les frais d'exploitation, est investi dans les comptes d'épargne. A Port-aux-Basques, où les mois d'hiver sont normalement les plus actifs, il n'est nul besoin d'une réserve importante; elle sert à couvrir tout déficit d'exploitation. La réserve accumulée aux comptes courants et d'épargne s'élevait à \$41,515.13 au 31 décembre 1964. L'autorité de pilotage fit valoir que ce montant important devait éventuellement servir à l'achat d'un nouveau bateau-pilote (pièce 1463c). En 1967, les intérêts sur les comptes d'épargne s'élevaient à \$1,131.12. Au 31 décembre 1967, ce fonds de réserve se composait comme suit (pièce 1463r):

Espèces.....	néant
Compte courant.....	\$ 1,430.00
Comptes d'épargne.....	\$ 34,558.58
Total du fonds de réserve.....	\$ 35,988.58

Circonscription de pilotage de Port-aux-Basques (T.-N.)

	1962	1963	1964	1965	1966	1967
REVENUS						
Droits de pilotage.....	\$37,280.38	\$41,292.43	\$42,740.07	\$28,734.44	\$24,286.85	\$24,940.89
	<u>\$37,280.38</u>	<u>\$41,292.43</u>	<u>\$42,740.07</u>	<u>\$28,734.44</u>	<u>\$24,286.85</u>	<u>\$24,940.89</u>
DÉPENSES						
<i>Salaires:</i>						
Premier pilote.....	15,503.20	14,818.20	15,718.20	14,118.20	10,918.20	10,578.12
Second pilote.....	—	—	—	11,106.88	9,806.88	9,406.80
Premier batelier.....	13,766.88	12,606.88	13,206.88	800.00	525.00	930.43
Batelier adjoint.....	néant	400.00	600.00	néant	néant	203.20
Rémunération du secrétaire.....	1,864.00	2,604.62	2,137.00	1,436.72	1,214.34	1,247.04
Entretien.....	4,676.66	2,590.23	2,732.72	4,006.69	3,520.35	4,914.67
	<u>35,810.74</u>	<u>32,479.93</u>	<u>34,394.80</u>	<u>31,468.49</u>	<u>25,984.77</u>	<u>27,280.26</u>
Surplus (+) ou déficit (-).....	+1,469.64	+8,812.50	+8,345.27	-2,734.05	-1,697.92	-2,339.37
	<u>\$37,280.38</u>	<u>\$41,292.43</u>	<u>\$42,740.07</u>	<u>\$28,734.44</u>	<u>\$24,286.85</u>	<u>\$24,940.89</u>

7. CAISSE DE RETRAITE

En 1956, les commissaires du pilotage décidèrent d'acheter des rentes de l'État pour les deux pilotes alors à l'effectif et pour le batelier.

La commission paie la moitié des primes, les pilotes et le batelier, l'autre moitié. Les primes s'élevaient à \$650.28 en 1963. Le montant des primes varie en fonction de l'âge, \$236.40 pour le pilote Melbourne et \$413.88 pour le pilote Miles. Les prestations mensuelles sont de \$100, la vie durant, à compter de 65 ans.

Chapitre D

RECOMMANDATIONS

Les recommandations particulières relatives à la circonscription de pilotage de Port-aux-Basques figurent à la subdivision VI.

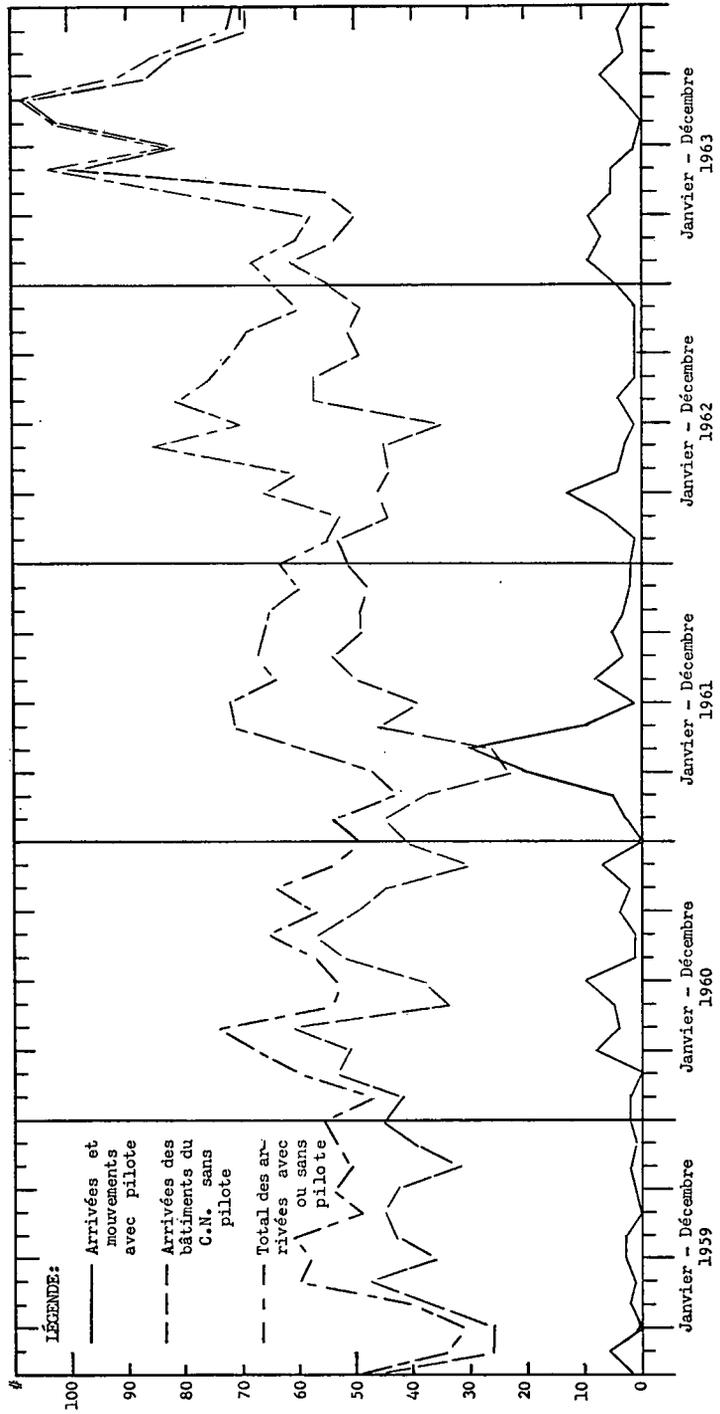
Chapitre E

APPENDICES

APPENDICE A

- (1) *Graphique*—1959 à 1963. Volume mensuel du trafic dans la circonscription de pilotage de Port-aux-Basques (T.-N.).
- (2) *Tableau*—1959 à 1963. Volume mensuel du trafic dans la circonscription de pilotage de Port-aux-Basques (T.-N.).

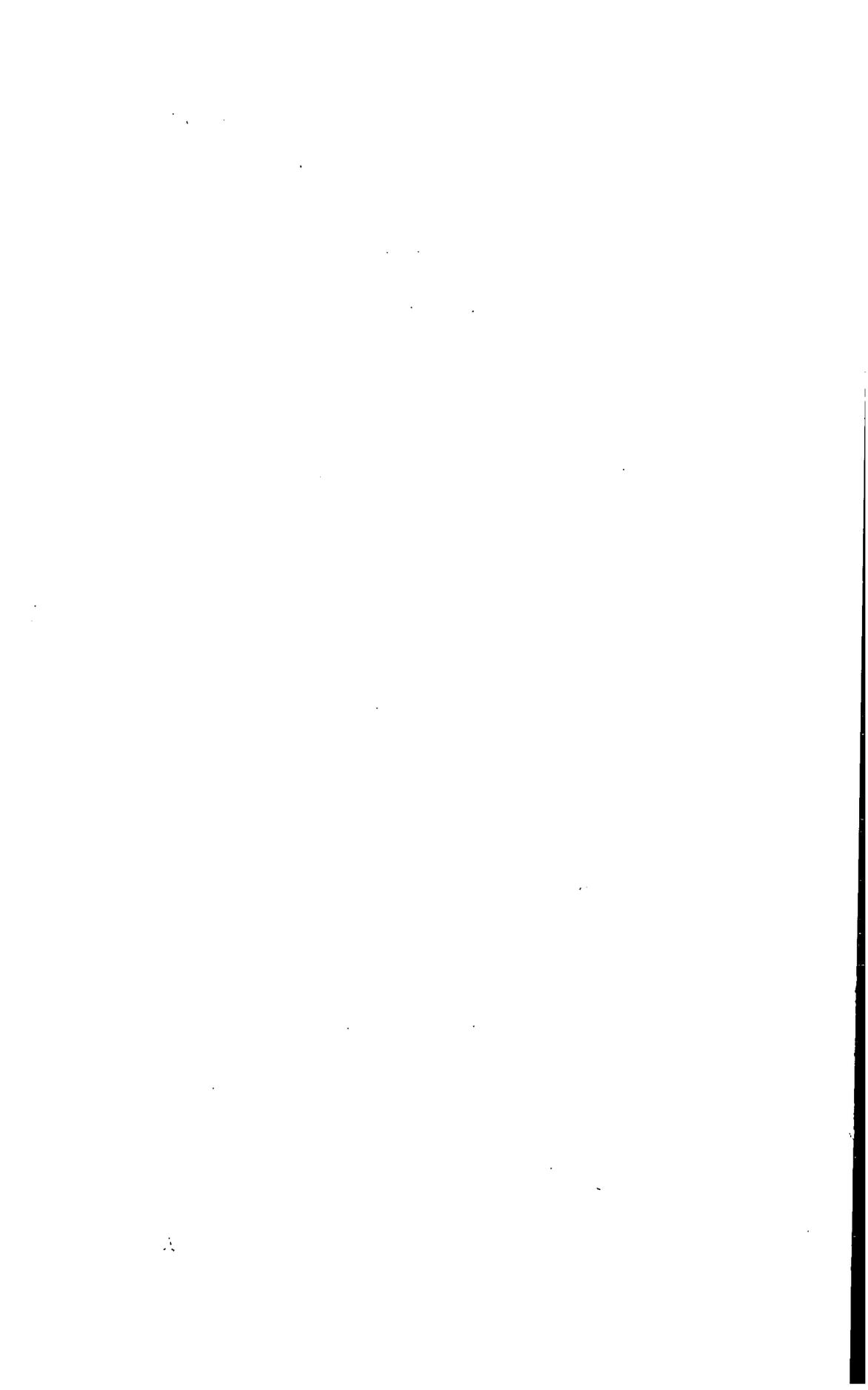
Appendice A(1)
 VOLUME MENSUEL DU TRAFIC
 Période de 1959 à 1963



Appendice A(2)
VOLUME MENSUEL DU TRAFIC
 Période de 1959 à 1963

Mois	Arrivées avec un pilote (entrées et sorties)			Mouvements avec pilote			Total des bâtiments pilotes			Arrivées des bâtiments du C.N. ne prenant pas de pilote			Total des arrivées avec ou sans pilote						
	1959	1960	1961 1962 1963	1959	1960	1961 1962 1963	1959	1960	1961 1962 1963	1959	1960	1961 1962 1963	1959	1960	1961 1962 1963				
Janvier.....	1	1	1 7	1	1	2 0	2	2	3 1	45	42	45	61	49	47	54	55	68	
Février.....	4	0	3 5	2	0	2 1	0	6	0 5	7	26	53	38	34	59	44	53	60	
Mars.....	0	7	13 7	0	1	7 6	1	0	8	9	26	51	23	31	67	47	66	58	
Avril.....	1	3	15 1	1	1	15 3	1	2	4	5	37	61	26	40	74	59	59	59	
Mai.....	0	1	2 1	1	4	8 2	0	1	5	5	48	34	46	60	54	71	85	104	
Juin.....	1	0	1 0	2	10	0 1	0	3	10	1	1	36	39	58	53	72	70	82	
Juillet.....	2	0	1 0	1	1	7 4	0	3	1	8	4	0	43	61	57	64	81	102	
Août.....	0	1	0 0	1	0	3 1	2	0	1	3	45	57	54	107	49	65	67	75	
Septembre.....	1	3	0 0	5	0	1 5	1	4	5	1	7	43	50	86	54	57	66	72	
Octobre.....	2	0	0 0	3	0	2 3	1	2	2	3	32	45	49	81	51	64	65	84	
Novembre.....	1	0	0 0	3	0	7 2	1	1	7	2	40	30	48	69	53	54	60	72	
Décembre.....	1	0	1 2	1	0	1 2	0	2	0	2	4	2	45	55	49	63	64	71	
TOTAL ANNUEL.....	14	16	37 17	46	9	28 55	23	9	44	92	40	55	466	584	913	700	731	809	959
Moyenne mensuelle.....	1.2	1.3	3.1 1.4	3.8	0.8	2.3 4.6	1.9	0.8	3.7	7.7	3.3	4.6	38.8	46.2	43.2	58.3	60.9	67.4	79.9

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1462s.



Subdivision VI

**RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES CONCERNANT
LES PORTS SECONDAIRES ET LES ZONES
CÔTIÈRES DE TERRE-NEUVE**

RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATION 1

Que la zone de l'île de Terre-Neuve, sauf la circonscription de pilotage de Saint-Jean, constitue une seule circonscription de pilotage du type intégré

Les opérations de pilotage restreintes dans les trois circonscriptions actuelles, sauf celle de Saint-Jean, ne motivent pas l'organisation de circonscriptions de pilotage distinctes. La décision de ne pas réorganiser le port de pilotage de Lewisporte comme circonscription de pilotage était bien fondée. La Commission estime que l'on devrait adopter la même solution pour la circonscription de pilotage de Port-aux-Basques, dont la principale fonction semble d'appliquer le régime de paiement obligatoire des droits par la perception de droits de pilotage de navires qui n'emploient pas de pilotes, sous le prétexte de maintenir un service de pilotage à peine nécessaire et qu'on utilise très peu.

D'autre part, il existe le long de la côte plusieurs petits ports et autres localités que les bâtiments fréquentent de temps à autre et dont les capitaines désirent l'aide d'une personne connaissant bien les lieux. Le plus souvent, ils en trouvent qui offrent leurs services à titre de pilote local, mais la demande insuffisante ne justifie pas la création de circonscriptions de pilotage distinctes, si bien qu'il n'y existe aucun mode de contrôle officiel et qu'il est presque impossible pour les capitaines de s'assurer de leur compétence avant de les employer.

La Commission estime que la meilleure solution serait la création d'une circonscription du type intégré (à laquelle nous nous référons comme *Circonscription de pilotage des ports secondaires de Terre-Neuve*) dont l'autorité de pilotage n'assumerait que la responsabilité de l'attribution des brevets, la fixation des taux et des fonctions accessoires. L'organisation proprement

dite de la fourniture des services dans chaque port ou localité relèverait de personnes intéressées résidant sur place et qui auraient toute liberté pour choisir le type d'organisation le mieux adapté aux besoins locaux.

Une telle organisation offrirait l'avantage d'une circonscription distincte pour chaque port secondaire sans présenter l'inconvénient d'une organisation trop poussée. Les transports par eau pourraient compter sur la compétence des pilotes locaux ou des conseillers en pilotage et, en contrepartie, ceux-ci seraient protégés, par leur brevet, contre la concurrence de personnes non brevetées, ce qui les encouragerait à maintenir leur adresse et leurs connaissances dans l'espoir d'une sécurité d'emploi raisonnable.

Il appartiendrait à l'autorité de pilotage de la circonscription proposée de se rendre compte des besoins actuels et futurs en services de pilotage et de la disponibilité de personnes qualifiées à fournir ces services en quelque port ou localité tombant sous sa juridiction virtuelle; d'apprécier si l'organisation existante ou proposée pour la fourniture de ces services est adéquate et, en l'absence d'organisation, proposer le type d'organisation qui lui semble la plus efficiente; enfin, de faire à l'autorité centrale des recommandations relatives à la promulgation des ordonnances de pilotage (Cf. *Titre I*, recommandation générale 17, pp. 556 et suiv.).

De plus, la Commission estime qu'une telle circonscription du type intégré devrait avoir sa propre autorité de pilotage sous forme d'une commission de trois membres. Si ses responsabilités devaient se limiter à l'attribution des brevets et la fixation des taux pour un ou deux ports, rien ne s'opposerait à ce que ceux-ci relèvent, à cette fin, de l'Autorité de pilotage de la circonscription de Saint-Jean; sinon, il y aurait lieu de craindre que ces fonctions ne fussent remplies que superficiellement.

L'autorité centrale devrait autoriser l'autorité de pilotage à attribuer des brevets de conseillers en pilotage, à la place ou en plus des brevets de pilotes, quand il semble que ce genre d'aide paraît suffisante et que l'on ne dispose pas d'un nombre suffisant de personnes aptes à devenir pilotes (Cf. *Titre I*, recommandation générale 12, pp. 540 à 542).

Les limites des eaux de pilotage de chaque port secondaire devraient être établies d'une manière réaliste, en vue d'éviter un volume de travail artificiel par la prolongation inutile des trajets de pilotage. Ainsi, les limites de la circonscription actuelle de Botwood devraient être conformes à la pratique actuelle, c.-à-d. ramenées bien en deçà de la zone, au large de Govers Harbour que l'on devrait désigner comme station d'embarquement. De même, les limites maritimes de la circonscription d'Humber Arm devraient coïncider avec les limites maritimes du port de Corner Brook où devrait être établie la station officielle d'embarquement des pilotes. Les limites actuelles remontent à l'époque des voiliers dont la manœuvre exigeait beaucoup d'espace, ce qui n'est plus vrai pour les bâtiments modernes.

RECOMMANDATION 2

Que les divers services de pilotage de la circonscription proposée des ports secondaires de Terre-Neuve soient classés comme services privés

Conformément aux critères énoncés dans la recommandation générale 17 (Cf. *Titre I*, p. 559), les services de pilotage des ports secondaires de la côte de Terre-Neuve devraient être classés comme services privés. Ces ports desservent uniquement les environs immédiats et généralement une seule industrie locale importante.

Si les groupes locaux considèrent qu'un service de pilotage efficace les avantage, il leur appartient de s'assurer de la fourniture de ce service par des personnes satisfaisant aux exigences que l'autorité de pilotage juge nécessaires pour le port concerné, et qu'elle impose par des règlements *ad hoc*, et d'adopter le genre d'organisation que l'autorité centrale a jugée la plus conforme aux exigences locales et approuvée par ordonnances de pilotage appropriées. Chaque service de pilotage distinct devrait être financièrement autonome, comme c'est actuellement le cas. Si les conditions locales du service ne suffisent pas à attirer des pilotes ou des conseillers en pilotage compétents, il faudrait que, par ordonnances de pilotage, les ports secondaires concernés cessent de relever de la juridiction réelle de la circonscription intégrée.

RECOMMANDATION 3

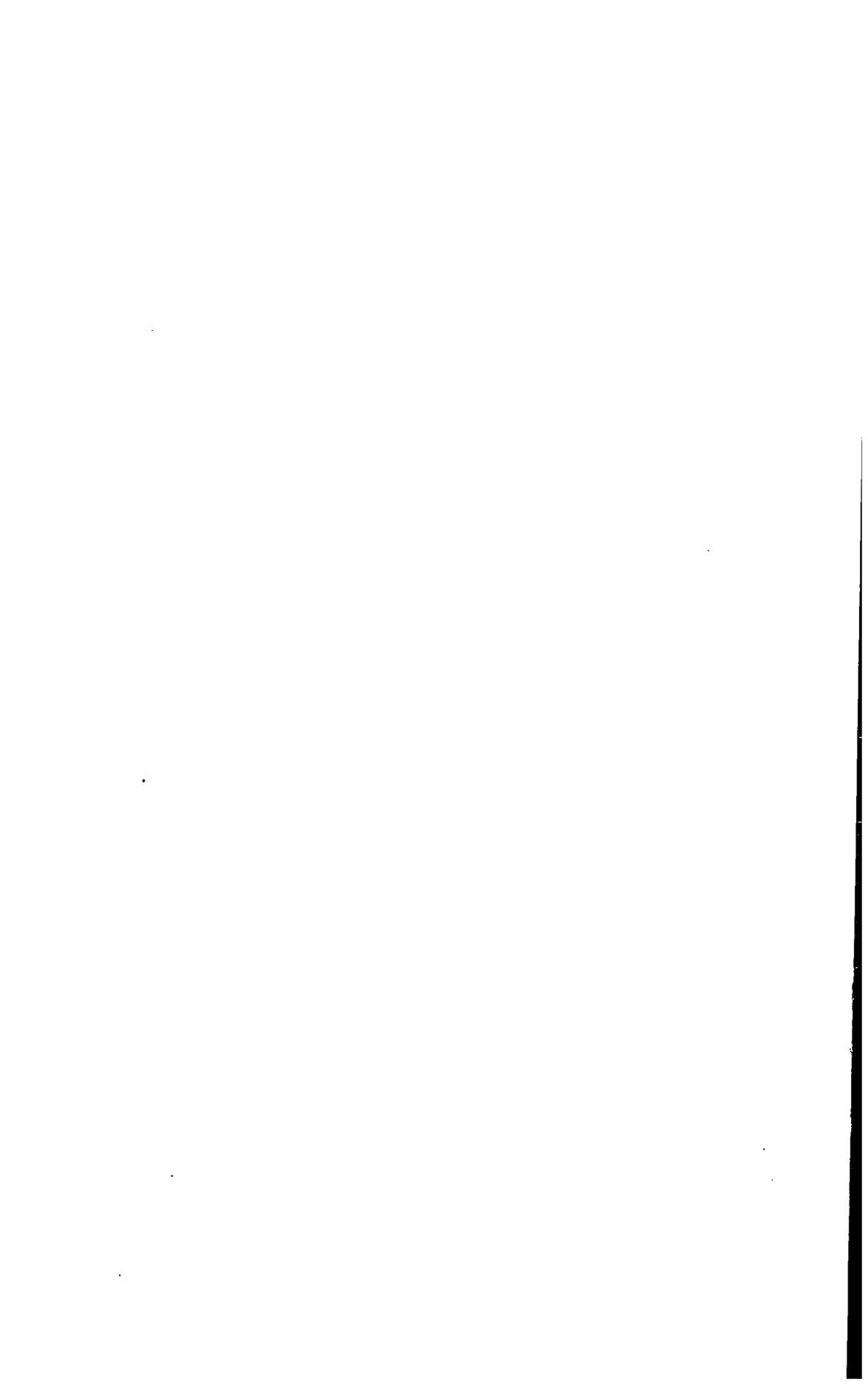
Que le passage intérieur de la côte nord-est de l'île de Terre-Neuve ne fasse pas partie d'une circonscription de pilotage, mais que l'autorité de pilotage de la circonscription proposée des ports secondaires de Terre-Neuve délivre des certificats d'approbation aux personnes jugées compétentes pour piloter dans cette zone

En ce moment, la demande de pilotage côtier dans le passage intérieur, à destination ou en provenance de la baie Notre-Dame, est insuffisante pour justifier la création d'une zone distincte de pilotage ayant ses propres pilotes brevetés, et la Commission n'estime pas non plus qu'il soit nécessaire d'établir un service côtier distinct. Les transports par eau bénéficieraient d'une protection suffisante par l'attribution de *certificats d'approbation* (Cf. *Titre I*, pp. 531-532) à des personnes qualifiées pour fournir un tel service.

La demande actuelle ne suffit pas à assurer un revenu convenable, même au petit nombre de pilotes requis. Le système actuel a donné satisfaction et devrait être maintenu. Il faudrait délivrer des *certificats d'approbation* aux pilotes qui fournissent ces services, pilotes brevetés de Saint-Jean ou de toute autre circonscription, ou pilotes non brevetés, à condition d'être jugés compétents.

La responsabilité d'attribuer ces certificats et d'assurer la surveillance des services qui en découlent devrait être confiée à l'autorité de pilotage de la circonscription proposée des ports secondaires puisque cette zone de pilotage côtier tomberait dans le domaine de sa juridiction virtuelle. Le pilotage n'y étant pas officiellement organisé, l'autorité de pilotage n'aurait pas le pouvoir de fixer les taux. Les droits exigibles pour les services côtiers continueraient à faire l'objet d'une entente entre le pilote et l'armateur ou son représentant. Ces droits varieraient nécessairement suivant les circonstances telles que la durée du séjour du pilote à bord et les frais de transport de sa résidence au navire et vice versa.

Rien ne s'oppose à ce que ce pilotage côtier soit assuré par des pilotes brevetés, à condition qu'il n'en résulte aucune gêne pour le service dans la circonscription ou le port secondaire pour lesquels ils sont brevetés.



Huitième section

ZONE DE GOOSE BAY—LABRADOR

LÉGISLATION

1. LOI ET RÈGLEMENTS

PRÉAMBULE

Contrairement aux autres ports canadiens, la fonction principale de Goose Bay est de servir les organismes publics plutôt que les entreprises privées. Le gouvernement fédéral assume donc la responsabilité, par le canal du ministère des Transports, d'assurer son propre service de pilotage.

Goose Bay commença à se développer en 1941 quand elle fut choisie comme emplacement de bases de l'Aviation royale du Canada et de l'Aviation militaire américaine qui entrèrent en service l'année suivante. Ces bases devinrent par la suite un important aéroport international pour l'aviation militaire et civile. On y établit aussi une base d'hydravions.

Tous les matériaux de construction essentiels destinés à l'aménagement des installations portuaires et des bases aériennes furent apportés par mer. Le navire reste le principal moyen de transport.

Dans cette région septentrionale non développée, il n'existe encore aucune industrie privée requérant des services maritimes. C'est pourquoi l'aéroport demeure la seule justification du port de mer.

(1) LÉGISLATION SUR LE PILOTAGE

La seule législation portant sur le pilotage (Partie VI de la Loi sur la marine marchande) ne saurait s'appliquer à Goose Bay car elle présuppose des conditions qui n'y existent pas, c.-à-d. un service de pilotage autonome assuré par des pilotes qui sont des entrepreneurs libres (Cf. *Titre I*, pp. 23-24). Goose Bay n'est donc pas une circonscription de pilotage. Les dispositions statutaires de la Partie VI de la loi ne s'y appliquent pas, sauf celles communes à tous les pilotes (Cf. *Titre I*, p. 25). C'est ainsi que les pilotes ne sont pas brevetés et bien qu'ils puissent être des marins détenteurs d'un certificat et employés par la Couronne, n'importe qui peut offrir concurremment et à n'importe quel prix ses services. Les droits de pilotage officiels ne s'appliquent qu'aux services assurés par les pilotes de la Couronne (Cf. *Titre I*, pp. 52-53).

Les seuls textes concernant expressément les pilotes et la prestation de services de pilotage revêtent la forme de règlements édictés en vertu des statuts

d'application générale. Cette législation comprend un décret en conseil (pièce 1200) qui fixe les taux et une ordonnance du Conseil du Trésor qui régit l'emploi des pilotes par la Couronne comme employés aux «taux régnants».

Par C.P. 1960-615, du 5 mai 1960, pris par le gouverneur général en conseil en vertu de l'article 18 de la Loi sur l'administration financière, ces taux furent officiellement établis pour les services de pilotage assurés par le ministère des Transports.

Ces règlements prévoient:

a) L'application des taux:

- (i) aux services assurés par les pilotes du ministère des Transports;
- (ii) dans la zone de pilotage définie «comprenant Hamilton Inlet, Lake Melville, Terrington Basin et leurs eaux communicantes et tributaires ainsi que tous leurs ports, baies et anses».

b) Les taux:

- (i) des trajets de pilotage, à l'entrée et à la sortie, dans la zone de pilotage sous forme d'un droit minimal de \$175 pour les bâtiments d'au plus 3,000 tjn et d'un supplément de 1¢ par tonneau excédant 3,000;
- (ii) des mouvements sous forme d'un droit forfaitaire de \$25.

c) L'exécution du paiement des droits par l'autorisation censément donnée aux agents des douanes de retenir, sur la demande du ministère des Transports, le congé de tout navire devant ces droits.

COMMENTAIRE

Il n'existe aucun texte statutaire autorisant cette dernière disposition (Cf. *Titre I*, note bas de page 24). Cette disposition ne peut relever de l'article 18 de la Loi sur l'administration financière puisque celle-ci n'autorise que la fixation de droits et l'exécution du paiement par les voies normales de recouvrement des dettes envers la Couronne. Par ailleurs, Goose Bay n'étant pas une circonscription de pilotage, l'article 344 de la Loi sur la marine marchande ne s'applique pas.

(2) RÈGLEMENT GÉNÉRAL APPLICABLE AUX EMPLOYÉS AUX TAUX RÉGNANTS

Le statut, la rémunération et les conditions d'emploi des pilotes sont régis par des ordonnances édictées par le Conseil du Trésor aux termes du règlement général applicable aux employés aux taux régnants, de 1963, modifié (pièce 1007).

La première ordonnance du Conseil du Trésor émise en vertu du règlement général applicable aux employés aux taux régnants fut le C.T. 455286, du 12 août 1953, qui fixait simplement le salaire pour la fonction de «pilote de navires» dans la zone de Goose Bay. Le salaire était fixé sur une base journalière aux taux de \$14. Ce taux fut porté à \$17.50 par jour par l'ordonnance

C.T. 541015, du 29 novembre 1958. Ces ordonnances ne contenaient aucune restriction au regard de l'application du règlement général concernant les employés aux taux régnants, si bien que les pilotes avaient droit à un salaire pour les heures supplémentaires, les jours fériés et le congé de maladie. Cependant, étant donné l'absence de définition du «jour de travail» et de la «semaine de travail» les dispositions régissant ces avantages devenaient, pratiquement, inapplicables (Cf. p. 307).

La base et le montant du salaire des pilotes et la portée de l'application du règlement concernant les employés aux taux régnants furent l'objet de plusieurs modifications. L'ordonnance actuellement en vigueur (C.T. 658594, du 12 août 1966) fixe leur salaire mensuel à \$710, à compter du 1^{er} juin 1966, et porte expressément que les heures supplémentaires ne donneront lieu à aucune rémunération additionnelle. Elle stipule, de plus, que les articles suivants du règlement ne s'appliquent pas à cette classification (des pilotes): article 4(c) sur la fixation du «taux horaire»; article 8, disposition relative aux taux horaires; et les articles 9 et 10 relatifs au calcul de la rémunération des heures supplémentaires. Toutes les autres dispositions du règlement sont maintenues, si bien que les pilotes ont droit, entre autres, aux jours fériés spécifiés avec salaire, à une compensation pour le travail effectué pendant un jour de repos ou un jour férié, et au bénéfice d'un congé. Cependant ici, de nouveau, ces dispositions sont légalement inapplicables parce que le «sous-ministre compétent», contrairement aux dispositions du règlement, a omis de définir le «jour de travail» et la «semaine de travail», définitions requises pour le calcul de ces avantages; en fait, les crédits pour les congés annuels et de maladie, etc., s'accumulent et on les calcule sur la base officieuse d'une semaine de travail de 6 jours, 48 heures (pièce 1206b). Au sujet de l'application du règlement concernant les employés aux taux régnants, on se reportera aux commentaires de la page 220.

En outre, les pilotes peuvent recevoir certaines indemnités lorsqu'ils satisfont aux conditions et termes stipulés dans les *Isolated Posts Regulations* (C.T. 635000, du 20 juin 1958, modifié). Ils ont droit, entre autres, à l'indemnité mensuelle du Nord. Le coût de leur indemnité de logement quand ce dernier est fourni par la Couronne est établi en vertu des *Public Service Living Accommodation Regulations* (C.T. 626000, du 21 mai 1964, prenant effet du 1^{er} juillet 1964).

(3) PORT PUBLIC—LÉGISLATION

Le port de Goose Bay fut proclamé port public, en vertu de la Partie X de la Loi sur la marine marchande par décret en conseil C.P. 3275, du 11 juin 1952, ses limites étant ainsi définies:

«Toutes les eaux navigables de Lake Melville, Goose Bay et Terrington Basin situées au sud et à l'ouest d'une ligne droite joignant l'extrémité nord de Northwest Point et l'extrémité ouest d'Épinette Point selon la carte hydrographique canadienne n° 4720.»

Chapitre B

MÉMOIRES

Aucun mémoire ne fut présenté.

PREUVE

1. DESCRIPTION GÉNÉRALE

(1) CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES

La zone de pilotage de Goose Bay—Labrador couvre 92 milles des eaux restreintes accessibles à partir d'Hamilton Inlet. La limite maritime de la zone proprement dite de pilotage est située au large de Rigolet dans les Narrows.

A partir de Rigolet, l'accès de Goose Bay s'effectue par les Narrows, plan d'eau d'une longueur de 13 milles et d'une largeur variant entre 1 mille $\frac{1}{2}$ à l'entrée et 3 encâblures à la sortie au large d'Eskimo Island, puis vers le sud, sur une distance de quelque 83 milles, par Lake Melville, jusqu'à Goose Bay et Terrington Basin. La rivière Churchill (autrefois, rivière Hamilton¹) se jette dans Goose Bay.

En plus des Narrows, au large de Rigolet, il existe deux autres goulets: le *Goose Bay Narrows*, de Lake Melville à Goose Bay, et le *Terrington Narrows*, de Goose Bay à Terrington Basin où se trouvent les installations portuaires.

Les eaux de pilotage sont profondes, sauf dans le chenal balisé de 150 pi. de large du goulet de Goose Bay et dans le chenal dragué de 200 pi. de large du goulet de Terrington où les profondeurs utiles en 1964 étaient fixées à 35 pi. Dans le cas de Terrington Narrows, le fond est sujet à l'ensablement (la carte de 1960 indique une profondeur de 31 pi.).

Bien que la hauteur moyenne de la marée dans cette zone n'atteigne qu'environ 2 pi. $\frac{1}{2}$, les eaux de la rivière Churchill et autres grandes rivières qui se jettent dans Lake Melville provoquent de forts courants dans les goulets, les eaux s'écoulant vers l'est jusqu'à la mer, situation qui s'aggrave durant la crue saisonnière jusqu'à la fin de juin.

Dans les Narrows, en marées de vive-eau le courant de jusant atteint 5 nœuds et le courant de flot, 4 nœuds. En marées de morte-eau, les courants de flot et de jusant sont d'environ 3 nœuds. Dans le goulet de Goose Bay, en vive-eau, le courant de jusant atteint 5 nœuds et le courant de flot, 2 nœuds $\frac{1}{2}$.

¹ Le Comité permanent des noms géographiques a approuvé, le 7 juin 1965, le changement de nom de «chutes Hamilton» et «rivière Hamilton» en «chutes Churchill» et «rivière Churchill».

Dans les conditions normales d'été, les courants de marée dans le goulet de Terrington sont sensiblement les mêmes que dans le goulet de Goose Bay, mais il n'existe pas de forts courants dans Terrington Basin que l'on peut considérer comme un mouillage abrité pouvant accueillir au moins une douzaine de navires.

La condition des glaces à Hamilton Inlet et dans ses approches varie suivant la rigueur de l'hiver, le volume de la banquise et la direction des vents régnants. Les vents d'ouest chassent les glaces vers le large et ouvrent un passage à la navigation. A partir de la mi-juin, les glaces ne constituent plus un danger dans les Narrows ou sur la route de Goose Bay; la saison de navigation dure 5 mois $\frac{1}{2}$, commençant vers la mi-juin et finissant à la fin de novembre.

Le pilotage s'effectue de jour ou de nuit. L'entrée des Narrows est marquée par une bouée lumineuse et les points dangereux sur la route de Goose Bay sont indiqués par des feux et des bouées, y compris des feux d'alignement pour le passage d'un des chenaux. On enlève les bouées à la fin de la saison de navigation pour les replacer à la reprise de celle-ci, avec le concours des pilotes.

Les postes d'amarrage situés sur la rive sud de Terrington Basin comprennent le quai du C.A.R.C. (longueur 810 pi. et profondeur 18 pi.), utilisé généralement par les cargos et une jetée adjacente de 132 pi. pour le déchargement des produits pétroliers. Les gros pétroliers de fort tirant d'eau qui peuvent franchir les goulets de Goose Bay et de Terrington n'accostent pas, mais s'amarrent sur des coffres d'amarrage à 7 encâblures environ à l'est du quai C.A.R.C. et déchargent dans des oléoducs immergés aboutissant à un quai pétrolier s'avancant à environ 1,000 pieds de la rive. Les bâtiments de fort tirant d'eau doivent mouiller et effectuent leur déchargement dans des barges. Le quai du gouvernement, avec une profondeur de 20 pi., est situé à environ 4 encâblures au nord-ouest du quai C.A.R.C. et à mi-chemin du plan d'amarrage des hydravions. Il est utilisé par les bâtiments du ministère des Transports et les caboteurs transportant des marchandises du pays. Deux *L.C.M.* (chalands de débarquement de taille moyenne), appartenant au ministère des Transports qui les exploite, peuvent servir de remorqueurs, mais généralement les navires accostent et appareillent par leurs propres moyens.

(2) TRAFIC MARITIME ET PILOTAGE

Le trafic de Goose Bay comprend des pétroliers, des caboteurs transportant des passagers ou des marchandises et des bâtiments appartenant aux gouvernements canadien et américain qui les exploitent. Les petits bâtiments et ceux qui assurent un service régulier tels que les cargos et les bâtiments à passagers du Canadien National, les bâtiments locaux et ceux du gouvernement n'emploient pas de pilotes.

Le tableau suivant indique le trafic maritime des bâtiments de 250 tjn et plus (pièce 1483) et le pourcentage d'utilisation des services de pilotage (pièces 1205 et 1206).

Année	Statistiques du B.F.S. navires de 250 tjn et plus		Nombre de pilotes	Statistiques du pilotage	
	Arrivées	Jauge nette moyenne		Trajets de pilotage*	Pourcentage d'utilisation des services de pilotage
1960.....	60	938.4	2	n/a	—
1961.....	79	837.4	3	105	66.5%
1962.....	68	957.9	3	81	59.6%
1963.....	65	898.5	2	97	74.6%
1964.....	70	1,050.7	2	87	62.1%
1965.....	68	1,197.4	2	65	47.8%
1966.....	85	861.0	2	60	35.3%
1967.....	96	1,157.7	2	58	30.2%

*Pour les statistiques, une arrivée équivaut à deux trajets (entrée et sortie).

On voit par ce tableau que la plupart des navires sont relativement de petite taille, d'une jauge nette moyenne approximative de 1,000 tx. Les gros pétroliers faisant occasionnellement escale doivent tenir compte de la profondeur utile des chenaux; p. ex., le pétrolier *Northern Shell* de 7,200 tjn (12,608 tjb) ne put entrer, en 1964, dans Terrington Basin, bien qu'ayant passé le goulet de Goose Bay; il mouilla au large de Groves Point et le bateau-citerne *White Rose* fit la navette pour le décharger.

On compare le service de pilotage à celui des Grands lacs en ce qu'il s'étend sur une vaste étendue d'eaux restreintes, mais à l'inverse des Grands lacs, de forts courants de marée règnent dans les chenaux étroits.

2. ORGANISATION ET OPÉRATIONS DU PILOTAGE

Le ministère des Transports assure le pilotage à titre de service facultatif pour la commodité des transports par eau en vue d'aider les organismes des gouvernements américain et canadien à Goose Bay

Le service de pilotage, placé sous le contrôle et la direction immédiats du capitaine de port, fonctionnaire des transports, est intégré aux opérations portuaires.

La station maritime d'embarquement est située au large de Rigolet, à l'entrée, du côté du large, des Narrows.

Le ministère des Transports a aménagé et entretient une station de pilotes à Rigolet où les pilotes trouvent des locaux de logement dans un bâtiment doté d'un groupe électrogène, d'eau courante, de chambres à coucher et d'installa-

tions de cuisine. La station et le bateau-pilote ont le radiotéléphone. Les navires ne pouvant entrer en communication radiophonique avec la station peuvent faire relayer leurs messages par Goose aéradio (VFZ), Cartwright (VOK) ou Hopedale (VOQ). Un employé du ministère est en charge de la station; il entretient les locaux et, de plus, assume d'autres tâches telles que le service du radiotéléphone en cas d'absence des pilotes et la location sur place d'un bateau en cas d'indisponibilité du bateau-pilote régulier.

Le service de bateau-pilote à la station d'embarquement est assuré par le bâtiment du ministère des Transports, le m/v *Prima Vista* (construit en 1955, 64 tjb, 41 tjn, 63.4 pi. de longueur, 17.6 pi. de creux, 210 H.P.), armé par des employés de ce ministère. Il est exploité sous la direction de l'agent régional de la Marine du ministère, à Saint-Jean (T.-N.), car en plus de son principal service de bateau-pilote, il assure l'entretien des feux et des bouées, d'Hamilton Inlet à Goose Bay (pièce 1463n); dans ce cas il devient indisponible pour les pilotes, et le préposé à la station de pilotes est autorisé à louer sur place un bateau à moteur, généralement celui de la Compagnie de la baie d'Hudson, à Rigolet.

Les bâtiments voulant un pilote doivent envoyer un préavis de 24 heures en vue d'éviter des retards. On conseille à ceux qui viennent pour la première fois de prendre un pilote à cause des courants régnant dans les chenaux déjà mentionnés.

A l'ouverture de la saison de navigation, les pilotes rejoignent la station par hydravion; durant la saison, ils y retournent après leur débarquement des navires sortants ou, au besoin, par la voie aérienne.

3. PILOTES

Les pilotes sont des employés du ministère des Transports et leur rémunération est fixée par le règlement applicable aux employés aux taux régnants.

Au début, le pilotage fut assuré par les officiers du baliseur *Dollard*, du ministère des Transports, à l'époque de l'aménagement du port de mer et de la base aérienne. Ils instruisirent alors un résidant local, M. Russell Chaulk, qui devint par la suite le pilote attitré. En 1952, on employa un second pilote et, le trafic augmentant, un troisième, en 1955. De 1953 à 1955, le capitaine de port pilotait occasionnellement lorsque les pilotes n'étaient pas rapidement disponibles. Il y eut trois pilotes de 1955 à 1959, deux en 1960 et trois en 1961 et 1962. Depuis 1963, on a jugé que deux pilotes suffisaient à satisfaire la demande.

M. Chaulk ne détenait aucun certificat de capacité de la marine mais, depuis 1953, tous les pilotes ont eu, au moins, le certificat de capacité de lieutenant au cabotage. Ils sont engagés à la saison et recrutés à Terre-Neuve par voie d'annonces publiques.

Les pilotes arrivent généralement à Goose Bay à des dates différentes, avant l'arrivée des navires requérant leurs services, en vue d'aider le capitaine de port à placer les aides de navigation. Comme ils partent également à des dates différentes, lorsque l'on n'a plus besoin de leurs services, la durée de leur emploi varie.

En 1964, les pilotes étaient logés à Goose Bay, une pièce leur étant réservée dans la zone domiciliaire du ministère des Transports, pour un loyer mensuel de \$25, plus le taux standard de \$50 pour la nourriture. A Rigolet, le logement était gratuit, mais les pilotes s'occupaient eux-mêmes de leur cuisine et s'approvisionnaient au mess de Goose Bay. Ils firent observer qu'ils passaient plus de temps à la station de Rigolet qu'à celle de Goose Bay et demandèrent à ne payer dans cette dernière station qu'en proportion du nombre de jours qu'ils y passaient. On a remédié depuis à cette situation: les pilotes ne paient plus à Goose Bay que \$10 par mois pour leur chambre et ils bénéficient de conditions plus avantageuses au regard de leurs vivres.

Bien que l'on considère comme limites extrêmes de la saison de navigation la mi-juin et la fin novembre, les dossiers (pièce 1206) montrent que les opérations de pilotage commencent généralement vers la mi-juin et durent jusqu'à la fin octobre ou la première semaine de novembre, c.-à-d. environ quatre mois et demi. Juillet et août sont les mois les plus actifs. En 1964, p. ex., les trajets de pilotage se répartirent comme suit: juin-4, juillet-31, août-20, septembre-14, octobre-16, novembre-2, soit un total de 87 trajets (entrée ou sortie) au cours de la saison (pièce 1205).

Il faut 7 à 8 heures de pilotage pour couvrir les 92 milles qui séparent la station de pilotes de Terrington Basin. Le tableau précédent indique les statistiques concernant le nombre annuel de trajets. Les pilotes effectuent occasionnellement des mouvements.

Deux pilotes suffisent à satisfaire la demande, surtout depuis que cette dernière est en régression, mais c'est le nombre minimal que permettent la longueur des trajets, les fluctuations de la demande et l'absence éventuelle de l'un d'eux pour maladie, accident ou autre cause.

Un pilote est généralement disponible assez rapidement. Comme on l'a déjà dit, si un pilote est requis à l'autre extrémité de la circonscription, son transport s'effectue rapidement par hydravion.

On n'a signalé aucun sinistre maritime au cours de ces dernières années.

4. RÉMUNÉRATION DES PILOTES ET TARIF

Les pilotes touchant un salaire fixe, il n'existe pas de rapport entre le tarif et leur rémunération. Les salaires des pilotes sont inclus dans les dépenses d'exploitation du service.

Le tarif semble raisonnable et n'a fait l'objet d'aucune plainte de la part des armateurs. Sa structure est logique; on ne tient pas compte de la distance puisqu'il n'existe qu'un port de destination et que tous les trajets sont de

même longueur (Cf. *Titre I*, p. 177). Les droits sont basés sur un prix unitaire par tonne, avec un droit minimal en vue d'éviter que les pilotes ne perdent leur temps sur de petits bâtiments qui n'ont pas besoin de leurs services. La substitution de la jauge brute à la jauge nette constituerait une amélioration (Cf. *Titre I*, p. 201). Il est également logique que tous les frais soient compris dans le droit de trajet, car il est inutile de fixer un taux distinct pour le bateau-pilote puisque c'est la même autorité qui fournit les deux services et que l'on utilise le bateau-pilote à chaque trajet, entrée et sortie.

Les pilotes sont des employés saisonniers du ministère des Transports; la durée de leur emploi varie tous les ans, en fonction de la durée de la saison de navigation, de la demande de pilotage et des tâches accessoires qu'on peut leur demander d'effectuer. En 1965, p. ex., un pilote travailla 129 jours et l'autre 136, ce qui explique leur rémunération différente.

Le salaire des pilotes et leurs conditions d'emploi sont régis par le règlement concernant les taux régnants, modifié par des ordonnances du Conseil du Trésor (Cf. pp. 711 et 712, pour les détails). Au début, le salaire des pilotes fut fixé sur une base journalière et, le 1^{er} avril 1962, sur un taux mensuel de \$660, puis des relèvements subséquents furent accordés: le 1^{er} août 1963, \$675; le 1^{er} juin 1965, \$695; et le 1^{er} juin 1966, \$710. De plus, les pilotes touchent l'indemnité standard du Nord de \$40 par mois, payée déjà depuis plusieurs années.

Il s'agit là d'un salaire net. Les pilotes n'engagent aucune dépense au cours de leurs fonctions et le ministère des Transports assume tous leurs frais de transport entre les stations. Cependant, comme les autres employés, ils paient leurs repas et leur logement (Cf. p. 718).

Le tableau suivant indique le revenu brut que chaque pilote retire de son salaire et de l'indemnité du Nord, non compris les bénéfices d'appoint, c.-à-d. pension, santé et bien-être social, accordés aux employés de la Couronne (pièce 1206a).

Année	Premier pilote	Deuxième pilote	Troisième pilote
1961.....	\$ 3,172.34	\$ 2,802.69	\$ 3,669.75*
1962.....	4,214.14	3,720.00	3,512.66
1963.....	4,218.66	4,218.66	n/a
1964.....	4,246.17	4,246.17	n/a
1965.....	4,148.48	4,148.99	n/a
1966.....	4,127.42	4,185.59	n/a
1967.....	4,151.37	4,210.97	n/a

*La rémunération du troisième pilote (M. Chaulk), en 1961, ne peut se comparer à celle des deux autres, car résidant dans la région de Goose Bay et y ayant son domicile, il bénéficiait d'une indemnité mensuelle de nourriture de \$26.66 et d'une allocation pour combustible et services divers de \$12.50, toutes deux incluses dans le salaire indiqué.

5. OPÉRATIONS FINANCIÈRES

Les recettes brutes annuelles provenant du pilotage sont faciles à établir puisqu'elles représentent le total des droits de pilotage perçus. Il est, cependant, difficile de déterminer le coût réel du service puisque l'on ne distingue pas le pilotage et ses services accessoires des opérations portuaires et de celles qui relèvent d'autres directions du ministère des Transports.

Une étude des opérations de pilotage de Goose Bay faite par les experts comptables de la Commission (Cf. *Titre I*, p. 691) montre qu'il existait, jusqu'en 1965, un faible mais décroissant surplus. Les renseignements financiers sur lesquels se basait cette étude ont été tirés des états des recettes et dépenses des Services de la marine, Division nautique et du pilotage, ministère des Transports (pièce 1295), où figurent les dépenses attribuées aux opérations de pilotage de Goose Bay. Dans une circonscription de pilotage, ces chiffres devraient normalement donner une idée exacte; dans ce cas particulier, ils sont incomplets et, partant, trompeurs. On constate, p. ex., que le coût d'exploitation du service de bateau-pilote n'y est pas inclus, mais imputé à la Direction des aides à la navigation dans le cadre des frais d'exploitation de l'agent régional de la Marine à Saint-Jean (T.-N.). Cet élément transforme en déficit important le faible surplus apparent qu'indique l'étude mentionnée ci-dessus. En 1967, ce seul poste fut estimé à \$22,000 (pièce 1463n).

Il existe aussi d'autres postes qui ont été omis pour la même raison: frais d'établissement, d'agencement et de dotation en personnel de la station de pilotes à Rigolet; location sur place d'un bateau à moteur en cas d'indisponibilité du bateau-pilote; et le transport des pilotes par hydravion de Goose Bay à la station ou *vice versa*.

Ces réserves faites, nous nous référons à l'étude présentée au *Titre I*, page 691, pour les détails financiers des opérations de pilotage de Goose Bay. Les recettes de pilotage, en 1966 et 1967, furent respectivement de \$11,634.14 et \$11,450, c.-à-d. fort inférieures au maximum de \$17,169 atteint en 1963.

Chapitre D

RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES RELATIVES À LA ZONE DE PILOTAGE DE GOOSE BAY—LABRADOR

RECOMMANDATION 1

Que la zone de pilotage de Goose Bay—Labrador devienne une circonscription de pilotage si, comme la Commission le recommande au Titre I, l'on promulgue une nouvelle loi sur le pilotage

Aux termes du statut actuel, la zone de pilotage de Goose Bay—Labrador ne peut, bien qu'il existe une demande de pilotage que l'intérêt public exige de satisfaire, devenir une circonscription de pilotage pour la raison qu'aucun pilote local n'est disponible. Le gouvernement est donc obligé d'organiser et de fournir le service de pilotage, situation non prévue dans la Partie VI de la Loi sur la marine marchande. Cependant, on surmontera la difficulté si, tel que proposé (Cf. *Titre I*, recommandation générale 6, p. 516), on promulgue une nouvelle loi sur le pilotage et qui en couvrira tous les aspects.

Le service de pilotage bénéficierait des nombreux avantages inhérents à l'organisation en circonscription; p. ex., la direction des pilotes et le contrôle de leur qualification permettraient de garantir l'efficacité du service. En outre, par suite de son grand éloignement de toute circonscription de pilotage, la zone de Goose Bay doit relever d'une autorité locale.

Le service de pilotage constituant une fonction essentielle des opérations portuaires, la Commission estime que l'autorité portuaire devrait être l'autorité de pilotage, pourvu que soient réunies les conditions énoncées dans sa recommandation générale 18 (Cf. *Titre I*, p. 560). Si l'autorité portuaire ne devient pas une corporation distincte, la solution tout indiquée consisterait à nommer le capitaine de port *persona designata* comme autorité de pilotage d'un seul membre. Cela assurerait vraiment l'autonomie voulue du pilotage et son poste lui permettrait d'être constamment au fait des questions de pilotage. Les opérations de pilotage peu nombreuses n'accroîtraient pas beaucoup sa tâche.

Les pilotes devraient alors avoir le statut d'employés de l'autorité (Cf. *Titre I*, p. 546 et *Titre III*, pp. 220 et suiv.), indispensable pour éviter la dualité d'autorité.

RECOMMANDATION 2

**Que l'on classe comme service public le pilotage
dans la circonscription proposée**

Le pilotage dans la zone de Goose Bay—Labrador fut, à l'origine, organisé, assuré et dirigé par la Couronne, car il n'en existait pas et il était impossible de l'assurer autrement. L'intérêt public exige de le maintenir.

L'éloignement de la zone, la brièveté de la saison de navigation, la demande relativement faible de pilotage et les dépenses impliquées rendent le pilotage dans cette zone peu attrayant pour des marins qualifiés et obligent à offrir des conditions particulières. Il semble qu'il n'y ait pas sur place de candidats qualifiés; il faut donc en recruter ailleurs et leur assurer une rémunération et des conditions de travail satisfaisantes. Le service de pilotage et les installations portuaires fonctionnent principalement au bénéfice des entreprises du gouvernement fédéral; l'intérêt public exige d'assurer l'efficacité des services auxiliaires nécessaires, et particulièrement du fait que l'avion constitue le seul autre moyen de transport.

Cependant le pilotage ne devrait pas être classé service public essentiel, mais service public conçu dans le seul but de mettre à la disposition des transports par eau un service adéquat. Les quelques dangers de navigation de la zone n'exigent pas une mise à jour de la connaissance et de l'expérience de cette zone et les capitaines qui la fréquentent peuvent fort bien, comme c'est actuellement le cas, se dispenser des services d'un pilote.

L'éventualité d'un sinistre maritime majeur dans les chenaux d'accès à Goose Bay et à Terrington Basin est improbable et rien ne semble justifier l'imposition du pilotage obligatoire sous quelque forme que ce soit.