

#### 4. PILOTES

##### (1) RECRUTEMENT ET QUALIFICATION DES PILOTES

###### a) *Nombre de pilotes*

Comme dans la plupart des circonscriptions, la profession de pilote dans la circonscription de Québec est fermée et le nombre admissible de pilotes est celui que l'autorité de pilotage juge nécessaire pour répondre aux besoins et pour assurer aux pilotes une rémunération suffisante pour un travail raisonnable. Jadis, le Parlement fixait ce nombre (art. 18[5], Loi sur le pilotage de 1873) qui était, pour la circonscription, de 150 au minimum et de 200 au maximum. En 1882, on abrogea cette disposition et l'on décréta que «... l'administration du pilotage de la circonscription de Québec ne délivrera aucune nouvelle commission de pilote à qui que ce soit tant que le nombre des pilotes de cette circonscription ne sera pas réduit à moins de cent vingt-cinq, lequel nombre ne sera jamais dépassé après cette réduction...». La Loi de la marine marchande, 1927, maintint ce plafond (art. 423), mais il fut supprimé dans la version de 1934.

Depuis 1934, la loi a laissé au jugement de l'autorité de déterminer, par règlement, le nombre de pilotes, comme cela a toujours été la règle pour les autorités de pilotage des autres circonscriptions. Conformément à l'exigence statutaire, l'Autorité de pilotage de la circonscription de Québec, contrairement à la pratique illégale suivie dans les autres circonscriptions, a introduit dans le règlement un critère pour déterminer le nombre de pilotes. Mis à part les termes employés, ce critère est resté inchangé depuis son insertion dans le règlement de 1928 (pièce 1448) dont l'article 24 prévoyait que le nombre de pilotes devait être déterminé «à raison de cinquante pilotes par 3,500 voyages à effectuer par année». L'article 4 du règlement actuel prescrit que le nombre des pilotes «peut être approximativement établi à raison d'un pilote par soixante-dix voyages par année» (Cf. *Titre I*, pp. 285 à 289). Cependant, en dépit de la répétition de ce critère dans chaque nouvelle version du règlement, depuis 1928, on n'en tient plus compte depuis de nombreuses années.

Au cours de la dépression économique, de la Seconde Guerre mondiale et des années qui suivirent immédiatement, le nombre des pilotes dépassa largement les besoins, si bien que (a) le revenu de chaque pilote était très faible, en dépit des majorations imposées au cours des années de guerre (b) les aspirants pilotes devaient faire un apprentissage qui pouvait durer 15 ans avant d'être admis au service. Le trafic diminua soudainement alors que le nombre des pilotes n'était réduit que par élimination normale (décès, mises à la retraite, etc.). En 1946, 51.2 pilotes en activité firent en moyenne 54 trajets; en 1948, 52.8 pilotes en activité firent 55.4 trajets.

A partir de 1949, cependant, le trafic s'accrut régulièrement; de 1948 à 1958 inclusivement, juste avant l'ouverture de la Voie maritime, cet accroissement fut de 125%<sup>2</sup>. Depuis, l'accroissement a été constant.

Le critère de 70 voyages par pilote et par an fut atteint en 1949, et rapidement dépassé. En 1954, le volume de travail moyen était de 83.5 trajets par «pilote en activité», de 80.06 en 1956, de 92.3 en 1958. Selon les statistiques données dans les rapports annuels de l'autorité de pilotage de 1960 à 1964, le volume de travail au cours de cette période par pilote en activité fut respectivement de 99.4, 102.8, 105, 105.7 et 107.6 trajets par «pilote en activité».

Le tableau comparatif suivant, pour les années 1955 à 1968 inclusivement, indique le nombre de pilotes à l'effectif moyen annuel (*year-pilots*), leur volume de travail moyen et l'effectif autorisé suivant le critère du règlement:

Année	Effectif moyen annuel*	Nombre de trajets (affectations)	Nombre de trajets par pilote à l'effectif moyen annuel	Effectif autorisé selon le critère du règlement
1955.....	64.6	5,647	87.4	80.7
1956.....	70.1	6,114	87.2	87.3
1957.....	68.6	5,951	86.7	85.0
1958.....	68.5	6,172	90.1	88.2
1959.....	73.3	7,298	99.6	104.3
1960.....	75.4	7,477	99.1	106.8
1961.....	76.8	7,513	97.8	107.3
1962.....	77.0	7,575	98.4	108.2
1963.....	76.8	7,659	99.7	109.4
1964.....	79.2	8,607	108.7	123.0
1965.....	85.7	9,044	105.5	129.2
1966.....	85.2	9,556	112.2	136.5
1967.....	86.0	9,166	106.6	130.9
1968.....	87.5	9,163	104.7	130.9

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: tableaux, pages 121 et 123.

\*Pour la définition de «pilote à l'effectif moyen annuel», cf. page 122.

L'autorité de pilotage tenta d'expliquer que le critère du règlement ne fut jamais strictement respecté et que le mot «peut» a été interprété comme indiquant une faculté, c.-à-d. permettant une souplesse d'application. De plus, elle était d'avis qu'une autre interprétation ne serait pas possible, du point de

<sup>2</sup> Ces chiffres sont basés sur les renseignements figurant au tableau 9 et au tableau 10 (pp. 93 et 95 de la version française du mémoire de la Fédération des pilotes du Saint-Laurent).

vie pratique, en raison des variations du trafic d'une année à l'autre et de l'impossibilité de réduire le nombre des pilotes si le trafic accusait une baisse dans les années à venir.

Il serait en outre nécessaire de définir le mot «voyage» comme unité de mesure. Le terme n'est pas défini dans le règlement et, présentement, d'après le contexte, il semble ici signifier une opération de pilotage, sans tenir compte de la distance parcourue (Cf. p. 117).

Bien que le critère de 70 «voyages» ait été retenu dans le règlement de 1957 (malgré qu'il ne fût plus appliqué), il semble que personne ne s'en soit soucié outre mesure. Les pilotes s'en désintéressaient, car 70 trajets seulement par pilote auraient entraîné une rémunération moindre; quant aux armateurs, ils savaient que l'application du critère se serait traduite par une demande d'augmentation du tarif; les conseillers de l'autorité de pilotage estimaient que, les conditions ayant changé considérablement depuis 1928, 70 trajets ne représentaient plus le volume de travail normal d'un pilote. L'autorité de pilotage exprima l'opinion que la formule établissant le nombre des pilotes devrait être supprimée du règlement à l'occasion d'une nouvelle rédaction, comme ce fut le cas lors de la division de la circonscription de Montréal à Trois-Rivières, et que son ancien critère perdait sa raison d'être. L'autorité déclara aussi que si l'on avait insisté sur l'application stricte de la formule dans la circonscription de Québec, elle aurait été supprimée. (Lettre du ministère des Transports, en date du 4 novembre 1965 [pièce 1461d].)

En dépit du droit que donnait, à ce moment, le règlement de fixer un nombre beaucoup plus élevé, les pilotes éprouvèrent beaucoup de difficulté à faire accepter par l'autorité la moindre augmentation de leur effectif et cette question, chaque fois qu'elle se posa, s'avéra pour eux une expérience des plus décevantes. En 1962, ils estimèrent que leur volume de travail était devenu trop lourd et ils demandèrent à l'autorité de pilotage d'accroître d'au moins quatre leur effectif. Ayant essuyé un refus, ils insérèrent cette demande dans les recommandations du mémoire adressé à la Commission. Par la suite, ils réduisirent à trois leurs demandes d'augmentation d'effectif, car le brevet d'un absent ayant été automatiquement forfait permettait alors son remplacement par un pilote en activité.

Cette question avait été étudiée à l'automne 1962 par le Comité d'admission et de promotion de la Corporation des pilotes. La demande avait été formulée au niveau local, c.-à-d. au surveillant qui la transmet au surintendant régional, le capitaine Catinus. Tous deux étaient favorables à cette requête.

Dans leur lettre en date du 29 décembre 1962, les pilotes énumérèrent trois raisons à l'appui de leur demande:

- 1° L'un des quatre pilotes remplacerait le pilote breveté qui avait été inactif durant les trois années précédentes pour cause de maladie.

- 2° Le deuxième pilote comblerait par anticipation une vacance devant se produire au cours de la saison de navigation. La lettre indiquait toutefois qu'il serait préférable de porter un pilote à l'effectif au début de la saison.
- 3° Les deux autres pilotes étaient justifiés par l'accroissement du trafic en 1962 et le niveau qu'on prévoyait pour 1963 (pièce 705).

Cette question fut également étudiée lors d'une réunion du jury d'examen, bien qu'elle fût hors de sa compétence. Les représentants du ministère, membres de ce jury, y étaient aussi favorables, mais les pilotes étaient incapables de fournir au ministère des statistiques. Ils expliquèrent qu'ils n'étaient pas en mesure de compiler les données, faute d'un équipement approprié. Ils en avaient fait une expérience malheureuse en 1960 lorsque, après de grands efforts, ils entreprirent de vérifier les statistiques du ministère et de compiler les leurs; ils constatèrent que leurs efforts avaient été vains, mais on les félicita pour le bon travail accompli.

Cette demande d'augmentation du nombre de pilotes était la première depuis 1960, lorsque l'effectif avait été porté de 75 à 77, mais aussi après de longues discussions et négociations.

Lorsqu'on refusa de donner suite à la requête, le président de la Corporation des pilotes et le président du Comité d'admission et de promotion se rendirent à Ottawa pour rencontrer les conseillers de l'autorité de pilotage, M. Cumyn et le capitaine Jones (pièce 705). A la suite d'une longue discussion, on demanda des explications supplémentaires qui furent fournies le 22 avril 1963. En réponse, une lettre du Ministre en date du 10 juin 1963 précisait que leur demande était injustifiée et que la surcharge de travail dont ils se plaignaient pouvait se régler en s'attaquant au problème de l'absentéisme des pilotes, dont on faisait état dans sept cas. Le 10 juillet 1963, les pilotes répondirent au Ministre que les renseignements relatifs à ces absences figuraient aux dossiers du ministère à Ottawa. Certaines d'entre elles étaient attribuables à la maladie et l'autorité avait en main les certificats médicaux; pour d'autres, les pilotes n'avaient pas été réellement absents, sur une base annuelle, puisqu'ils avaient repris leurs tours plus tard. Ce n'est qu'après d'autres réunions avec les conseillers de l'autorité de pilotage et avec le Ministre, en 1964, que l'augmentation fut partiellement accordée: on autorisa deux pilotes supplémentaires. Cependant, au même moment, les pilotes faisaient une nouvelle demande d'augmentation de trois ou quatre pilotes et on engagea d'autres pourparlers.

A l'audience de la Commission, au mois de septembre 1964, le capitaine F. S. Slocombe fit remarquer qu'avant d'accéder à la requête des pilotes, l'autorité de pilotage devait s'assurer que l'augmentation de personnel se justifiait du point de vue du volume de travail: Les points litigieux portaient encore sur ce que l'on considérait comme travail et sur le bien-fondé des

chiffres moyens. Le capitaine Slocombe était loin d'être convaincu que l'augmentation accordée de deux pilotes était justifiée et ses doutes étaient encore plus sérieux au sujet des autres. Cependant, les instances répétées des pilotes portèrent fruit et leur nombre fut porté à 82 le 1<sup>er</sup> février 1965, et à 86 le 8 avril 1965. A la fin de 1968, l'effectif était de 88 (Cf. Tableau, p. 123).

L'expression «nombre de pilotes» figurant à l'article 4 du règlement semble signifier ce qu'on est convenu d'appeler dans d'autres sphères d'activité l'«effectif du personnel», soit un nombre d'employés prédéterminé pouvant être modifié, de temps à autre, selon les besoins, qui ne coïncide pas nécessairement avec l'effectif réel, mais implique que les vacances sont automatiquement comblées à mesure qu'elles se produisent, à moins d'une réduction de l'effectif apportée par une modification du règlement.

Le libellé de tout l'article 4 exprime cette idée, comme du reste le langage utilisé par toutes les parties intéressées au cours de leur témoignage.

Dans une lettre en date du 4 novembre 1965 (pièce 1461d), l'autorité de pilotage déclara que, dans la pratique, il n'en est pas ainsi, qu'il n'y a pas «d'effectif fixe à un moment donné» et que le départ d'un pilote ne crée donc pas une vacance. Comme conséquence de la centralisation à Ottawa de l'administration du pilotage, l'opportunité de nommer un nouveau pilote constitue chaque fois un cas d'espèce examiné par le bureau central d'Ottawa, même lorsqu'il ne s'agit que de combler une vacance. En principe, l'autorité ne fixe pas un effectif, mais décide de chaque cas en particulier.

Le capitaine Gendron déclara que lorsqu'il était surintendant régional, il avait finalement réussi à obtenir que l'autorité comblât les vacances à mesure qu'elles se produisent, sans en référer à Ottawa, mais ce privilège ne fut pas étendu aux surveillants de circonscriptions et ne fut jamais automatique.

En 1960, lorsque les pilotes proposèrent d'accroître leur effectif de 75 à 77, l'autorité de pilotage suggéra un nouveau régime en vertu duquel le nombre des pilotes aurait été gelé à un prétendu «point de saturation» de 75, le volume normal de travail étant établi en augmentant le nombre et les types de bâtiments exempts du paiement obligatoire des droits de pilotage. Cela constituait un aveu indirect que, du point de vue de la sécurité, le régime des exemptions est illogique et que, si ce n'était une question de revenu, beaucoup de bâtiments seraient exempts.

M. Cumyn, directeur des Règlements de la marine, de qui venait cette proposition, déclara qu'à ce moment la *Dominion Marine Association* insistait auprès du ministère pour un certain remaniement des exemptions dans la circonscription de Québec et que celui-ci recherchait les moyens qui permettraient de donner satisfaction à cette demande. Au cours de ses discussions avec les pilotes, il précisa qu'il ne s'agissait que d'une suggestion, et non d'un projet. La suggestion venait de lui seul et se présentait comme une

solution éventuelle, non pas comme une politique de l'autorité de pilotage, mais comme une ligne de conduite possible. Cette proposition constituait une conception entièrement nouvelle du pilotage.

L'idée était que le ministère accorderait des exemptions partielles, encourageant ainsi les navires des Grands lacs à se dispenser de pilotes, ce qui se traduirait par une réduction du volume de travail des pilotes. On assurerait l'équilibre entre les exemptions et le nombre des pilotes à l'effectif et lorsque ce nombre diminuerait par élimination normale, on accroîtrait les exemptions. Le facteur déterminant était le maintien du niveau du revenu des pilotes. Lorsque M. Cumyn fit part de ce projet aux pilotes, il souligna qu'il n'avait pas l'intention d'accorder de telles exemptions aux navires américains. Néanmoins, le projet ne reçut aucune suite, les représentants des pilotes s'y étant fermement opposés (pièce 683).

#### COMMENTAIRE

Ce qui précède est un exemple frappant de l'incompréhension profonde du rôle de la législation dans l'organisation du pilotage prévue dans la Partie VI de la Loi sur la marine marchande, et montre clairement l'administration inefficace et gaspilleuse de temps résultant d'une centralisation excessive.

La demande des pilotes était bien fondée en fait et en droit. En droit, l'autorité de pilotage n'avait pas d'alternative; elle devait satisfaire cette demande lorsqu'il fut établi que le nombre total de trajets accomplis l'année précédente par les pilotes, en fonction du critère du règlement, justifiait la demande d'accroissement d'effectif, à moins d'une preuve indiscutable que la pointe atteinte n'était qu'un phénomène passager, ce qui n'était pas le cas.

L'autorité de pilotage n'a pas semblé avoir réalisé que, dans l'accomplissement de ses devoirs administratifs, elle est liée, comme tout autre organisme, par la législation en vigueur, que les dispositions soient celles d'un statut ou celles de son propre règlement.

Il est bien vrai que le critère du règlement est désuet; mais ce n'est pas une raison valable pour ne pas respecter la législation; celle-ci peut être modifiée—procédure relativement simple en ce qui concerne les règlements. Toutefois, jusqu'à la ratification de l'amendement, l'autorité de pilotage a le devoir impérieux d'appliquer la législation en vigueur.

L'explication donnée, en matière d'excuse, que l'emploi du mot «peut» rend le critère facultatif, n'est pas recevable. Donner une telle interprétation au texte reviendrait à dire que l'autorité de pilotage, en établissant la règle, et le gouverneur en conseil, en la ratifiant, n'avaient aucunement l'intention de lui donner une signification. Le mot «peut», dans le contexte, n'est là que pour permettre une certaine souplesse dans l'application du critère; il signifie «plus ou moins», en vue de laisser à l'autorité de pilotage une certaine latitude dans les limites permises par le bon sens; mais le mot «peut» n'a pas été mis pour nier le but du critère.

La demande des pilotes, bien fondée, reçut en fin de compte satisfaction. Ils réussirent, mais après trois années de négociations, au prix de beaucoup d'efforts, d'argent, et de pertes de temps à tous les niveaux. Tout cela aurait pu être évité si le bureau central d'Ottawa avait limité son intervention à définir les principes par l'intermédiaire des règlements, en laissant le soin de les appliquer au fonctionnaire responsable à l'échelon de la circonscription.

Pour les remarques complémentaires, nous nous référons au *Titre I*, pages 286, 289 et 290. De plus, la Commission a recommandé de maintenir l'exigence de fixer par règlement le nombre de pilotes (Cf. *Titre I*, recommandation générale 18, p. 560).

*b) Recrutement et apprentissage*

Le recrutement des pilotes se fait selon un régime d'apprentissage très poussé destiné à assurer une norme élevée de compétence et d'adresse. L'instruction générale en navigation comprend (i) une instruction générale de base (ii) des études théoriques en navigation et (iii) une expérience pratique de la navigation. La connaissance des lieux s'acquiert au cours de la période d'apprentissage et l'habileté technique, au cours d'une série de stages (classes) qui servent à en déterminer le degré.

Le régime d'apprentissage pour la formation des pilotes dans la circonscription de Québec remonte à l'origine du pilotage organisé. Au début, l'apprentissage était rude. L'apprenti pilote était confié à un maître pilote et n'était reçu pilote qu'après avoir servi comme apprenti pendant un certain nombre d'années et passé un examen devant l'autorité de pilotage. On ajouta peu après deux autres exigences: un certain nombre de voyages en haute mer comme matelot et un certificat de capacité, et par la suite, deux autres exigences: une instruction de base et des études théoriques en navigation. Le régime d'apprentissage est demeuré en vigueur malgré la recommandation de la Commission royale Robb qui préconisait son abolition et le recrutement de marins d'expérience comme pilotes (Cf. *Titre I*, p. 282).

A mesure que les navires se perfectionnaient et que l'art de la navigation progressait, la nature et l'importance de la qualification des candidats grandirent.

Jusqu'à 1961, les qualités requises d'un pilote et les conditions d'apprentissage furent fixées par l'autorité de pilotage, suivant les besoins. En 1960, les pilotes se réorganisèrent en corporation, on abolit le régime des pilotes spéciaux et l'on institua à la place un système de classes de pilotes. Dès lors, ceux-ci jouèrent un rôle consultatif actif dans l'établissement des normes applicables aux pilotes et aux aspirants pilotes. La Corporation des pilotes créa son propre comité permanent, appelé «Comité d'admission et de promotion» et lui confia la tâche de faire les recherches nécessaires en vue de recommander les mesures appropriées pour assurer la sélection des candidats les meilleurs et possédant la plus haute qualification et, en même temps,

obtenir l'amélioration du sort des aspirants pilotes. Le Comité travailla ferme et, en 1961, l'autorité de pilotage, sur la recommandation des pilotes, donna suite aux changements fondamentaux qu'ils recommandaient. La qualification exigible des candidats, aussi bien au titre d'instruction de base que de navigation, était accrue; l'incertitude où ils se trouvaient de devenir des pilotes fut en grande partie supprimée; l'autorité s'attribua un rôle actif dans le programme d'apprentissage par le truchement d'un jury permanent d'examen, chargé d'apprécier chaque année les progrès accomplis par les aspirants pilotes et d'écarter ceux qui manquent d'intérêt ou de l'aptitude requise. La durée minimale de l'apprentissage fut réduite à trois ans, mais l'entraînement fut intensifié.

Jusqu'en 1960, presque tous les jeunes gens manifestant quelque intérêt pour le pilotage, quelle que fût leur instruction, pouvaient poser leur candidature. Il leur suffisait d'être sujet britannique ou citoyen canadien, d'avoir au moins 16 ans et de posséder une connaissance élémentaire des mathématiques et des langues française et anglaise. Les candidats étaient inscrits dans l'ordre chronologique de la réception de leur demande, sans égard à leur qualification ou à leur aptitude. C'était un procédé automatique, ne laissant aucune place au jugement. Le nom d'un candidat demeurait inscrit sur la liste jusqu'à ce qu'arrive son tour et dès qu'il avait atteint l'âge de 30 ans, on rayait automatiquement son nom. Comme ils n'avaient pas l'assurance d'être appelés, les candidats s'inscrivaient à la fois sur les listes des circonscriptions de Montréal et de Québec, mais ils ne laissaient pas pour autant passer l'occasion de trouver une autre situation, si bien que lorsqu'on les appelait, la plupart des candidats avaient perdu tout intérêt ou avaient manqué d'acquérir la qualification nécessaire pour devenir aspirant pilote, dont l'obtention du certificat de capacité de premier lieutenant au cabotage. La longueur même de la liste avait pour effet de décourager un candidat sérieux. Normalement, il fallait cinq à six ans avant d'être appelé, mais certains candidats restèrent sur la liste durant dix ans, et dans un cas, quinze ans. A un moment donné, la liste de la circonscription de Québec comprenait 240 noms et, sur ce nombre, 24 devinrent des aspirants pilotes et 20 d'entre eux, pilotes.

Lorsque le pilote Roland Barras posa sa candidature, il avait 16 ans et allait encore à l'école. Son nom était à peu près le 160<sup>e</sup> sur la liste et ne figurait que sur celle de la circonscription de Québec. Il fut appelé pour l'apprentissage six ans plus tard et servit comme aspirant pilote pendant 16 ans, de 1930 à 1946, étant donné qu'au cours de la crise économique et des années de guerre on eut besoin de peu de pilotes.

En 1942, le pilote Dussault demanda au surintendant d'inscrire son nom sur la liste d'attente des aspirants pilotes, alors qu'il était matelot à bord du caboteur s/s *Sable Isle*. On ne le convoqua qu'en 1952: Avant cette date, il n'avait eu aucune assurance qu'il serait appelé à cause de la limite d'âge de 25 ans et aussi parce que pendant un certain nombre d'années on n'eut pas



besoin de nouveaux pilotes. Après la guerre, on fit exception à la limite d'âge pour ceux qui avaient servi dans les eaux dangereuses durant la guerre. Il put ainsi être appelé à l'âge de 26 ans.

Lorsque le pilote Lafleur s'inscrivit, il était le 137<sup>e</sup> sur la liste d'attente des aspirants pilotes.

L'autorité de pilotage se rendit parfaitement compte du manque de garantie et des imperfections du système de liste et décida de l'abolir. On consulta le comité des pilotes et, le 26 juin 1959, le directeur des Règlements de la marine écrivit à l'Association des pilotes pour répondre à une demande des pilotes d'engager 10 nouveaux aspirants pilotes, y compris deux candidats hautement qualifiés, mais qui avaient dépassé l'âge limite. Le directeur faisait remarquer qu'en 1956, la limite d'âge avait été élevée de 25 à 30 ans afin de donner aux candidats une plus grande chance d'obtenir leur certificat de lieutenant avant d'être brevetés pilotes, mais il mettait en garde contre la suppression de la limite d'âge, à cause de l'effet qu'elle aurait sur la caisse de retraite. Il proposait un régime entièrement nouveau, soit l'annulation de la liste existante des candidats et le recrutement des aspirants pilotes par concours public accessible aux citoyens canadiens résidant dans la province de Québec et détenant un certificat de capacité non inférieur à celui de lieutenant au cabotage et ne dépassant pas l'âge de 35 ans. Il ajouta qu'«un tel régime permettrait au service du pilotage de recruter les meilleurs candidats disponibles, au lieu, comme c'est présentement le cas, d'être contraint d'accepter quiconque s'inscrit sur la liste et finit par obtenir en temps utile le certificat voulu».

Le 20 juillet 1959, le directeur écrivit de nouveau et rappela les récentes réunions tenues à Québec, faisant ressortir les aspects peu satisfaisants du régime de liste, en ajoutant qu'il était avantageux, eu égard à la caisse de retraite, qu'un homme fût jeune au moment de son entrée dans le service de pilotage. Il suggéra une nouvelle formule: n'autoriser les candidats à s'inscrire sur la liste qu'après avoir obtenu un certificat de lieutenant au cabotage ou de 2<sup>e</sup> lieutenant au long cours, et imposer une limite d'âge. Il fit remarquer que ce système encouragerait un homme sérieux et ayant vraiment le désir de travailler ferme pour obtenir le certificat requis avant d'avoir atteint la limite d'âge, et il soumettait au comité des pilotes un projet des modifications à apporter pour mettre en œuvre sa proposition (les deux lettres sont déposées [pièce 727]).

Ce n'était là qu'un des nombreux problèmes dont le régime d'apprentissage était à l'origine. A la suite de la suggestion de l'autorité de pilotage, la Corporation des pilotes décida que toute la question devait être soigneusement étudiée par le «Comité d'admission et de promotion» dont la tâche consisterait à trouver une formule pratique pour la création d'un système d'apprentissage nouveau et efficace qui mettrait l'accent sur l'élévation des normes de compétence. Le comité travailla assidûment à cette réalisation,

s'assura la collaboration d'un spécialiste de l'extérieur, M. Jean-Marie Martin, alors doyen de la Faculté des sciences sociales à l'Université Laval; et tint plusieurs réunions avec les représentants de l'autorité. On fit des propositions qui furent étudiées et qui aboutirent à un nouveau régime qui, approuvé, donna satisfaction à tous les intéressés. Il entra en vigueur par voie d'une modification du règlement de la circonscription, en date du 23 mars 1961 (C.P. 1961-425 [pièce 429]). Toutes les dépenses engagées furent payées par la Corporation des pilotes.

Suivant le nouveau régime, le jury d'examen prend dorénavant une part active à la sélection et à la formation des candidats jusqu'au moment où ils reçoivent leur brevet. C'est un jury permanent, défini par le règlement et composé du surintendant régional, président, de trois membres du comité des pilotes et d'un représentant du ministère des Transports.

La composition du jury d'examen fut, et est encore, un sujet de discussion, car les armateurs insistent sur leur droit d'être représentés. Dans son rapport annuel qui est un compte rendu des événements de 1961, le président de la Corporation des pilotes informa les pilotes qu'ils avaient réussi à conserver leur représentation de trois membres sur cinq, au lieu de la situation minoritaire de deux, prévue à l'origine. Le président ajoutait que les pilotes avaient ainsi gardé le contrôle sur le choix et la formation des futurs pilotes (pièces 683). La Commission expose, à ce sujet, son point de vue au *Titre I*, recommandations générales 19 et 25 à 37.

La composition du jury et le nouveau rôle actif que celui-ci assume maintenant dans la sélection, la qualification et la formation des candidats sont une garantie que l'autorité de pilotage et les pilotes seront constamment informés du recrutement et du progrès des aspirants pilotes.

Dans le nouveau régime, on a supprimé la liste publique des candidats; on exige une norme d'instruction et on ne fait appel à des candidatures que si l'on prévoit le besoin d'aspirants pilotes. Le premier devoir du jury d'examen est de s'assurer qu'il y a toujours un nombre suffisant de candidats pour répondre à la demande prévue mais, d'autre part, son appréciation doit être aussi exacte que possible afin de donner aux candidats une garantie raisonnable d'avancement comme encouragement à poursuivre leurs études et à atteindre à la plus haute qualification. Comme on l'a vu précédemment, le nombre des pilotes est déterminé par l'autorité, qui fixe aussi le nombre d'aspirants pilotes, mais après consultation avec le comité des pilotes. En tenant compte de ce qui précède, il appartient au jury d'examen de décider et de recommander à quel moment le besoin de candidats se fait sentir et leur nombre.

Lorsque l'autorité de pilotage autorise le recrutement d'un certain nombre de candidats, on sollicite des demandes par des annonces dans les journaux (Règlement, art. 26 [2]), qui précisent les exigences de base, théoriques et autres. (Cf. l'annonce publiée le 8 mai 1965 [pièce 1461g]). Les

candidats doivent d'abord être citoyens canadiens résidant dans la province de Québec; être âgés de 16 à 30 ans, pouvoir parler et comprendre l'anglais et le français, être de bonne vie et mœurs, physiquement aptes et posséder, au minimum, une instruction de 10<sup>e</sup> année. Les demandes sont étudiées et les candidats satisfaisant aux exigences sont interrogés par le jury d'examen qui prend le nombre nécessaire parmi les candidats les plus qualifiés. Avec l'approbation de l'autorité, ceux-ci deviennent candidats à l'apprentissage. De cette façon, leur nombre est toujours limité et s'aligne aux besoins prévus.

En plus du certificat de capacité de marin qu'on exigeait sous l'ancien régime, le candidat doit acquérir une formation théorique en navigation avant d'être accepté comme aspirant pilote. On exige, dans ce domaine, le diplôme décerné après deux années d'études à l'Institut de marine de la province de Québec, à Rimouski, ou «toute autre école de navigation approuvée par l'autorité et recommandée par le comité des pilotes». A la suite des doléances des pilotes, on a transféré l'Institut à Québec, avec une annexe à Rimouski où se donne la première année d'études. Son nom officiel est maintenant «L'Institut de technologie maritime du Québec».

Le capitaine Gendron, officier commandant l'Institut de marine de Rimouski, de 1948 à 1959, déclara que, d'après son expérience, les marins n'effectuant que du service en mer manquent l'occasion de faire les études théoriques nécessaires. La plupart d'entre eux n'ont que la 11<sup>e</sup> année et leur service en mer ne leur permet pas de poursuivre leurs études. Il ajouta que de nos jours, pour devenir un bon officier, il faut une bonne connaissance spécialisée en physique, en mathématiques et en océanographie, sujets que n'ont pas l'occasion d'apprendre ceux qui ne servent qu'en mer. Ces matières s'apprennent à l'Institut et autres écoles similaires.

Un autre avantage résulte du fait d'exiger que les candidats aient fréquenté une école de marine, car un cours spécial de formation permet une meilleure appréciation de leurs qualités personnelles et morales; la discipline y est très sévère et les fortes têtes sont vite dépistées. Le diplôme décerné par l'Institut de Rimouski ne sanctionne pas seulement leurs études théoriques, mais implique qu'ils sont disciplinés et de bonne vie et mœurs.

L'Institut de marine fut créé par le gouvernement de la province de Québec en 1944, afin d'assurer l'enseignement des connaissances théoriques nécessaires pour obtenir le certificat de 2<sup>e</sup> lieutenant au long cours, mais cette exigence minimale est dépassée dans plusieurs sujets. On y enseigne aussi le français et l'anglais. Le diplôme de l'Institut donne accès à la 12<sup>e</sup> année du cours scientifique de la province de Québec; il ne compte que pour un an au lieu de deux, en raison des matières hautement spécialisées qui y sont enseignées.

Lorsque le capitaine Gendron commandait l'Institut, les perspectives d'une heureuse carrière dans le service de la marine marchande canadienne étaient plutôt sombres en raison de la disparition des navires au long cours

battant pavillon canadien, et il proposa que l'école servît de centre d'apprentissage pour les candidats se destinant au pilotage. On mit d'abord à l'essai ce projet dans la circonscription de Montréal et ensuite, après de nombreuses réunions avec les représentants de l'autorité de pilotage et de la Corporation des pilotes, on exigea des candidats à l'apprentissage un stage de deux ans à l'Institut, exigence qui figure dans les règlements des circonscriptions de Montréal et de Québec.

Ces deux années ne font pas partie de l'apprentissage, mais constituent une exigence préalable pour y être admis. Le programme de l'école comprend, à titre de connaissances générales que tous les marins devraient acquérir, des sujets qui concernent spécifiquement le pilotage, p. ex., les articles de la Loi sur la marine marchande du Canada qui traitent du pilotage, les fonctions d'un pilote à bord d'un navire, les manœuvres à faire lors d'une collision, les informations à donner à un pilote qui monte à bord d'un bâtiment, le moment et la manière de vérifier le tirant d'eau, les précautions à prendre avant de quitter le poste d'amarrage, etc. C'est un cours général fondamental de navigation et de manœuvre que tous les étudiants suivent, aussi bien ceux qui se destinent à devenir officiers dans la marine marchande que ceux qui aspirent à devenir pilotes.

L'école est équipée de radar, de systèmes Decca, de sondeurs à ultrasons, de radiotéléphones, etc. Elle disposait jadis d'un navire école, le *Saint-Barnabé*, mais quand celui-ci devint indisponible, les autorités de l'école prirent des dispositions avec certaines compagnies de navigation afin qu'elles prennent les étudiants pour accomplir un apprentissage d'un mois. En 1969, le ministère de l'Éducation de la province de Québec mit à la disposition de l'école un bâtiment de Messabec Ltée et une partie de l'enseignement est donnée maintenant à bord de ce navire afin que les élèves acquièrent de l'expérience dans la navigation. Le cours complet comprend quatre périodes de 6 mois à l'Institut, alternant avec trois périodes de 6 mois en mer (pièce 1538f).

Le pilotage n'est qu'une spécialisation du métier de navigateur et le but de l'Institut n'est pas seulement de former des pilotes, mais aussi de leur inculquer une connaissance nautique générale. Il donne les connaissances et la formation de base qui remplacent avantageusement une partie du long apprentissage en mer exigée dans l'ancien système. Le cours théorique est suivi d'un stage pratique en mer, car l'équipement moderne exige des connaissances théoriques préalables à son utilisation.

En vue d'encourager les candidats à acquérir la formation et la qualification requises aussi rapidement que possible, la date de délivrance du certificat de capacité détermine leur rang sur la liste d'admissibilité à l'apprentissage. Lorsqu'un candidat obtient son certificat de 1<sup>er</sup> lieutenant au cabotage ou celui de 2<sup>e</sup> lieutenant au long cours, il en envoie un fac-similé à l'autorité de pilotage avec son certificat de l'Institut et des attestations de bonne conduite

et d'aptitude pendant son service en mer. Le jury d'examen étudie ce dossier; si le candidat répond aux exigences, il est inscrit sur la liste d'admissibilité suivant la date de son certificat. Toutefois, ce critère ne figure pas dans le règlement sauf qu'aux termes de l'article 29(2) l'autorité est autorisée à choisir annuellement les candidats, à condition que ceux qui satisfont aux diverses exigences une année donnée aient la priorité sur ceux qui se qualifient ultérieurement. Le candidat n'est pas tenu de se présenter en personne devant le jury; on inscrit son nom automatiquement dès qu'il reçoit son certificat de capacité. Une fois sur la liste, il conserve son rang jusqu'à ce qu'il obtienne son brevet d'aspirant pilote. Comme on l'a mentionné plus haut, le nombre d'aspirants pilotes est fixé par l'autorité de pilotage de concert avec le comité des pilotes. En 1963, le nombre des aspirants pilotes se limitait à 18. A un moment donné, il y en eut 30, chiffre qui dépassait de beaucoup les besoins prévus. Ce surnombre entraîna un apprentissage inutilement long, avec ce qu'il comporte de fatigue. Les candidats inscrits sur la liste d'admissibilité remplissent les vacances d'aspirant pilote à mesure qu'elles se produisent, suivant l'ordre de priorité, à condition d'être physiquement aptes et de n'avoir pas atteint l'âge limite de 33 ans. On n'accorde aucune priorité aux candidats détenteurs d'un certificat au long cours, bien qu'il exige une année de plus d'études, mais tous les candidats qui détiennent l'un des deux certificats requis sont placés sur un pied d'égalité sur la liste, c.-à-d. dans l'ordre de la date de leur certificat.

Un certificat de 2<sup>e</sup> lieutenant au long cours est supérieur à celui de 1<sup>er</sup> lieutenant au cabotage; il est plus difficile à obtenir et comporte une formation générale plus poussée et un stage en mer. Cependant, on exprima l'avis qu'au point de vue du pilotage, le certificat de 1<sup>er</sup> lieutenant au cabotage a plus de valeur à cause de l'expérience acquise dans les eaux côtières et intérieures.

Durant son apprentissage, l'aspirant pilote mène une vie dure, car il ne touche, officiellement, aucune rémunération. Officieusement, la plupart des membres de la Fédération des armateurs ont, depuis fort longtemps, accordé une petite gratification aux aspirants pilotes pour chaque trajet accompli à bord d'un de leurs bâtiments. M. Séverin Langlois, pilote retraité, déclara que lorsqu'il devint aspirant pilote, en 1925, il recevait occasionnellement, de certaines compagnies, une rémunération de \$10 par trajet. Toutefois, lorsqu'il avait accompli le nombre prescrit de trajets on lui permettait d'avoir une autre occupation. La période d'apprentissage du pilote Barras dura 16 ans, comme on l'a dit précédemment, sans rémunération puisque les compagnies de navigation avaient cessé de payer la gratification de \$10. Pour gagner sa vie, il travaillait durant les mois d'été pour la *Canada Steamship Lines* comme 1<sup>er</sup> lieutenant et, en hiver, il prenait la mer comme officier. Il accomplissait ses voyages d'apprentissage au début du printemps ou à l'automne. A un moment donné, quelqu'un s'opposa à cette entente mais, finale-

ment, il obtint l'autorisation de l'autorité. Le pilote Dussault servit environ six ans comme aspirant pilote jusqu'à l'obtention de son brevet de pilote en 1958. Les gratifications accordées par les compagnies de navigation avaient alors été reprises; il toucha d'abord \$9 par trajet et, plus tard, \$12. Pour gagner sa vie, il ne pouvait tenir un autre emploi qu'avec l'autorisation de l'autorité, à condition qu'il ait accompli le nombre requis de trajets. Lorsque le pilote Rousseau devint aspirant pilote en 1946, à l'âge de 26 ans, la rétribution officielle offerte par certaines compagnies de navigation était de \$6 par trajet. Comme il ne pouvait vivre avec si peu et qu'il ne savait s'il deviendrait pilote et quand, il dut avoir un autre emploi. Comme les autres aspirants pilotes, il fit le nombre requis de trajets durant les congés qu'il pouvait obtenir des compagnies de navigation qui l'employaient comme capitaine le reste de l'année. Le pilote André Bédard fit son apprentissage du 3 mars 1953 au 3 mars 1958. Pour gagner sa vie durant ces cinq années, il dut se livrer à d'autres occupations.

A l'époque des audiences de la Commission, en octobre 1963, Robert Gilot, âgé de 33 ans, était encore aspirant pilote, le troisième sur la liste (on lui accorda un brevet temporaire (*sic*) le 19 juin 1964). Il était l'un des aspirants pilotes relevant encore de l'ancien régime. De 1950 à 1952, il passa deux ans à l'Institut de marine de Rimouski; de 1952 jusqu'en 1960, lorsqu'il fut appelé comme aspirant pilote, il servit en mer à titre de 3<sup>e</sup> lieutenant et il obtint son certificat de 2<sup>e</sup> lieutenant au long cours. Comme il relevait encore de l'ancien régime, il devait accomplir 40 trajets par an mais, en 1962, il en fit 125 et en 1963, beaucoup plus. Il admet que, bien qu'il soit avantageux pour un aspirant pilote d'accomplir de nombreux trajets, le nombre annuel de 125 est trop élevé, car il ne laisse place à aucun repos, en particulier aux Escoumins. Cependant, s'il en fit autant, c'est que la gratification versée par certaines compagnies de navigation constituait sa seule source de revenu. En 1963, il avait besoin de plus, car il était marié et père d'un enfant. La gratification initiale de \$12 fut portée à \$15 par la suite. Il devait en déduire ses frais de transport et de subsistance à l'extérieur; il s'efforçait de les restreindre le plus possible, p. ex., en couchant dans le grenier du bureau provisoire des Escoumins, où quatre aspirants pilotes pouvaient loger. C'est la raison pour laquelle, s'il en avait le choix, il s'engageait sur un bâtiment qui accordait la rémunération. En hiver, les aspirants pilotes trouvent difficilement un emploi. Lorsqu'il était aspirant pilote, il suivait les cours d'hiver donnés par les pilotes et le gouvernement provincial lui accordait une allocation de \$140 pour couvrir une partie de ses frais de subsistance.

Comme l'a signalé le pilote Rousseau, un candidat n'était jamais assuré d'être choisi comme aspirant pilote et s'il l'était, il n'avait pas la garantie de devenir pilote; il était possible qu'il n'y eût jamais de vacance tant qu'il aurait encore l'âge requis, ou il pouvait échouer à son examen final ou être refusé à l'examen médical. Ce sont encore les risques des aspirants pilotes qu'ils

connaissent avant de poser leur candidature, mais la situation s'est améliorée sous le nouveau régime, car le nombre des candidats se limite aux besoins prévus, ce qui supprime un apprentissage inutilement long et permet d'éliminer les candidats manquant d'intérêt ou dont la réussite est improbable.

Conformément au nouveau régime, la période minimale d'apprentissage a été réduite à trois ans; mais on a intensifié la formation et l'on suit de près les progrès des aspirants pilotes. Au cours de chacune de ces trois années, l'aspirant pilote est tenu d'effectuer dans la circonscription au moins 70 trajets et 20 mouvements. De plus, le règlement exige qu'il suive, tous les ans, un cours à bord d'un navire-école mais, ainsi qu'on l'examinera plus loin, celui-ci n'est plus disponible. De plus, l'aspirant pilote doit, à la fin de chaque année, subir un examen oral et écrit devant un jury d'examen; s'il échoue, il est retardé d'un an ou son brevet d'aspirant pilote est retiré, selon la recommandation du jury. Sous le régime précédent, tant que l'aspirant pilote accomplissait le nombre annuel de trajets requis, on ne pouvait connaître ses progrès qu'à l'examen final après cinq ans ou plus de formation. Ce n'était qu'à ce moment que les examinateurs pouvaient constater que certains aspirants pilotes n'avaient pas l'aptitude voulue et qu'ils ne pourraient jamais devenir pilotes.

Aujourd'hui, l'aspirant pilote est affecté à des trajets et des mouvements dans la circonscription et avec des pilotes différents, afin d'acquérir une plus grande expérience. Le pilote qu'il accompagne doit faire parvenir à l'autorité de pilotage un rapport signé.

Un nouveau programme expose les grandes lignes des sujets que doit étudier l'aspirant pilote et sur lesquels il sera examiné au cours de chacune des trois années. Ce programme est préparé par le «Comité d'admission et de promotion» de la Corporation des pilotes; il est révisé par le conseil d'administration de cette corporation et étudié de nouveau par le jury d'examen et l'autorité de pilotage avant son approbation finale, puis distribué aux aspirants pilotes (pièce 728).

Les trois sujets majeurs de l'examen sont la navigation et les règles de route, les aides de navigation et l'équipement connexe et, le plus important de tous, la connaissance des eaux de la circonscription. Les sujets autres que la connaissance des lieux sont simplement des rappels de mémoire sur des questions que devrait bien connaître un candidat ayant obtenu l'un des certificats de capacité prescrits. On ne prévoit aucun examen pratique sur l'habileté dans la manœuvre du navire, aucun bâtiment n'étant disponible à cette fin. Cependant, les pilotes qu'accompagnent les aspirants pilotes dans les trajets et les mouvements peuvent certifier leur aptitude à cet égard, particulièrement pour ceux qui eurent l'occasion de naviguer dans certaines sections du fleuve. La manœuvre de navires de types et d'appareils de propulsion différents ne s'acquiert que par l'expérience. A partir du moment où l'as-

pirant pilote reçoit son brevet de pilote, le système de classes supplée l'impossibilité dans laquelle il était d'acquiescer cette expérience.

Lorsque le mode des pilotes spéciaux était en vigueur, il arrivait souvent qu'un pilote invitât un aspirant pilote à agir comme pilote de relève dans les sections les moins dangereuses de la circonscription. Certains pilotes spéciaux étaient surmenés dans les périodes de pointe. Un pilote spécial choisissait alors un aspirant pilote qu'il connaissait bien et lui confiait la conduite du navire dans les sections les moins dangereuses telles que de l'île Blanche au cap aux Oies, et de Pointe-au-Père à l'îlet Rouge; le pilote pouvait alors se reposer dans la chambre des cartes; il payait lui-même, pour ce service, une certaine rémunération à l'aspirant pilote.

Lorsqu'on abolit le mode des pilotes spéciaux et que le volume de travail fut réglé par le mode du tour de rôle, cette pratique irrégulière disparut. Durant ses trajets de formation, l'aspirant pilote est maintenant plus ou moins l'élève du pilote qui lui montre les balises, les feux d'alignement et les caractères généraux du fleuve. En outre, si l'aspirant pilote est en dernière année, le pilote peut lui donner l'occasion de conduire un navire, mais jamais de l'accoster. Il porte les routes, donne les ordres au timonier, mais toujours sous la surveillance directe du pilote qui reste responsable du pilotage, et rarement dans les eaux restreintes. L'aspirant pilote Gilot déclara qu'en travaillant de cette manière dans différentes sections, il avait piloté sur tout le fleuve, sous la stricte surveillance des pilotes qu'il accompagnait.

Les examens écrits comprennent des épreuves de trois heures sur la navigation et le travail des cartes, sur le radar et les aides de navigation, sur la stabilité et la construction du navire; suit un examen oral sur le matelotage, les règles de route, les règlements et les connaissances pratiques. On suit la même procédure pour les examens de chacune des trois années, le degré de savoir requis s'accroissant d'une année à l'autre.

L'échec à l'un de ces examens peut se traduire par un renvoi. Le 23 avril 1963, le surintendant du pilotage écrivit à un candidat que bien qu'il eût obtenu le minimum de 70%, il l'avertissait de mieux faire à l'examen suivant. Un autre fut informé que son échec d'obtenir 70% aurait pu entraîner l'annulation de son brevet d'aspirant pilote; mais étant donné que le jury d'examen avait recommandé un retard d'un an et que l'autorité de pilotage avait approuvé, il devrait redoubler sa première année, et on l'avertissait qu'un autre échec pourrait entraîner l'annulation de son brevet ou son renvoi. Lorsque les aspirants pilotes doivent redoubler une année, ils figurent en tête de la liste de cette année-là.

Les examens sont seulement théoriques puisque, comme on l'a déjà vu, le jury d'examen ne dispose d'aucun moyen de tenir des examens pratiques sur la manœuvre du navire. On ne demande pas directement leur avis aux pilotes que les aspirants pilotes ont accompagnés, mais les pilotes membres



du jury d'examen, qui connaissent l'adresse de l'aspirant pilote, soit par l'expérience personnelle au cours de son apprentissage, soit par les rapports reçus du Comité d'admission et de promotion des pilotes, donnent les renseignements. Ce comité suit les progrès de l'apprentissage et prépare une appréciation complète de la formation, de l'habileté et de l'aptitude des aspirants pilotes à l'intention des pilotes membres du jury d'examen. Officiellement, rien dans le règlement de la circonscription n'exige ce résumé ni ne fixe aucune procédure, sauf le nombre minimal de trajets, tel que déterminé par le surveillant.

L'article 31 du règlement porte que les aspirants pilotes reçoivent leur affectation du surveillant local, de la même manière que les pilotes, qu'ils doivent toujours le tenir au courant de leurs allées et venues et être prêts à rejoindre leurs affectations et qu'ils ne doivent occuper d'autre emploi qu'avec l'autorisation du surveillant. Toutefois, en pratique (peut-être du fait que seuls les bâtiments de la Fédération des armateurs accordent une rémunération aux aspirants pilotes), le surveillant ne joue qu'un rôle très effacé dans l'attribution des affectations. La seule préoccupation de l'autorité consiste à s'assurer de l'accomplissement du nombre de trajets requis et elle se désintéresse donc des rapports concernant les trajets effectués en excès du minimum requis. A chaque trajet, on remet à l'aspirant pilote une fiche de pilotage sur laquelle apparaissent la date, le nom du navire, les particularités du trajet, le nom et la signature du pilote qu'accompagnait l'aspirant pilote. Le surveillant dresse la liste d'après ces fiches.

Les règles régissant les affectations des aspirants pilotes furent rédigées par le Comité d'admission et de promotion, approuvées par l'autorité après leur transmission par l'entremise du comité des pilotes et acceptées par le surveillant. Ce dernier ou l'autorité n'établissent pas de règlements mais de simples instructions administratives.

A Québec, chaque aspirant pilote est libre de choisir le bâtiment, tandis qu'aux Escoumins, on tient le tour de rôle. A Québec, les bâtiments descendants sont affichés sur un tableau et chaque aspirant pilote fait lui-même son affectation en portant son nom vis-à-vis de celui du navire qu'il choisit, à condition que ce navire n'ait pas déjà été choisi par un autre aspirant pilote. La raison du choix d'un navire et de la fréquence des affectations est surtout fonction de la rémunération que peut verser le navire et du besoin urgent d'argent de l'aspirant pilote. Le choix des affectations susceptibles de donner à celui-ci le plus d'expérience possible, ainsi que l'exige le règlement, ne dépend pas du surintendant, mais est laissé à l'entière discrétion de l'aspirant pilote. Un capitaine refuse rarement des aspirants pilotes mais, fréquemment, ils ne sont pas payés.

Aux Escoumins et à Port-Alfred, l'affectation des aspirants pilotes a lieu au tour de rôle régulier, car aucun d'eux n'y demeure et ils ne sont pas intéressés à perdre leur temps dans ces ports (pièce 1454, appendice 3).

Comme la plupart d'entre eux habitent Québec, ils s'efforcent d'y retourner dès leur arrivée aux Escoumins où leur séjour est, en moyenne, de 3 à 4 heures.

Dans la circonscription de Québec, on a toujours considéré l'expérience pratique acquise à bord d'un navire école comme un facteur de la formation des aspirants pilotes. Jadis, les aspirants pilotes devaient faire ce qu'on appelait des «voyages d'exploration» des eaux de la circonscription sous la direction du surintendant des pilotes et à bord de bâtiments appartenant à l'autorité de pilotage. En 1906, lorsque le Ministre remplaça la Commission du havre de Québec comme autorité de pilotage, il négligea de se conformer à cette exigence formelle de la loi, en dépit des demandes réitérées des pilotes et, dans son rapport minoritaire, le pilote membre de la Commission Lindsay critiqua le Ministre pour cette négligence. Par la suite, on assura la formation des aspirants pilotes à bord de bâtiments du ministère de la Marine (les dossiers indiquent que le *Druid* fut utilisé); mais on abandonna cette pratique et lorsque, en 1934, on abrogea toute la législation sur le pilotage dans la circonscription de Québec, cette responsabilité de l'autorité de pilotage ne fut pas retenue dans la nouvelle Loi sur la marine marchande.

Lorsqu'on réorganisa le régime d'apprentissage, en 1961, le règlement rendit obligatoire pour les aspirants pilotes de suivre un cours annuel à bord d'un navire école. Ni l'autorité de pilotage, ni le gouvernement fédéral ne fournissait un tel navire; mais les pilotes en trouvèrent un, approprié, à l'Institut de marine de Rimouski, le *Saint-Barnabé*, appartenant au gouvernement provincial. Mais le *Saint-Barnabé* ne fut mis qu'une fois à la disposition des pilotes: il avait besoin de réparations majeures qui, de l'avis du ministère de la Jeunesse auquel il appartenait, eussent été trop coûteuses. On le vendit finalement et il ne fut pas remplacé, en dépit des protestations des pilotes. Il fallut donc renoncer à ce facteur de formation pratique bien que, jusqu'à présent, cette exigence n'ait pas été supprimée du règlement (art. 33[2][b]).

Sous le nouveau régime, on considérait les croisières à bord du navire école de la plus haute importance, car elles permettaient aux aspirants pilotes de compléter leur cours de radar, de s'entraîner dans l'utilisation pratique des amers, d'étudier à loisir les caractéristiques du fleuve et d'étudier le système d'aides de navigation, ce qui ne pouvait être réalisé que sur un bâtiment spécifiquement utilisé dans ce but. Le *Saint-Barnabé* avait 150 pi. de long, deux hélices, et son équipement comprenait le radar, le sondeur à ultrasons et tous les autres instruments de navigation nécessaires. En outre, toujours sous la surveillance convenable, les aspirants pilotes pouvaient effectuer des accostages et des appareillages et prendre la responsabilité de la navigation. En 1961, tous, sauf deux ou trois, participèrent à la seule et unique croisière d'entraînement qui dura 10 jours. Elle avait été organisée en tant qu'activité de l'Institut de marine et les pilotes qui accompagnaient les aspirants pilotes devaient être payés par le ministère provincial de la Jeunesse, mais celui-ci

refusa de le faire. En fin de compte, le ministère provincial versa \$50 à chacun d'eux, et la Corporation des pilotes les crédita d'un demi-tour par jour.

Dans un bulletin publié par la Corporation des pilotes de Québec, le 23 août 1961 (pièce 688), on informait les pilotes que les aspirants pilotes avaient fait une croisière d'entraînement à bord du *Saint-Barnabé* dans toutes les parties du bas Saint-Laurent où un pilote pouvait être requis, que les aspirants pilotes avaient effectué du pilotage et d'autres manœuvres sous la direction d'un pilote instructeur et que l'expérience s'était révélée très satisfaisante.

Bien que les certificats de capacité dont les aspirants pilotes sont détenteurs impliquent qu'ils ont déjà acquis une grande qualification et de l'expérience dans la manœuvre du navire, beaucoup d'expérience et de savoir restent à acquérir pour devenir pilote, p. ex., la connaissance locale des caractéristiques des eaux de la circonscription, des amers, des courants variables et la manière d'en tenir compte aux différents quais de la circonscription lors des accostages et des appareillages. Pour acquérir cette instruction spéciale le navire école est d'une grande utilité. Les pilotes déclarèrent qu'il n'était pas nécessaire qu'il fût grand, mais qu'il y ait suffisamment d'espace pour loger les aspirants pilotes et les instructeurs et qu'on puisse y dispenser l'instruction. Il y aurait avantage à ce qu'il soit d'un faible tirant d'eau afin de pouvoir sortir des routes normales des navires, si on le désire.

Les pilotes essayèrent en vain d'obtenir du ministère provincial de la Jeunesse qu'il remplaçât le *Saint-Barnabé*. Devant cet échec, ils s'adressèrent au ministère fédéral des Transports pour obtenir que l'un de ses brise-glace soit mis à leur disposition, une fois par an, pour l'entraînement. Cette demande ne fut pas d'abord acceptée pour deux raisons: «Une raison était que les bâtiments du ministère étaient déjà engagés pour les mois d'été et la seconde, que le ministère n'avait pas comme politique de fournir des facilités de cette nature à des groupes individuels en vue de leur entraînement.» Le ministère ajouta que, lorsque cette exigence fut incluse dans le règlement à la demande des pilotes, on ne prévoyait pas la cessation du service du *Saint-Barnabé* (lettre du ministère des Transports en date du 15 octobre 1965 [pièce 1456y]). Cependant, au cours des dernières années, des cours pratiques ont été donnés, en hiver, à bord de brise-glace. Les pilotes espèrent que par l'Institut de marine, ils pourront réussir à donner aux aspirants pilotes la formation pratique requise (pièce 1538f).

Aujourd'hui, il n'y a pratiquement plus de limite d'âge et un aspirant pilote peut le rester jusqu'à l'âge de 45 ans. S'il échoue à son examen annuel ou à son examen final, il peut se présenter maintes et maintes fois. Le Comité d'admission et de promotion de la Corporation des pilotes recommanda de congédier tout pilote, après trois échecs, mais l'autorité n'accepta pas cette proposition.

Les notes normalement exigées aux examens varient suivant les sujets; p. ex., on exige le maximum sur la connaissance du fleuve, parce que le candidat connaît celui-ci ou ne le connaît pas, tandis que sur les autres sujets une certaine latitude est permise.

Lorsque l'aspirant pilote a terminé ses trois années et réussi, chaque année, à ses examens, il demeure aspirant pilote et est tenu d'accomplir le nombre de trajets annuels requis jusqu'à ce qu'une vacance se produise. S'il est encore physiquement apte et s'il réussit à un nouvel examen écrit et oral établi par le jury d'examen et portant sur toutes les aptitudes voulues, ce dernier le recommande pour un brevet.

Le premier brevet délivré au pilote est permanent. C'est une modification de l'ancien régime où le premier brevet était temporaire pendant un an, c.-à-d. qu'il correspondait au brevet de stagiaire des autres circonscriptions. On supprima les brevets de stagiaires, l'idée étant que sous le nouveau régime l'autorité de pilotage avait suffisamment d'occasions d'apprécier les aspirants pilotes. Ainsi qu'on le verra plus loin, sous le régime actuel de classe, le brevet, bien que permanent, reste limité à la taille et au type des navires auxquels le nouveau pilote breveté peut être assigné.

L'examen final dure environ trois jours et demi et comporte des épreuves écrites et orales. Il équivaut à l'examen pour l'obtention du certificat de capitaine de navire au cabotage, complété par une connaissance approfondie du Saint-Laurent: les profondeurs, les courants, les amers et les aides de navigation. Les épreuves écrites sont préparées à Ottawa, en français et en anglais, et envoyées sous enveloppes scellées au jury d'examen qui surveille et note. L'examen terminé, le jury sait donc si le candidat a réussi ou non. Les aspirants pilotes comparaissent alors devant le jury qui les informe des résultats. On déclara que des candidats avaient fréquemment échoué à un examen, mais que dans chaque cas le jury d'examen avait décidé à l'unanimité.

A l'époque des audiences de la Commission, le 2 octobre 1963, treize pilotes avaient été admis sous le nouveau régime.

En 1964, on modifia l'article du règlement relatif à l'examen final, puisque cet examen porte sur les mêmes sujets que l'examen normal de la troisième année. On prévoit la dispense de l'examen final pour l'aspirant pilote ayant obtenu un minimum de 70 p. 100 pour son examen écrit de troisième année, à condition qu'il ait réussi à l'examen oral au cours des 24 mois précédents.

Il s'écoule occasionnellement un certain temps avant que l'autorité ne délivre le brevet, et la Corporation des pilotes s'est vue parfois dans l'obligation d'écrire à l'autorité de pilotage pour lui demander de hâter la procédure. Dans certains cas, la corporation s'est arrangée avec le surveillant local pour

qu'un candidat reçu participe immédiatement au tour de rôle avant la réception de son brevet, en vue de lui éviter une perte de rémunération. C'est évidemment illégal.

Tous ces changements furent effectués, non parce que l'ancien régime ne produisait pas des pilotes bien qualifiés, mais parce que les changements progressifs dans la construction et la dimension des bâtiments, leurs nouveaux équipements et les méthodes d'exploitation exigent des pilotes une compétence plus grande. Ces changements accordent aussi aux aspirants pilotes plus de sécurité et d'encouragement.

(i) *Brevets temporaires*

Pendant longtemps le règlement et les règles de la circonscription permettaient la délivrance de brevets temporaires aux aspirants pilotes lorsqu'il y avait pénurie de pilotes. Le pilote J. Séverin Langlois rappela que de son temps la période d'apprentissage était de sept ans; mais en 1928 on eut besoin de pilotes et on lui délivra un brevet temporaire, valide un an, après quatre années d'apprentissage. Ce brevet fut renouvelé jusqu'à ce qu'il obtienne son brevet permanent, sept ans après son admission comme aspirant pilote. Pour obtenir ce brevet temporaire, il dut réussir aux examens des pilotes réguliers, écrits et oraux, mais il ne fut pas obligé de se représenter pour obtenir son brevet permanent.

L'article 35 du règlement porte que si l'on manque de pilotes on peut délivrer des brevets temporaires aux aspirants pilotes par ordre d'ancienneté, à condition qu'ils réussissent aux examens réguliers. Ces brevets ne sont que temporaires et permettent, p. ex., de remplacer des pilotes dont on prévoit une longue absence pour raisons de maladie ou autres. Dès que l'absence cesse, les pilotes temporaires reprennent leur statut d'aspirants pilotes (Cf. *Titre I*, p. 303).

En outre, en vertu de l'article 338 de la Loi sur la marine marchande, on peut délivrer des brevets temporaires annuels aux pilotes ayant atteint l'âge de 65 ans, et ainsi renouvelables jusqu'à 70 ans, à condition qu'ils restent physiquement aptes (Cf. *Titre I*, p. 299 et pp. 403 et suiv.).

Les rapports annuels de l'autorité de pilotage (pièce 534) énumèrent deux catégories de brevets de durée limitée:

a) «Brevets temporaires délivrés aux termes de l'article 338 de la loi.»  
En 1965, p. ex., on délivra 3 de ces brevets à des pilotes ayant atteint l'âge de 65 ans.

b) «Pilotes nommés avec un brevet provisoire.»

C'est ainsi qu'on en a nommé 8 en 1964 et 5 en 1965. La liste des pilotes établie par l'autorité, le 1<sup>er</sup> mai 1964, indique 14 brevets de cette catégorie, plus 63 brevets permanents (pièce 650), tous délivrés à des hommes jeunes.

Les brevets provisoires (brevets de stage) ayant été abrogés par la modification du règlement (C.P. 1961-425), ces inscriptions portaient à confusion et exigeaient une explication.

Le 6 mai 1966 (pièce 1466j), l'autorité de pilotage rendit compte que; de 1961 à 1965, aucun brevet temporaire n'avait été délivré en vertu de l'article 35 du règlement et que ceux qui l'avaient été (sauf en vertu de l'article 338 de la Loi sur la marine marchande) étaient, en fait, des brevets de stagiaires d'une validité d'un an.

Le brevet provisoire délivré à J. Émile Robert Gilot, le 19 juin 1964, est de cette catégorie et se lit comme suit:

TEMPORARY LICENCE AS PILOT

GRADE "C"

OF A VESSEL LIMITED TO 2,000 NET REGISTER TONNAGE

TO: J. EMILE ROBERT GILOT

WHEREAS, IT HAS BEEN REPORTED TO ME THAT YOU HAVE BEEN FOUND DULY QUALIFIED TO FULFIL THE DUTIES AS PILOT OF A VESSEL NOT EXCEEDING 2,000 NET REGISTER TONNAGE IN THE PILOTAGE DISTRICT OF QUEBEC, I DO HEREBY, IN PURSUANCE OF THE AUTHORITY VESTED IN ME BY THE CANADA SHIPPING ACT, GRANT YOU THIS PILOT'S LICENCE IN AND FOR THE SAID DISTRICT OF QUEBEC.

THIS LICENCE SHALL BE VALID FROM THE NINETEENTH DAY OF JUNE, 1964, UNTIL THE EIGHTEENTH DAY OF JUNE, 1965.

GIVEN UNDER SEAL AT OTTAWA, THIS FIFTEENTH DAY OF JUNE, 1964.

Minister of Transport as Pilotage Authority  
for the Pilotage District of Quebec.

.....  
Signature of Pilot.

Jadis, un brevet de cette catégorie pouvait être annulé en cas de service non satisfaisant et le pilote provisoire redevenait aspirant pilote. Cela s'est déjà produit; p. ex., les premières inscriptions au dossier du pilote qui fut plus tard impliqué dans la collision du C.C.G.S. *Cartier* et du m/t *Seven Skies*, le 18 juillet 1963, se lisent comme suit (pièce 1466k):

«Avril	1956	—	Échec à l'examen de pilotage.
16 août	1956	—	Brevet provisoire, après un second examen.
19 novembre	1956	—	Le <i>Wolfgang Russ</i> , sous sa conduite, entre en collision avec l' <i>Asia</i> . Brevet provisoire du pilote retiré le 2 janvier 1957, par suite de la collision, et le pilote redevient aspirant pilote pour la saison de navigation de 1957.
6 février	1958	—	Délivrance d'un second brevet provisoire.
6 février	1959	—	Délivrance d'un brevet permanent.»

Ainsi qu'on l'a déjà vu, le stage fut supprimé en 1961, alors qu'on établit un régime entièrement nouveau d'apprentissage. Les aspirants pilotes doivent maintenant passer un examen annuel; on a donc pensé que l'autorité de pilotage aurait largement le temps d'apprécier les aspirants pilotes jusqu'au moment de l'attribution du brevet de pilote et d'éliminer ceux qu'elle jugerait incompetents ou non fiables (pour les remarques à ce sujet cf. *Titre I*, p. 302).

Il ne faut pas confondre brevet et classe. Les brevets de classe A, classe B ou classe C n'existent pas; ce sont des brevets permanents dont les détenteurs se qualifient pour la classe A, la classe B ou la classe C (Règlement de la circonscription art. 24).

Cependant, la coutume d'attribuer des brevets provisoires s'est maintenue après 1961, sans doute parce que personne ne se rendit compte qu'elle n'était plus légale (Cf. *Titre I*, pp. 299 et suiv.). Le 13 mai 1966, l'autorité de pilotage fit savoir à la Commission que des instructions avaient été données «pour supprimer immédiatement le mot *provisoire*» (pièce 1466j). Cependant, le rapport annuel de 1968 montre que l'on continue de suivre cette pratique; elle indique que 5 nouveaux pilotes obtinrent des brevets provisoires et 2 pilotes provisoires obtinrent cette année-là leur brevet permanent.

Le règlement prévoit aussi des mesures transitoires visant à sauvegarder les droits acquis des candidats et aspirants pilotes de l'ancien régime. On conserva l'ancienne liste, mais elle fut close et l'on en modifia les conditions. L'aspirant pilote Gilot fut l'un de ceux mis en cause. Selon le stade de leur formation, un certain nombre d'exigences nouvelles leur étaient applicables. La première étape consista à éliminer de l'ancienne liste le nom de ceux qui n'étaient plus intéressés ou qui ne seraient vraisemblablement pas appelés. On écrivit à ceux qui figuraient sur cette liste pour s'assurer qu'ils étaient encore intéressés; dans la négative ou s'ils ne répondaient pas, on raya leur nom et on les en informa. Aucun ne protesta.

Le règlement comportait également des dispositions transitoires concernant les aspirants pilotes. En définitive, l'objectif était que tous les candidats passassent par l'École de Rimouski avant de devenir aspirants pilotes; mais il était impossible de changer de régime sans avertissement et de priver les aspirants pilotes des crédits qu'ils avaient acquis. On les répartit donc en 4 catégories:

- a) ceux qui avaient terminé leur apprentissage;
- b) ceux qui l'avaient quasiment terminé;
- c) ceux qui en avaient accompli la moitié;
- d) les débutants.

Le nouveau régime ne concernait pas les deux premières catégories, c.-à-d. ceux qui étaient qualifiés ou sur le point de l'être; ceux qui avaient

accompli 30 mois d'apprentissage en vue d'obtenir un certificat furent tenus de faire une année et ceux qui avaient moins de 30 mois, deux années à l'Institut de marine. A l'époque des audiences de la Commission, la liste des trois premières catégories était presque épuisée, ce qui signifiait que la plupart des candidats relevaient alors du nouveau régime.

(ii) *Le népotisme sous le régime de la Corporation de 1860*

On a prétendu que jusqu'en 1920, sous l'administration du service par la Corporation des pilotes, il fallait être fils de pilote, ou au moins un proche parent, pour être accepté comme aspirant pilote.

Le pilote en retraite Jean-Baptiste Cyrille Pouliot, qui obtint son brevet en 1916 après sept ans d'apprentissage, expliqua la situation. Il rejeta l'accusation, mais précisa que, pour devenir aspirant pilote, il fallait acquérir une part de pilote et chaque pilote n'en possédait qu'une. A cette époque, la Corporation des pilotes possédait divers avoirs. Jusqu'en 1905, elle possédait les trois goélettes des pilotes de la station d'embarquement du Bic, ainsi que le matériel des stations de pilotes. La corporation avait acquis ces biens sur le fonds commun et on les considérait comme appartenant en copropriété aux pilotes en activité. Chaque part était estimée à \$500. Quand un pilote prenait sa retraite, la corporation n'était pas tenue de lui verser le montant de sa part; mais un pilote dont le nom figurait sur la liste du service actif était autorisé à prendre un aspirant pilote à qui il pouvait transmettre sa part quand une vacance se produisait et que son tour était venu d'en disposer. Si le pilote n'avait pas d'aspirant pilote à qui vendre sa part lorsque venait son tour, il pouvait la vendre à un ami, au prix qu'il pouvait en obtenir. Toutefois, lorsque l'aspirant pilote était accepté, il n'était plus attaché à ce pilote, mais faisait son apprentissage avec tous les pilotes pour apprendre les «trucs du métier».

Le témoin descendait d'une famille de pilotes: ses deux grands-pères et son père l'avaient été. Cependant, lorsqu'il voulut se faire admettre comme aspirant pilote, le tour de son père de vendre sa part n'était pas venu et celui-ci dut lui acheter la part d'un autre pilote ayant l'autorisation de la vendre à qui il voudrait. Le prix d'achat fut de \$500 (Cf. *Titre I*, p. 606).

(iii) *Comité d'admission et de promotion*

Les pilotes en tant que groupe, et individuellement, prennent une part très active à la formation des aspirants pilotes en surveillant celle-ci et leur comportement général, et en organisant des conférences et des cours par l'entremise de leur Comité permanent d'admission et de promotion.

Comme on vient de le voir, lorsqu'en 1959 les pilotes apprirent que l'autorité de pilotage voulait apporter de profonds changements au régime d'apprentissage, alors peu satisfaisant, ils craignirent, en restant indifférents et



inactifs, de perdre tout contrôle sur le choix et la formation des aspirants pilotes. Ils confièrent donc l'étude de la question à un comité de pilotes qui, lors de la création de la corporation, devint le Comité permanent d'admission et de promotion assumant de plus grandes responsabilités (art. 40 du Règlement général n° 1 de la Corporation des pilotes [pièce 672]). Il est composé de 4 membres dont 2 sont élus par l'assemblée générale et 2 autres nommés par le conseil d'administration de la corporation.

La Commission apprit que les principales fonctions du comité consistent à s'occuper des aspirants pilotes, les aider dans leur cours de formation, faciliter leurs études, veiller à ce qu'ils accomplissent le nombre de trajets voulus, s'assurer que l'on suit la procédure requise pour l'observation de leur caractère, observer leur comportement (même la façon dont ils s'habillent quand ils sont en service), tenir compte de leurs progrès et, éventuellement, faire des rapports et des recommandations. Ce comité, comme on l'a vu, avait initialement pour tâche de procéder à des études et recherches devant servir de base à la réorganisation du régime d'apprentissage, avec l'objectif d'assurer des normes plus élevées de qualification. Par la suite, on lui confia le soin d'assurer une formation répondant aux modifications techniques apportées dans la construction des navires et les méthodes modernes de navigation.

Le comité ne prend aucune part à l'application du régime de classe et n'exerce aucune surveillance sur les pilotes brevetés si ce n'est indirectement, p. ex., lorsqu'un pilote refuse d'accepter un aspirant pilote. Cela s'est produit une fois et le comité écrivit à l'autorité de pilotage pour lui demander de vérifier dans quelles circonstances, et de déterminer si l'aspirant pilote était en faute. Le surintendant procéda à une investigation.

Le comité s'occupe exclusivement du régime d'apprentissage et des aspirants pilotes. Il n'a aucun pouvoir disciplinaire ou administratif: son rôle consiste à conseiller, aider et rendre compte. Il fait seulement des suggestions et adresse des rapports au conseil de la Corporation des pilotes qui, à son tour, si elle acquiesce, les transmet à l'autorité de pilotage qui, seule, a autorité sur les aspirants pilotes et leur formation.

Il n'est pas dans les intentions de la Corporation des pilotes que ce comité puisse éventuellement choisir et examiner les aspirants pilotes puisque ces fonctions appartiennent au jury d'examen de l'autorité de pilotage.

En ce qui concerne le classement des pilotes, la Corporation des pilotes limite son intervention à des recommandations sur la ligne de conduite générale.

Peu de temps après sa création, en 1961, le Comité d'admission et de promotion, avec l'approbation du surveillant et en collaboration étroite avec lui, organisa la formation des aspirants pilotes et rédigea les règles régissant leurs affectations sur la base de l'expérience acquise, et signées par le président de la Corporation des pilotes et le surveillant de la circonscription

(pièce 688). Les affectations sont effectivement faites par le surveillant et la fonction du comité se limite à la préparation d'un programme que les aspirants pilotes sont tenus de suivre.

Le comité surveille étroitement les activités des aspirants pilotes. Il tient une liste à jour, indiquant leur qualification, leurs services en mer, le certificat dont ils sont détenteurs, leur passage, s'il y a lieu, à l'École de marine, etc. Il surveille aussi les aspirants pilotes et enregistre leurs activités d'après les rapports qu'il demande à chaque pilote accompagné d'un aspirant pilote de lui faire parvenir; ces rapports indiquent la nature du trajet accompli et contiennent l'appréciation du pilote. Ces documents ne sont pas envoyés au jury d'examen, mais uniquement destinés au Comité d'admission et de promotion. Toutefois, avant l'examen, le comité envoie un rapport sur les candidats au conseil d'administration de la Corporation, dont trois membres font partie du jury d'examen.

Bien que le comité n'ait aucun pouvoir disciplinaire sur les aspirants pilotes, il prévient occasionnellement, par écrit, un aspirant pilote d'améliorer sa conduite et de mieux suivre le programme de formation, en lui signalant que faute d'amélioration un rapport sera envoyé à l'autorité de pilotage. Le comité a dû fréquemment faire des observations aux aspirants pilotes, surtout au sujet d'absences, de demandes de congés et du nombre de trajets qu'ils devaient accomplir.

Avant la création du comité, il n'existait pas de règles concernant les affectations des aspirants pilotes et personne n'exerçait de surveillance; ni même manifestait d'intérêt aux aspirants pilotes (excepté de tenir compte des trajets qu'ils avaient accomplis) qui restaient donc entièrement livrés à eux-mêmes.

Les pilotes sont tenus au courant des activités du Comité d'admission et de promotion par des bulletins traitant de questions intéressant les pilotes, publiés périodiquement par la Corporation des pilotes. Le 3 février 1961; p. ex., un bulletin les informait de la formation du comité et de ses fonctions, et de la réunion du comité, du Conseil d'administration et de l'autorité de pilotage, à Ottawa, en vue de procéder à la rédaction finale du nouveau règlement sur l'apprentissage avant de le soumettre au Conseil Privé dont on attendait maintenant l'approbation. On informait aussi les pilotes que le comité avait rencontré le sous-ministre du ministère provincial de la Jeunesse en vue d'obtenir l'autorisation de donner des cours à Québec avec, pour les instructeurs et les aspirants pilotes, la même rémunération que celle accordée à l'Institut de marine de Rimouski, mais que la suggestion n'avait pas reçu un accueil favorable.

Dans un bulletin en date du 27 mars 1961, on expliquait aux pilotes un nouveau programme d'études et de formation et on les informait aussi que le comité avait réussi à obtenir du gouvernement provincial une allocation de \$60 pour les étudiants suivant les cours d'hiver et qui ne disposaient pas d'autre revenu. On signalait qu'afin de ne pas accroître les dépenses de la

corporation, les frais d'organisation du programme de formation et des cours d'hiver seraient payés sur la rémunération que les pilotes instructeurs recevaient du gouvernement provincial. Le bulletin mentionnait aussi que la corporation exprimait de nouvelles doléances en vue d'obtenir le transfert à Québec de l'Institut de marine de Rimouski.

Ces bulletins montrent donc qu'outre sa fonction de conseiller et son rôle de surveillance, le Comité d'admission et de promotion organisa des cours d'hiver pour les aspirants pilotes. C'était une innovation puisque, avant 1961, ces derniers avaient toujours été livrés à eux-mêmes et qu'il n'existait aucune instruction organisée.

Au début, seuls les pilotes organisaient ces cours d'hiver, mais depuis le transfert à Québec de l'Institut de marine celui-ci en assume la responsabilité. Ces cours ne sont pas obligatoires du fait que les pilotes n'ont aucun contrôle sur les aspirants pilotes et que, n'étant pas payés, ceux-ci doivent avoir l'occasion de gagner leur vie. Les cours sont d'une grande utilité aux aspirants pilotes en leur indiquant le genre d'études qu'ils doivent entreprendre et, pour ceux qui les ont terminées mais qui doivent passer l'examen final, ils constituent une récapitulation.

Les pilotes donnent les cours suivant le programme préparé par l'autorité de pilotage, de concert avec le comité, et traitent des matières que devraient étudier les aspirants pilotes et sur lesquelles portent les examens.

Bien que l'assistance aux cours d'hiver ne soit pas obligatoire, la plupart des aspirants pilotes les suivent, même ceux qui se sont qualifiés sous l'ancien régime et qui ne sont pas tenus de se présenter à l'examen. Le comité a constaté, depuis leur institution, une amélioration marquée dans les résultats aux examens.

A la fin des cours d'hiver, les aspirants pilotes passent un examen, ni officiel ni obligatoire, mais qui leur donne une idée des progrès qu'ils ont faits.

Ceux qui les suivent reçoivent du gouvernement provincial une modeste rémunération à titre de frais de séjour.

On a suggéré que ces cours spéciaux seraient bénéfiques aux pilotes brevetés. On a constaté que certains d'entre eux ont suivi des cours du même genre à Rimouski. Comme on le prévoyait, leur nombre augmenta considérablement après le transfert à Québec de l'Institut de marine. Ils ont suivi les cours destinés aux navigateurs qualifiés et portant sur des sujets divers tels que l'interprétation des indications du radar, et le simulateur radar (pièce 1538f).

#### (iv) *Système de classes*

Aux termes des règlements actuels, un pilote breveté ne peut être tenu de suivre des cours ou une formation complémentaires, ni de passer d'autres examens (Cf. *Titre I*, pp. 399 et suiv.) sauf—et seulement quand l'autorité

de pilotage l'exige—si c'est une condition requise pour rétablir son brevet annulé pour une raison quelconque ou périmé pour non-usage de deux ans, en vertu de l'article 336 de la Loi sur la marine marchande.

Le pilote Michel Dussault exprima l'opinion que le système comporte une faiblesse à cet égard et fit observer que lorsque, pour une raison quelconque, un pilote ne fait que peu ou pas de pilotage au cours d'une longue période, il perd contact et son habileté et son savoir ne répondent plus aux normes. Il recommanda que, dans ce cas, les pilotes fussent tenus de suivre des cours de récapitulation et qu'on ne leur permit d'accepter des affectations qu'après avoir passé de nouveaux examens (Cf. *Titre I*, recommandation générale 31).

Toutefois, les pilotes de la circonscription de Québec sont classés, dans une certaine mesure, en fonction de leur qualification. En 1960, ce système de classement remplaça celui des *pilotes du service spécial* qui existait alors, mettant ainsi fin à la contestation séculaire qui opposait les pilotes aux armateurs.

Le régime des pilotes du service spécial était le dernier vestige de l'époque de la libre entreprise avant que les pilotes de la circonscription de Québec ne fussent constitués en corporation, en 1860, alors que la profession de pilote était entièrement libre. Les pilotes pouvaient se concurrencer pour obtenir la clientèle, et les capitaines avaient le droit d'engager le pilote breveté de leur choix. En 1860, lorsque les pilotes demandèrent à être constitués en corporation, ils abandonnèrent la concurrence en faveur des affectations, c.-à-d. le tour de rôle ou tour de liste. Cependant, la nouvelle loi maintenait le droit du capitaine de choisir parmi les pilotes disponibles et ce n'est que lorsqu'il ne s'en prévalait pas que le tour de rôle s'appliquait. Par la suite, ce privilège se limita aux trois premiers noms figurant au tour de rôle, et certaines compagnies furent autorisées d'avoir des pilotes qui leur étaient affectés en permanence. Plus tard, le droit au choix fut aboli, mais le régime des pilotes du service spécial fut maintenu et élargi.

Le privilège du capitaine de choisir son pilote fut constamment une source de désaccord parmi les pilotes, car il entravait et rendait parfois impossible une bonne répartition du volume de travail et une mise en commun équitable. Des difficultés surgirent bientôt. Les pilotes le plus souvent choisis, mais qui ne recevaient qu'une part égale puisque la mise en commun était obligatoire, protestèrent contre ce régime et adressèrent au Parlement des pétitions demandant l'abolition de la corporation et le retour à la libre entreprise. En vertu de la modification de 1869 apportée à la Loi de 1860, le Parlement réaffirma le droit des capitaines au choix de leurs pilotes, en dépit de l'injustice qu'il entraînait pour ces derniers.

Dans le rapport de la Commission Lindsay, le pilote membre signalait, dans son avis dissident, que la cause réelle des difficultés à cette époque,

c.-à-d. en 1913, résidait dans l'existence de ce régime qui perturbait et les affectations et la distribution des revenus. En 1949, M. L. C. Audette, président du Comité Audette, dans un avis dissident, préconisait l'abolition du régime des pilotes du service spécial, signalant ses inconvénients et constatant que le choix d'un pilote ne dépendait pas de sa compétence, mais était une question d'influence. Il est assez surprenant de constater que les pilotes membres du comité furent en désaccord. Il ne faut pas oublier cependant que la situation financière des pilotes du service spécial s'était alors grandement améliorée du fait qu'on avait aboli la véritable mise en commun pour la remplacer par la nouvelle méthode, encore en vigueur, par laquelle on calcule la part de chaque pilote suivant le nombre de trajets qu'il a effectués mais qui reste soumis à la règle de la moyenne maximale. En outre, les pilotes du service spécial recevaient de leurs employeurs un boni qui n'entrait pas dans la mise en commun.

Le pilote en retraite Séverin Langlois déclara qu'il devint pilote spécial au cours de sa première année comme pilote, bien qu'il ne détint alors qu'un brevet provisoire, parce qu'il avait eu l'occasion de rendre service au capitaine d'un navire norvégien sur le point de demander la nomination d'un pilote spécial. Il rappela que la nomination comme pilote spécial était surtout une question de relations. Quand une compagnie de navigation voulait un autre pilote, elle tenait compte habituellement de la recommandation de son pilote spécial *senior*, dont l'influence était donc très recherchée par ceux qui aspiraient à une telle nomination. Les pilotes astreints au tour de rôle détestaient ce régime et, en représaille, ne manquaient jamais l'occasion de dénoncer un pilote spécial en faute; le pilote Langlois fut lui-même en butte à de nombreux rapports hostiles, mais tous se révélèrent toujours sans fondement.

La rémunération officieuse accordée par les compagnies à leurs pilotes spéciaux en vue de les encourager à continuer leurs services varia au cours des ans. En 1959, elle était de \$25 par navire à passagers et de \$20 pour les autres; à un moment donné, elle fut de \$12; les armateurs ayant voulu la réduire à \$9, les pilotes spéciaux firent un genre de grève en refusant de servir à ce titre, pour appliquer strictement le tour de rôle. On renonça bientôt à la réduction proposée. La pratique existait avant 1918. Dans son rapport, la Commission Robb désapprouva cette rémunération bénévoles qui était alors de \$12; elle condamna la pratique comme «pernicieuse» et illégale et recommanda son abolition.

En vertu de ce régime, une répartition égale du travail était impossible. En 1958, p. ex., alors qu'avec l'application stricte du tour de rôle les pilotes effectuaient, en moyenne, 88 trajets, les 10 pilotes spéciaux en faisaient chacun une moyenne de 109. Ils étaient tellement surchargés de travail qu'ils durent avoir recours à l'emploi d'un aspirant pilote comme pilote de relève dans les secteurs les plus faciles du fleuve, afin de pouvoir prendre un minimum de repos.

Le pilote Rousseau devint pilote spécial deux ans après avoir obtenu son brevet et le resta jusqu'à l'abolition de ce régime, en 1960. Lorsqu'il devint pour la première fois administrateur de l'Association des pilotes, en 1953, il était pilote sur le tour de rôle et il tenta de faire abolir le régime des pilotes spéciaux. Il déclara que le conseil était sous le contrôle de ces pilotes qui, dans un geste de bienveillance, permirent qu'un pilote sur le tour de rôle fit partie du conseil et qu'ils le choisirent cette année-là, mais il n'exerçait aucune influence. Il déclara qu'à cette époque les pilotes spéciaux avaient les meilleurs navires et les plus rapides, n'avaient pas à se plier à la routine des affectations et gardaient toute leur liberté. Le pilotage le moins attrayant était laissé aux pilotes astreints au tour de rôle. Il alléguait qu'à cette époque le problème ne pouvait être résolu, car les pilotes spéciaux, qui avaient le contrôle du conseil d'administration, travaillaient la main dans la main avec les armateurs qui les employaient.

Ce régime lui déplaisait et il tenta de le faire abolir. La procédure prescrite par les règlements de l'association exigeait une pétition signée par une majorité de deux tiers des membres pour qu'on pût apporter une modification engageant le conseil d'administration. Il essaya, mais sans succès. Il déclara qu'il était devenu lui-même pilote spécial afin de bénéficier des avantages pécuniaires du régime, même en y restant encore opposé, et il guettait l'occasion de le faire abolir. Ce régime demeura le problème majeur des pilotes à cette époque. L'occasion se présenta pour le pilote Rousseau lorsqu'il y a eu assez de mécontentement parmi les pilotes pour amener l'élection d'un nouveau groupe d'administrateurs, avec l'objectif de faire disparaître le régime.

Le pilote Roland Barras, alors président du conseil d'administration de l'Association, qui fut battu dans cette élection, déclara que pendant qu'il faisait partie de ce dernier le ministère semblait particulièrement favorable à l'abolition de ce régime, mais la majorité des membres du conseil et des pilotes étant des pilotes spéciaux, celui-ci y était opposé. En 1959, sur 77 pilotes, 39 étaient des pilotes spéciaux (pièce 590).

Le 21 octobre 1959, lors d'une réunion du Comité consultatif, M. Cumyn, directeur des Règlements de la marine, souleva la question en faisant remarquer que le privilège d'avoir des pilotes spéciaux avait été accordé aux navires dans une mesure beaucoup plus large qu'on ne l'avait initialement prévu, si bien qu'une fraction importante du trafic en bénéficiait. Il signala que le régime avait été aboli à Montréal, en 1959, à la suite de la création du système de classes. Les représentants des pilotes au comité ripostèrent en arguant que le règlement de leur association n'aurait pas permis un arrangement aux termes duquel certains pilotes auraient touché une part plus grande que d'autres, et ils mirent en doute l'authenticité des signatures des 42 pilotes figurant sur la liste établie en vue de demander au ministère l'abolition du régime.

Le capitaine D. R. Jones, surintendant du service de pilotage, qui rédigea le procès-verbal de cette réunion, ajouta «on a eu l'impression que cette question des pilotes spéciaux serait probablement un facteur déterminant dans l'élection des représentants des pilotes, l'hiver suivant; comme le conseil ne semble pas avoir la confiance de l'ensemble des pilotes à ce sujet, l'élection peut bien amener un changement radical dans la formation du Comité».

Après l'élection de 1960, le nouveau conseil d'administration nomma immédiatement un comité spécial chargé d'étudier la question et, à la suite de ses recommandations et avec l'assentiment de la majorité des pilotes, il accepta la proposition, dans une lettre de son conseiller juridique en date du 12 février 1960, tout en faisant remarquer au sous-ministre que l'acceptation était donnée sous réserve des rectifications de tarif voulues «pour compenser la perte de revenu particulier que les pilotes spéciaux recevaient».

Le ministère mit en œuvre la première partie de l'entente par un télégramme, en date du 30 mars 1960, par lequel l'autorité de pilotage informait les pilotes que le régime des pilotes spéciaux était aboli et remplacé par le système de classes; mais l'entente relative à la compensation ne fut pas acceptée. Il s'ensuivit une menace de grève, comme on l'exposera plus loin (pièce 683).

Le pilote Koenig prétendit que lorsque la corporation, avec le pilote Rousseau comme premier président, assumait l'administration en 1960, il y eut tout l'hiver une campagne en faveur de l'abolition du régime des pilotes spéciaux. Il soutint que l'assentiment des pilotes fut obtenu par une présentation erronée des faits, c.-à-d. qu'on les avait portés à croire que le boni que les pilotes spéciaux avaient reçu des armateurs ne serait pas perdu, mais compensé par une augmentation du tarif, alors que le conseil d'administration n'avait aucune certitude à ce sujet. Il prétendit que cet argument amena de nombreux pilotes à appuyer la proposition.

Cependant, la réalité était tout autre et, comme on le verra plus loin, il existait de sérieux motifs, et même une certitude, de croire qu'une entière compensation serait obtenue par un relèvement adéquat du tarif.

Le changement fut inséré dans le règlement sous forme d'une modification, en date du 2 juin 1960 (C.P. 1960-756 [pièce 429]) qui abrogeait l'article 24 du règlement de 1957 relatif aux pilotes du service spécial et le remplaçait par un nouvel article en vertu duquel les pilotes seraient classés en trois catégories: la classe A, petit groupe de pilotes choisis spécialement par l'autorité pour leur ancienneté et leurs bons antécédents, se qualifiant pour les affectations les plus difficiles; la classe B pour le reste des pilotes pleinement qualifiés, et la classe C pour les pilotes ayant moins de trois ans de service, affectés au pilotage des petits bâtiments.

Le nouveau régime encourage beaucoup plus les jeunes pilotes qui peuvent espérer devenir éventuellement pilotes de la classe A par une plus grande qualification et un bon dossier.

Une autre modification apportée en 1961 (C.P. 1961-425) portait que les pilotes de la classe A seraient affectés à tout bâtiment, sans restriction de dimension; les pilotes de la classe B, à tout navire d'une jauge n'excédant pas 10,000 tx; les pilotes de la classe C étaient divisés en deux catégories: dans l'année suivant l'obtention de leur brevet, ils étaient limités aux bâtiments d'une jauge n'excédant pas 2,000 tx (portée à 3,000 tx par décret en conseil C.P. 1965-1772 du 23 juin 1965), et durant la deuxième année, sous réserve de services satisfaisants, aux bâtiments n'excédant pas 4,000 tx. Le tarif fut modifié en incluant une majoration de \$25 pour les navires réservés aux pilotes de la classe A, c.-à-d. ceux d'une jauge supérieure à 10,000 tx.

La classe B est la classe de base d'un pilote pleinement qualifié, qui ne peut pas être rétrogradé à une classe inférieure, mais la classe A étant basée sur l'ancienneté et un bon dossier, une rétrogradation reste possible et, puisque l'autorisation accordée aux pilotes des classes C1 ou C2 est basée sur un service satisfaisant, l'avancement peut être retardé. Depuis l'institution du régime des classes jusqu'au 8 février 1966, l'autorité n'a exercé ce pouvoir que deux fois dans la circonscription de Québec (pièce 1461z):

- a) A la suite de l'échouement du m/v *Tautra*, le 19 mai 1962, une enquête fut tenue en vertu des articles 568 et 579 de la Loi sur la marine marchande. La promotion du pilote de la classe C1 à la classe C2 fut retardée jusqu'au 22 septembre 1963 et, par suite, sa promotion à la classe B jusqu'au 22 septembre 1964;
- b) A la suite de l'enquête tenue en vertu des articles 568 et 579 sur l'échouement du m/v *Irvingstream*, dans le port de Québec, le 25 novembre 1962, le pilote de classe A fut suspendu pour un mois et rétrogradé à la classe B.

En 1963, dans le cas du pilote impliqué dans la collision entre le C.C.G.S. *Cartier* et le m/t *Seven Skies*, le comité de révision du ministère recommanda, outre une période de suspension, la rétrogradation du pilote à la classe C1. L'autorité de pilotage approuva, mais le moment venu, on s'aperçut que le règlement actuel ne le permettait pas (pièce 1466k).

En ce qui concerne l'autorité de pilotage, les pilotes de la circonscription de Québec touchent les droits qu'ils ont personnellement gagnés (ce qui, en pratique, n'est pas vrai). En vertu de ce régime, la rémunération des pilotes s'accroît avec la classe. Les pilotes de la classe C sont ceux qui seraient le plus touchés, puisqu'ils sont limités aux affectations qui rapportent les droits les moins élevés, mais le régime offre aussi l'avantage d'abréger l'apprentissage. Les pilotes ont déclaré que l'expérience a montré que le système donne satisfaction.



En 1963, il y avait 10 pilotes de la classe A qui, sauf quelques exceptions, avaient été choisis parmi les pilotes anciens.

Le régime de classes devait être aboli dans la circonscription de Québec; en 1967, par un jugement rendu par la Cour de l'Échiquier le 10 octobre 1967, dans le cas Gamache (Cf. ci-dessous), confirmé par la Cour Suprême du Canada sur le motif juridique que l'autorité de pilotage n'avait pas le pouvoir d'établir des brevets de classes différentes, une autorité de pilotage n'étant pas autorisée, en vertu de la Partie VI de la Loi, à limiter les brevets quant à la compétence. En conséquence, le régime de classes n'existe plus légalement et les dispositions qui figurent encore dans le règlement sont aussi inopérantes que si elles avaient été formellement révoquées par une modification au règlement.

Le pilote H. E. Gamache avait engagé des poursuites contre l'autorité de pilotage en vue d'être réintégré dans la classe A. Antérieurement à l'établissement du régime de classes, il détenait un brevet permanent et sans restriction au regard de la compétence. A l'adoption du système de classes, on lui accorda automatiquement la classe B. Par la suite, il fut promu à la classe A par le surveillant régional dont la décision fut réformée par les conseillers de l'autorité de pilotage à Ottawa. Il attaqua alors l'autorité de pilotage pour sa réintégration dans la classe A et, comme conclusion subsidiaire, demanda que les dispositions du règlement instituant le régime de classes fussent déclarées nulles et de nul effet parce que *ultra vires*.

Le système de classes s'est révélé, sans aucun doute, constituer une amélioration dans la circonscription de Québec et c'est une caractéristique nécessaire du pilotage entièrement dirigé, qu'on devrait maintenir. Après ce jugement, le seul moyen possible de le maintenir légalement eût été que le Parlement apportât une modification à la Loi, soit pour ajouter le pouvoir de créer des classes aux pouvoirs réglementaires de l'autorité de pilotage, avec de nouveaux règlements ultérieurs à cet effet, soit, en tant que mesure transitoire jusqu'à l'adoption d'une nouvelle loi, pour donner une approbation statutaire particulière aux dispositions inopérantes du règlement de Québec.

On ne fit ni l'un ni l'autre. Lorsqu'on modifia la Loi le 9 juillet 1969 (17-18 Élisabeth II, chap. 53), la disposition (art. 7) qui donnait effet rétroactif, pour un certain temps, à toute disposition *ultra vires* édictée par l'autorité de pilotage s'appliquait seulement aux dispositions existant lors de l'adoption de la modification, mais ne rétablissait pas celles qui avaient cessé d'exister, car une disposition spéciale eût été nécessaire.

En dépit du fait que le régime des classes n'existait plus légalement depuis le 10 octobre 1967, alors que les dispositions du règlement qui le régissaient avaient été déclarées nulles et de nul effet par ce jugement de la Cour de l'Échiquier, confirmé par la Cour Suprême du Canada, l'autorité de pilotage a continué de l'appliquer et affecte les pilotes comme si le jugement n'avait jamais été rendu (pièce 1538c). Le plaignant, le pilote Gamache, fut réintégré dans la classe A, réparation qu'il avait demandée mais que lui

avaient déniée les tribunaux sur le motif qu'on ne pouvait l'accorder légalement. Bien que la Commission estime nécessaire le régime de classes et qu'elle ait recommandé que la nouvelle loi sur le pilotage le prévoit, elle ne peut que condamner la décision prise délibérément par l'autorité de pilotage d'agir illégalement. Celle-ci se trouva dans une position vulnérable et ce fut la cause de la prolifération soudaine des pilotes de la classe A; leur nombre s'accrut de 23, en 1966, à 34 en 1968.

#### COMMENTAIRE

Le régime de classes, tout en se révélant un très important facteur de la sûreté et de l'efficacité du pilotage, en est encore au stade expérimental et peut être grandement amélioré. Pour le rendre pleinement efficace, les autorités de pilotage doivent avoir l'entière surveillance et les pouvoirs de réévaluation mentionnés dans les recommandations générales 26 à 38 (Cf. *Titre I*, pp. 614 à 635). L'étude précédente envisage quatre cas que devraient couvrir les règlements.

La rétrogradation devrait être automatique après une absence d'une certaine durée (les pilotes ne pouvant conserver leur *habileté* que par une expérience constante), et plus l'absence est longue, plus grande devrait être la rétrogradation de classe au moment du retour en activité. Le temps passé dans les classes inférieures devrait être suffisamment long pour permettre la réévaluation d'un pilote par l'autorité de pilotage tout en permettant une promotion rapide.

Le règlement manque de clarté en ce qui concerne l'application du régime de classes aux pilotes temporaires. Les règlements devraient préciser qu'il s'applique et que si l'on révoque un brevet temporaire parce que le besoin en a disparu, la période s'écoulant jusqu'à l'obtention d'un nouveau brevet compterait comme période d'absence s'accompagnant d'une rétrogradation et de la réévaluation qu'elle entraîne. Le type de brevet détenu ne devrait avoir aucun effet sur le régime de classes puisque la seule différence entre les deux brevets est due au manque de vacance à l'effectif de la circonscription.

Les règlements devraient aussi prévoir des mesures permettant de faire face à une pénurie momentanée de pilotes de la classe A due à une quelconque raison (maladie, besoins anormaux, etc.) Les remplacements temporaires devraient être assurés par des pilotes de la classe B choisis en raison de leur expérience et de leur habileté. Dans un régime où la promotion à la classe A est restreinte, la classe B comprend un certain nombre de pilotes pleinement qualifiés pour la manœuvre des grands navires, mais qui n'ont pas été promus à cause du manque de vacance dans la classe A. Il est illogique de retarder un navire jusqu'à ce qu'un pilote de la classe A soit disponible ou de désigner à sa place le premier pilote de classe B figurant sur le tour de rôle sans prendre en considération son expérience.

Aussi longtemps que le droit à la promotion à la classe A reste restreint par des considérations autres que la possession d'un brevet, la qualification, l'expérience et un bon dossier, les autres raisons (entre autres, le nombre de pilotes de la classe A et les facteurs servant à déterminer ce nombre) devraient être fixées par règlement. Étant donné qu'une classe inférieure impose une limitation au regard de la compétence d'un pilote et de sa capacité de gain, le refus d'une promotion ne devrait pas se fonder sur des décisions arbitraires de l'autorité de pilotage. L'absence d'une telle législation peut se traduire par des décisions contradictoires, du mécontentement et de la rivalité entre les pilotes et, même, devenir une source de litige, comme il s'en est produit dans la circonscription de Québec (Cf. *Titre I*, p. 296).

(v) *Cas spéciaux*

Sauf dans des conditions très exceptionnelles, les armateurs ne sont plus autorisés à choisir un pilote.

En une occasion, un agent tenta, mais en vain, d'avoir un pilote de son choix pour une affectation spéciale. Le 5 octobre 1961, la *March Shipping Agency Limited* demanda qu'il fût permis à l'un de ses anciens pilotes spéciaux, le pilote Léon Pouliot, d'être affecté à son s/s *Canuk Trader* pour un trajet à destination du port de Chicoutimi, pour y prendre une cargaison de déchets de métaux (Cf. pp. 155 et 337).

On consulta le comité des pilotes qui refusa la demande, faisant observer que le pilote Pouliot n'était pas allé à Chicoutimi depuis fort longtemps, qu'il n'avait pas une connaissance particulière du chenal de Saint-Fulgence et que son expérience spéciale du *Canuk Trader* n'était pas exceptionnelle puisque tous les pilotes avaient eu l'occasion de conduire de nombreux navires de ce type. On refusa d'accéder à la demande sans même en référer à l'autorité de pilotage à Ottawa. Le capitaine Slocombe déclara que, même dans ce cas, la demande eût été refusée par Ottawa parce que l'on savait que ce bâtiment n'était simplement qu'un «tramp» de 10,000 tx, type bien connu de tous les pilotes, et qu'on ne doit pas modifier le tour de rôle à la légère, mais seulement dans des circonstances vraiment exceptionnelles, ce qui à son avis, n'était pas le cas.

Il ajouta, qu'en règle générale, si le pilote figurant le premier sur la liste juge qu'il est, dans les circonstances, incapable d'accomplir une affectation déterminée, alors qu'un autre pilote est parfaitement sûr de la mener à bien, l'autorité peut envisager d'affecter celui-ci, à condition de ne pas heurter les sentiments des autres pilotes. Si l'assignation doit susciter une querelle parmi eux, il faut éviter de le faire. L'une des responsabilités de l'autorité de pilotage est de s'efforcer que la circonscription de pilotage fonctionne sans heurts et de prodiguer les meilleurs conseils aux navigateurs, ce que des querelles de pilotes empêchent d'obtenir:

## COMMENTAIRE

La Commission ne peut pas approuver la façon dont le cas fut réglé. La taille du navire et les limitations matérielles du chenal de Saint-Fulgence rendaient très difficile le trajet et risquaient d'entraîner de graves conséquences pour le navire, mais encore pour le port de Chicoutimi et l'intérêt public. Le comité des pilotes l'a parfaitement admis. C'était un cas d'exception qu'on aurait dû régler comme tel. En premier lieu, il aurait fallu, à cette occasion, désigner le navire comme bâtiment de la classe A, en vertu de l'article 11(b) de l'annexe au règlement; en second lieu, y affecter l'un des pilotes les plus compétents dans les circonstances, c.-à-d. un pilote de la classe A ayant une grande expérience de la navigation dans le chenal de Saint-Fulgence. L'autorité de pilotage fait preuve d'un manque total de compréhension de son rôle et de sa responsabilité quand, en affectant les pilotes, elle accorde la primauté à des motifs tels que les «sentiments des pilotes» sur la sécurité de la navigation et l'efficacité du service.

## COMMENTAIRE GÉNÉRAL

Les pilotes de Québec méritent des félicitations pour leur participation active à la réorganisation pratique du mode de recrutement des aspirants pilotes et de leur formation progressive.

L'apprentissage est une caractéristique nécessaire de l'organisation du pilotage à Québec. Il n'est pas possible d'acquérir et de conserver les connaissances locales et l'habileté à conduire de grands navires sans une expérience continuelle. Actuellement, il n'y a pas un nombre suffisant de navigateurs qualifiés fréquentant ces eaux pour que la circonscription puisse y sélectionner ses pilotes.

La nature du pilotage sur le Saint-Laurent et le type de trafic à servir exigent que les pilotes soient des navigateurs hautement qualifiés dans la conduite de tous les types de bâtiments et entièrement familiarisés avec les perfectionnements modernes et la technologie (Cf. *Titre I*, recommandation générale 31). La condition imposée aux candidats éventuels à l'apprentissage d'obtenir leur qualification maritime par une instruction officielle fut une mesure empreinte de réalisme visant à s'assurer que la qualification fondamentale des futurs pilotes correspond à la meilleure éducation maritime possible.

La part active prise par les pilotes de Québec par l'entremise de leur Comité d'admission et de promotion indique un sens rare de leur responsabilité professionnelle en tant que groupe. On devrait tirer plein avantage de cette coopération volontaire et efficace. La responsabilité d'assurer les normes de qualification requises étant celle de l'autorité de pilotage, la Commission estime que cette autorité ne devrait pas renoncer à sa fonction de formation dont elle s'acquitte actuellement par l'entremise du jury d'examen permanent qu'elle a créé dans le but d'organiser et de diriger l'apprentissage et de suivre

les progrès et la qualification des aspirants pilotes. L'autorité de pilotage devrait être prête à exiger de ce jury qu'il exerce une surveillance et un contrôle plus étroits sur les études et les activités des aspirants pilotes, et si l'aide bénévole que lui accordent actuellement les pilotes tend à diminuer, p. ex., on devrait l'obliger à organiser les cours d'hiver pour les pilotes et les aspirants pilotes, si ces cours ne sont plus organisés par les pilotes ou ne satisfont plus aux normes voulues.

On devrait prendre les dispositions nécessaires pour que le jury d'examen soit en mesure d'apprécier, avant l'attribution du brevet, non seulement les connaissances théoriques des candidats, mais leur aptitude et leur habileté. Le nombre des aspirants pilotes n'est jamais très élevé et il semble qu'il serait facile de pouvoir les faire employer, sous surveillance, p. ex., comme officier de navigation à bord des bâtiments de la Garde côtière ou autres bâtiments de l'État pendant une période suffisante pour leur permettre d'acquérir l'expérience et de rendre possible une appréciation motivée.

La Commission estime que le régime des classes s'impose.

Elle considère aussi que l'on devrait accorder aux aspirants pilotes une rémunération qui rentrerait dans les dépenses d'exploitation de la circonscription; suivre de près et intensifier leur formation, et leur interdire une autre occupation, sauf avec l'autorisation ou sous la direction de l'autorité de pilotage.

L'idée qu'un aspirant pilote ne devrait pas être rémunéré, et même qu'il devrait payer pour sa formation est désuète; c'est un vestige de l'époque de la libre entreprise, alors que tout jeune homme pouvait le devenir, à condition qu'il trouvât un maître qui s'intéressât à lui et à qui il pût être lié par contrat.

Depuis lors, la situation a fondamentalement changé. Un aspirant pilote n'est plus un homme d'instruction médiocre, mais un navigateur expérimenté qui détient au moins le certificat de 2<sup>e</sup> lieutenant. Maintenant, seuls quelques sélectionnés sont admis, et leur nombre n'excède pas celui qu'exigent les besoins en pilotes. Un candidat admis comme aspirant pilote devient une valeur de l'organisation et sa formation spécialisée ne dépend plus de lui-même, mais est réglementée par l'autorité qui élimine les aspirants pilotes indésirables lorsqu'on se rend compte de leur manque d'intérêt ou de leur inaptitude.

Aujourd'hui, un aspirant pilote a l'assurance raisonnable de devenir pilote. La Commission estime qu'il faudrait encore accroître cette assurance en supprimant l'âge limite, de manière qu'un aspirant pilote heureux puisse être assuré de sa nomination de pilote à la première vacance, ce qui permettrait aussi d'éviter le gaspillage des dépenses engagées par la circonscription pour assurer sa formation.

L'une des conditions majeures préalables pour s'assurer de la disponibilité d'aspirants pilotes à l'occasion d'une vacance est de leur verser une

rémunération convenable. Pendant longtemps ils ne l'ont obtenue qu'indirectement des usagers du service, c.-à-d. les membres de la Fédération des armateurs qui, dans un geste unique, ont apporté volontairement une aide financière aux aspirants pilotes. Les membres de cette fédération sont les principaux employeurs des pilotes et ils se rendirent compte que sans un stimulant pécuniaire minimal il n'eût pas été possible d'assurer la disponibilité des meilleurs candidats puisque les navigateurs qualifiés ne manquent pas d'offres pour d'autres emplois plus rémunérateurs.

La formation des aspirants pilotes étant bénéfique à l'ensemble du service de pilotage, le coût de leur formation et leur disponibilité ne devraient pas être à la merci de contributions volontaires sous forme d'une surtaxe demandée aux navires sur lesquels les aspirants pilotes sont appelés à servir. Leur rémunération et le coût de leur formation devraient être à la charge du service et, en conséquence, constituer une dépense de la circonscription.

Comme les aspirants pilotes n'auront plus la motivation qui les stimulait à accomplir plus de trajets afin d'accroître leur revenu, l'autorité de pilotage aura l'obligation de surveiller de près leur formation et de s'assurer qu'ils acquièrent l'instruction théorique spécialisée voulue combinée à une large expérience diversifiée.

L'apprentissage deviendrait donc une occupation à plein temps. L'autorité de pilotage assumerait cette responsabilité en dispensant aux aspirants pilotes l'instruction théorique soit en créant des cours, soit en prenant avantage de ceux qui existent. L'assistance aux cours devant être obligatoire, on établirait un programme pratique de formation en vue de donner une expérience pratique aussi complète que possible du pilotage dans les eaux de la circonscription, ainsi que des domaines connexes du pilotage, entre autres:

- a) exiger que lorsque les aspirants pilotes ne sont pas autrement employés, ils accompagnent les pilotes à bord des bâtiments et pour tout genre d'affectation, aussi bien en hiver qu'en saison normale de navigation; dans tous les havres et ports, et à tous les quais de la circonscription;
- b) prendre des dispositions pour qu'ils acquièrent de l'expérience sur la passerelle des bâtiments de la Garde côtière qui fréquentent normalement la circonscription, y compris les brise-glaces en hiver;
- c) leur fournir l'occasion d'acquérir la connaissance pratique de tous les services connexes, c.-à-d. servir au bureau du capitaine de port comme adjoint, aux stations de pilotes de Québec et des Escoumins, comme adjoint au surveillant, au réseau de contrôle du trafic maritime, aussi bien au Centre de contrôle de Québec qu'au Service central de Montréal, et dans le Service des glaces.

L'initiative du capitaine de port de Québec acceptant des aspirants pilotes dans son personnel pour que ces futurs pilotes se familiarisent avec le

port, ses caractéristiques, son organisation et ses difficultés est un exemple à suivre. La Commission estime qu'un accord permanent devrait intervenir entre l'autorité de pilotage et le Conseil des ports nationaux.

Au sujet de l'expérience que pourraient acquérir les aspirants pilotes à bord des bâtiments de l'État fréquentant le fleuve, le ministère des Transports a créé un précédent avec le Collège de la Garde côtière dont le but est de former un corps bien entraîné d'officiers de pont et d'officiers mécaniciens pour armer les bâtiments de la Garde côtière du Canada. Les élèves reçoivent une formation pratique à bord des bâtiments du ministère des Transports, sont défrayés de tous les frais et touchent aussi un salaire mensuel; à leur entrée au Collège, ils doivent signer un engagement de 7 ans.

## (2) ORGANISATIONS DE PILOTES

On étudiera ici d'une manière quelque peu détaillée les différentes organisations de pilotes de la circonscription de Québec et celles auxquelles appartiennent les pilotes de Québec, en vue de déterminer (a) les raisons d'une telle multiplicité (b) le bien-fondé des allégations relatives à la conduite autocratique des administrateurs de ces organisations et à leur mauvaise gestion des finances des pilotes et (c) d'établir les faits principaux sur lesquels se base la recommandation générale 25 de la Commission (Cf. *Titre I*, p. 603).

L'étude ne porte pas au delà de 1965. Il y a eu depuis, sans doute, quelques changements apportés aux règlements de ces organisations et de nouvelles activités. Cependant, aucun changement fondamental de structure n'est intervenu. La Commission a estimé qu'aux fins de ce rapport, il était suffisant d'étudier la situation jusques et y compris 1965.

La Commission a été impressionnée par le dévouement des pilotes qui assument la responsabilité d'administrer ces organisations et de diriger les activités professionnelles et collectives de leurs collègues, ainsi que par leur respect profond de la liberté individuelle et leur vive préoccupation d'agir franchement et légalement. La preuve montre clairement que les procédures aboutissant à la création de la corporation et de la fédération ont été mises en œuvre ouvertement et démocratiquement, et tous les efforts faits en vue que tous les pilotes (y compris les dissidents) soient pleinement informés sur les activités de la corporation et de la fédération. Il est significatif que chaque pilote a le droit d'assister (mais non de participer aux délibérations) aux réunions des administrateurs de la corporation, pratique tout à fait inhabituelle. Il convient de souligner qu'on n'épargne aucun effort pour éviter une mauvaise gestion des fonds appartenant aux pilotes, à la corporation ou à la fédération; les livres sont vérifiés et les pilotes obtiennent toute information qu'ils peuvent requérir sur les opérations financières.

Au regard de ces remarques sur l'utilité et la justification de ces corporations et de la légalité de certaines de leurs opérations financières, la Commission se réfère à l'étude faite au *Titre I* (pp. 94 à 106, et recommandation générale 25).

De toutes les circonscriptions de pilotage du Canada où les pilotes ne sont pas des employés de la Couronne, celle de Québec compte le plus grand nombre d'organisations professionnelles. Leur multiplicité dérive du long passé du service. Les pilotes admettent qu'il serait préférable de remplacer toutes ces organisations par une seule qui répondît bien à leurs besoins, mais cela exigerait la modification de la législation en vigueur et ils craignent d'y perdre quelques-uns des droits acquis. Ils ne s'entendent pas entre eux sur la nature d'une telle organisation, sans compter les dépenses supplémentaires qu'il faudrait engager pour effectuer les changements nécessaires. Pour toutes ces raisons, ils préférèrent y renoncer.

En plus d'être représentés par leur comité des pilotes, ils disposent de trois organisations fonctionnant concurremment:

- a) La Corporation des pilotes pour le havre de Québec et au-dessous;
- b) L'Association des pilotes licenciés pour le havre de Québec et en aval;
- c) La Corporation des pilotes du bas Saint-Laurent.

La deuxième de ces organisations est affiliée à la Fédération des pilotes du Saint-Laurent qui groupe les organisations de pilotes de toutes les circonscriptions du Saint-Laurent. De plus, par décision de l'association et, plus tard, de la corporation, tous les pilotes de la circonscription sont membres, à titre individuel, de la Guilde de la marine marchande canadienne, représentation nationale aussi bien des capitaines et lieutenants de la Marine marchande que des pilotes.

*a) Corporation des pilotes pour le havre de Québec et au-dessous*

Cette corporation, à laquelle on se réfère par la suite comme Corporation de la caisse de retraite, créée en 1860 comme corporation publique par une loi du Parlement (23 Victoria, chap. 123 [Cf. p. 42]), est la première en date des organisations de pilotes de Québec. En fait, c'était une société obligatoire à laquelle appartenaient automatiquement tous les pilotes brevetés. Il lui incombait, sous la surveillance de l'autorité de pilotage, de gérer le service et, au moyen d'un mode de mise en commun, de distribuer les gains des pilotes. De plus, lors de l'abolition de la Maison de la Trinité, en 1875 (38 Victoria, chap. 55), la Corporation des pilotes assumait la garde et la gestion du «Fonds des pilotes infirmes» ou caisse de retraite. Elle organisa le service sous un régime de société obligatoire, mit fin au régime de la libre entreprise, acquit, entretenit et exploita des goélettes et des stations de pilotes, perçut les droits de pilotage sur lesquels elle payait les frais d'exploitation du



service et les dépenses de la corporation, puis répartissait les recettes nettes entre les pilotes, en parts égales en fonction du temps de disponibilité pour le service.

En 1914, à la suite du rapport de la Commission Lindsay, une loi du Parlement (4-5 George V, chap. 48) priva la corporation de tous ses pouvoirs en matière d'examen, de direction et de contrôle des pilotes et des aspirants pilotes; de contrôle et d'exploitation des goélettes, bateaux et autres bâtiments des pilotes; de perception des droits de pilotage; d'administration et de direction du pilotage. Tous ces pouvoirs étaient conférés au ministre de la Marine et des Pêcheries (Cf. p. 62).

La corporation n'était pas abolie, mais les seuls pouvoirs qui lui restaient concernaient l'administration et l'emploi de la caisse de retraite, et c'est encore la seule fonction que la corporation exerce aujourd'hui. En 1950, une modification à la Loi sur la marine marchande (14 George VI, chap. 26) abrogea ce dernier pouvoir de la Corporation des pilotes en confiant la gestion de la caisse de retraite à l'autorité de pilotage (comme dans toutes les autres circonscriptions), mais cette partie de la modification ne devait prendre effet qu'après sa promulgation. La modification de 1950 et ses réserves furent incorporées dans la version révisée de la loi, en 1952. Actuellement, cette disposition, n'ayant pas été promulguée, n'est toujours pas en vigueur, si bien que la Corporation publique des pilotes de 1860 administre et contrôle encore la caisse des pilotes de la circonscription de Québec; là se borne son activité (Cf. *Titre I*, pp. 20-21 et 483-484).

La difficulté majeure réside dans le fait que toutes les activités de la corporation sont régies par des dispositions législatives maintenant désuètes.

De temps à autre, le besoin se fit sentir de modifier les règlements de la corporation, mais on s'aperçut qu'il était impossible de suivre la procédure stipulée parce que la Maison de la Trinité, ou l'autorité ayant hérité ses pouvoirs statutaires, devait approuver les règlements. Les dispositions spéciales de la loi, assurant cette succession, furent purement et simplement abrogées par la Loi de 1934 (Cf. 38 Victoria, chap. 55, et art. 413 [1906], 395 [1927] et 312 [1934] de la Loi sur la marine marchande du Canada). Le 2 août 1935, le conseiller juridique de la corporation exprima l'avis que pour modifier les prestations de pension et le mode d'administration de la caisse de retraite, la corporation se trouvait liée par la procédure imposée à la Maison de la Trinité quand celle-ci assurait l'administration de ladite caisse, c.-à-d. par voie d'un règlement publié deux fois au cours de deux semaines dans les journaux français et anglais de la ville de Québec, soumis ensuite à l'approbation du gouverneur en conseil et à une publication bihebdomadaire, pendant deux semaines, dans la *Gazette du Canada* et dans les journaux anglais et français de la ville de Québec.

Le 27 février 1951, les nouveaux conseillers juridiques de la corporation é mirent un avis contraire, en signalant que la corporation, dans ses activités

en tant que telle, n'était pas liée par les procédures établies pour la Maison de la Trinité. Lorsque celle-ci fut supprimée, en 1875, la corporation hérita la responsabilité de la caisse de retraite, mais on ne décréta pas qu'elle était astreinte à la procédure réglementaire imposée à la Maison de la Trinité et que les règlements devaient être dorénavant établis suivant la procédure contenue dans charte de la corporation, c.-à-d. conformément à l'article 5 de la Loi de 1860, soit publication au moins deux fois au cours de trois semaines dans les journaux français et anglais de la ville de Québec, et ensuite approuvés par la Maison de la Trinité dans les quinze jours suivant la dernière publication. Les conseillers ajoutèrent que depuis la dissolution de la Maison de la Trinité, cette dernière exigence n'existait plus et, qu'en conséquence, le conseil d'administration pouvait, à tout moment, modifier les prestations de pension, à condition de le faire par règlement dûment publié, et sans qu'une approbation de personne, pas même celle du gouverneur en conseil, ne soit requise.

En 1957, on réalisa l'état déplorable de la caisse de retraite. En 1960, la situation ne s'améliorant pas, on se rendit compte qu'il était nécessaire de procéder à des remaniements profonds. On y procéda, en 1961, sous forme de modifications au règlement, avec l'objectif de définir les attributions des administrateurs et de restreindre leurs pouvoirs, jusque-là illimités. P. ex., ils pouvaient décider d'eux-mêmes d'augmenter les prestations de pension sans le consentement des pilotes ni l'assurance préalable que la caisse pourrait faire face aux augmentations, comme ils le firent en 1959 lorsque le conseil d'administration augmenta les prestations de 15% à 17% sans attendre le rapport que les actuaires étaient sur le point de présenter.

La corporation fit alors face au même problème: comment rendre légales les modifications nécessaires? Sur l'avis de ses conseillers juridiques, elle fit une publication bihebdomadaire pendant trois semaines dans un journal français et un journal anglais de la ville de Québec. Elle ne fit rien d'autre ni ne demanda l'approbation de l'autorité de pilotage, du Ministre ou du gouverneur en conseil.

Les autres organisations exercent une grande influence sur la corporation. De 1922 à 1960, son conseil d'administration était le même que celui de l'association et, depuis lors, il se compose des mêmes membres que le conseil d'administration de la Corporation des pilotes du bas Saint-Laurent à laquelle nous nous référons, par la suite, comme Corporation des pilotes. Évidemment, il pourrait ne pas en être ainsi si les pilotes en décidaient autrement. La coutume est de tenir le même jour la réunion annuelle de toutes les organisations. Celle de la Corporation de la caisse de retraite vient en dernier lieu. Les élections sont de pure forme: on propose le nouveau conseil d'administration de la Corporation des pilotes du bas Saint-Laurent comme conseil d'administration de la Corporation de la caisse de retraite, et la résolution est adoptée.

Étant donné que le conseil d'administration de la Corporation de la caisse de retraite ne compte, aux termes de la Loi de 1860, que six administrateurs, la coutume est que l'un des sept membres du conseil d'administration de la Corporation des pilotes du bas Saint-Laurent ne pose pas sa candidature pour l'autre conseil, alors que les six autres administrateurs sont régulièrement présentés et automatiquement élus sans opposition. En cas de rivalité, on procéderait au scrutin normal (pièce 14611).

Le secrétaire-trésorier est le même pour les trois organisations; il est payé par la Corporation des pilotes du bas Saint-Laurent.

Depuis 1920, l'administration de la Corporation de la caisse de retraite a été assurée par le personnel de l'autre organisation qui supporte aussi toutes les dépenses engagées, y compris les frais de la compagnie de fiducie (Cf. p. 301).

La révision de 1961 aligna les règlements de la Corporation de la caisse de retraite sur ceux de l'Association et de la Corporation des pilotes, et limita les pouvoirs des administrateurs. Le règlement n° 1 limite, pratiquement, les fonctions du conseil d'administration au placement des fonds disponibles et à l'appréciation du bien-fondé des demandes de prestations sur la caisse de retraite. Il fixe la fin de l'année financière au 31 décembre, rend obligatoire la vérification par un expert-comptable des livres et des états financiers de la corporation, et abroge tous les règlements antérieurs. Le règlement n° 2 traite spécifiquement de la gestion de la caisse de retraite; il fixe la méthode de calcul des pensions, la nature et le montant des prestations, et désigne les ayants droit. Il stipule aussi que le règlement ne peut être modifié que par le vote des deux tiers des membres présents à l'assemblée générale annuelle ou à une réunion spéciale de la corporation, pourvu que le projet de modification ait été envoyé aux membres au moins trente jours avant l'assemblée (pièce 672).

*b) L'Association des pilotes licenciés pour le havre de Québec et en aval*

La Loi de 1914 (4-5 George V, chap. 48) priva la corporation de ses pouvoirs, celui, entre autres, de mettre en commun les gains des pilotes. En dépit de cette interdiction la corporation continua à réclamer ces gains et à tenir un fonds commun.

Un pilote, Joseph Paquet, s'y opposa et poursuivit la corporation en vue d'obtenir le remboursement de ses gains. Il perdit en appel et la Couronne, sur la recommandation de la Commission Robb, porta la cause au Conseil Privé (Cf. p. 67).

L'affaire étant en instance, les pilotes, qui avaient décidé de continuer la mise en commun de leurs gains, rédigèrent un acte notarié de société, en vue de la mettre en vigueur sans délai si le jugement leur était défavorable.

Lorsque fut rendu le jugement (Cf. *Titre I*, pp. 74-75 et 209) déniait à la corporation le pouvoir de gérer leurs gains, les pilotes, unanimes dans leur

volonté de maintenir le régime de mise en commun, signèrent leur contrat de société (le dissident Paquet était décédé entre-temps). Tous les pilotes brevetés depuis l'ont signé bien que l'adhésion à l'association ne soit pas une condition préalable à l'obtention du brevet. En une occasion, deux pilotes refusèrent de joindre l'association mais, à la suite des difficultés qu'ils rencontrèrent avec leurs collègues, se virent, finalement, contraints de signer. Depuis, aucun pilote n'a refusé d'adhérer (pièce 650), bien qu'il semble qu'aucune pression n'ait été exercée pour les obliger à devenir membre.

L'association fut d'abord connue sous le nom de «L'Union des pilotes licenciés pour le havre de Québec et au-dessous» qui devint, en 1924, celui qu'elle porte actuellement, «L'Association des pilotes licenciés pour le havre de Québec et en aval». A l'origine, le contrat de société était prévu pour une durée de 25 ans qui fut par la suite reportée au 21 mai 1980.

On ne se souvient pas qu'un des membres ait demandé de se retirer de l'association, ni qu'aucun pilote non plus se soit plaint au regard de l'obligation d'en demeurer membre pendant toute la durée de son service comme pilote.

La clause 10 de l'acte prévoyait la continuation de la mise en commun en vigueur depuis 1860. Les pilotes jugèrent que la nature de leur travail rend quasiment nécessaire ce régime, sous peine de voir s'élever des disputes dont le service pourrait souffrir. Tous les pilotes brevetés depuis l'établissement de la corporation en 1960 ont signé l'acte d'association, en dépit du fait qu'ils deviennent aussi membres de la corporation (pièce 592).

La clause 14 prévoyait, pour les pilotes immobilisés par la maladie ou frappés d'une suspension, une aide correspondant à 50% d'une part normale du fonds commun, durant toute la période d'incapacité ou de suspension, à moins que cette dernière n'eût pour cause l'ivresse.

La clause 24 donnait aux administrateurs la direction presque entière de l'association durant l'année de leur mandat. Ils avaient le pouvoir de prendre toute décision ou mesure non prévues dans le contrat d'association et tous les membres s'engageaient d'avance à approuver les décisions sous réserve de leur ratification par l'assemblée.

Cependant, une modification des termes de l'acte de société ou des règlements était possible sans la tenue d'une assemblée générale, sous condition de l'accord de deux tiers des membres. Cette procédure devint la règle. La procédure normale était de faire circuler une pétition sans tenir d'assemblée. Dans l'acte de société une disposition prévoyait une assemblée annuelle le deuxième mercredi de janvier (clauses 21 et 23), mais toute question soulevée lors de cette assemblée pouvait être décidée par la signature d'une pétition, comme on l'a mentionné plus haut. En conséquence, quiconque voulait proposer une modification rédigeait normalement une pétition et tentait d'obtenir le nombre voulu de signatures. S'il réussissait, la modification

liait le Bureau de l'association sans qu'il fût nécessaire de l'approuver lors de l'assemblée générale. (En 1953, le pilote Rousseau ne put réussir à obtenir le nombre voulu de signatures pour faire abolir le régime des pilotes du service spécial.) La clause 30, relative à la participation à la Guilde, fut supprimée en 1958 et rétablie en 1959 par une pétition. Certains membres, mécontents de la Guilde, prirent l'initiative de la modification qui fut signée par les trois quarts des pilotes, mais décision contraire fut obtenue l'année suivante par la même procédure après le dépôt du Bill S-3, car les pilotes sentirent la nécessité de s'unir et qu'à ce moment seule la Guilde leur en offrait la possibilité.

Deux raisons justifiaient cette coutume de faire circuler des pétitions: l'acte constitutif de l'association était un contrat civil et la nature du service du pilotage empêchait la tenue d'une assemblée générale au cours de la saison de navigation. Toutefois, le pilote Rousseau était d'avis que cette pratique laissait à désirer. Elle a, depuis, été abolie.

Avant la formation de la nouvelle Corporation des pilotes, on tenait d'abord l'assemblée annuelle de la Corporation de la caisse de retraite au cours de laquelle on élisait les administrateurs; l'assemblée annuelle de l'association suivait et les administrateurs qu'on venait d'élire à la corporation devenaient, sur simple proposition, les administrateurs de l'association. Les deux organisations se composaient donc exactement des mêmes membres. La procédure actuelle reste la même, mais l'élection a lieu non à l'assemblée de la Corporation de la caisse de retraite, mais à celle de la Corporation des pilotes du bas Saint-Laurent à laquelle n'appartiennent pas tous les pilotes. En dépit de cette particularité, les administrateurs élus de la corporation deviennent automatiquement, sur une simple proposition, administrateurs de l'association, à la réunion de celle-ci, qui vient après. Jusqu'ici les élections se sont toujours faites à l'unanimité.

D'après les procès-verbaux des assemblées de l'association tenues en 1961, 1962 et 1963, c.-à-d. après la formation de la nouvelle corporation, il y eut peu de discussions (pièce 687). La plupart des résolutions adoptées avaient simplement pour objet de confirmer ce qui avait été fait et approuvé à l'assemblée de la corporation.

Les administrateurs de l'association n'ont jamais été rétribués. Au début, on remboursait une partie de leurs frais de voyage lorsqu'ils se rendaient à Ottawa ou à Montréal pour le compte de l'association; en 1958, une modification de l'acte de société fixa un maximum de trente dollars par jour, plus les frais de transport, pour chaque administrateur qui se déplaçait dans ces conditions. Une nouvelle modification, en date du 9 mai 1960, autorisa le remboursement des frais de voyage, sans fixer de plafond.

L'existence de l'association fut officiellement reconnue par l'autorité de pilotage dans l'article 11(5) du règlement de 1957 qui, avant sa révision en

1961, stipulait que trois des cinq membres du jury d'examen devaient être membres du conseil de «L'Association des pilotes licenciés de Québec et au-dessous», et choisis par l'association.

En dépit de l'obligation que lui impose le règlement de la circonscription de payer à chaque pilote les droits qu'il a gagnés (moins la cotisation de retraite), l'autorité de pilotage les a toujours versés à l'association et non individuellement aux pilotes. Jusqu'en 1960, l'association administra le fonds commun mais, à compter de cette année-là, c'est la corporation qui le gère et l'association dépose au compte de la corporation les droits qu'elle reçoit de l'autorité de pilotage.

Le pilote Rousseau prit une part active dans les organisations de pilotes. En 1953, il fut élu administrateur de l'association comme représentant des pilotes du tour de rôle, mais ne fut pas réélu à l'élection suivante. Après, et jusqu'en 1959, il cessa de participer aux affaires des pilotes, sauf pour assister aux assemblées générales, jusqu'à ce que la présentation du Bill S-3 le convainquit de la nécessité pour les pilotes de se grouper et, dans ce but, il entreprit une campagne pour ramener les pilotes de Québec au sein de la Guilde. En 1959, les pilotes devaient faire face à de nombreuses difficultés: l'accroissement du trafic, l'ouverture de la Voie maritime; le projet de transfert de la station de pilotes, qui se traduirait pour les pilotes par des déplacements moins nombreux et des affectations plus courtes; le régime des pilotes spéciaux et l'accroissement de la navigation en hiver. Il pensait que les pilotes ne pouvaient continuer comme auparavant, que tous ces problèmes exigeaient des solutions, but qui ne pourrait être atteint à moins d'un changement dans le conseil d'administration. Il y eut un mouvement chez les pilotes en faveur d'une nouvelle liste d'administrateurs et quelques-uns d'entre eux le pressentirent, en 1960, pour qu'il posât sa candidature.

La procédure d'élection était alors très simple: le secrétaire inscrivait sur le tableau noir les noms de ceux qui voulaient se porter candidats. Il pouvait y en avoir 10 à 15, et le vote avait lieu au scrutin secret. Il fit inscrire son nom comme on le lui avait demandé, mais le jour de l'assemblée générale il était à Sydney (N.-É.), avec un autre pilote, attendant un bâtiment à destination de Québec et sur lequel il ne pouvait embarquer à Pointe-au-Père puisque la station de pilotes était fermée pour l'hiver. Le navire étant en retard, il était improbable que le pilote Rousseau pût revenir à temps pour assister à l'assemblée. Certains pilotes à Québec insistèrent pour qu'il revînt immédiatement. L'autre pilote ayant accepté de conduire seul le bâtiment, le pilote Rousseau prit l'avion pour Québec où il arriva à temps pour l'assemblée et fut élu administrateur avec un conseil entièrement renouvelé. A la première réunion du conseil, il fut élu président de l'association.

L'année 1960 fut celle de la création de la corporation, et le pilote Rousseau devint son premier président.

L'intention était de remplacer l'association par la corporation, changement qui, de l'avis du conseil d'administration, servirait au mieux les intérêts de tous les pilotes. En conséquence, les formules de demande d'adhésion à la corporation contenaient une clause par laquelle le postulant consentait à la dissolution de l'association et au transfert à la corporation de son actif. En outre, il devait approuver et signer une modification de l'acte de société stipulant que tous les règlements et résolutions de la corporation et les modifications y apportées, ainsi que tous les actes et documents de la corporation, y compris les élections et les nominations, devenaient automatiquement ceux de l'association, à moins d'une stipulation contraire formelle (pièce 672).

Ce second document constituait une mesure de précaution visant à sauvegarder l'unité et l'uniformité d'administration et de procédure des deux organisations au cas où l'on jugerait opportun de ne pas dissoudre l'association. On obtint facilement le consentement des deux tiers des membres, mais un certain nombre de pilotes refusèrent d'adhérer à la corporation; le 25 avril 1960, 53 avaient signé, et 26 autres, le 27 septembre 1963, ce qui réduisait à 6 le nombre de dissidents.

Les 53 signatures représentant plus que la majorité de deux tiers requise, la modification fut adoptée automatiquement sans qu'il fût nécessaire de tenir une assemblée de l'association.

La corporation obtint sa charte le 9 mai 1960 et lorsque, le 17 mai 1960, le conseil d'administration de l'association se réunit en assemblée spéciale, l'association avait cessé, à toutes fins pratiques, de fonctionner. On clôtura son registre de procès-verbaux et pour les séances ultérieures du conseil d'administration on se référa aux procès-verbaux de la corporation à partir de la date de sa constitution.

Le but de la constitution en corporation était que celle-ci remplaçât l'association dans tous ses objectifs, entre autres, la mise en commun des gains des pilotes, mais quelques pilotes ayant refusé d'y adhérer (aujourd'hui encore, ils n'en sont pas membres), on décida d'opter pour la solution de rechange et de maintenir l'association afin que tous les pilotes fussent traités sur un pied d'égalité. Cependant, l'intention reste de la dissoudre dès que l'unanimité sera faite. En 1962, dans une lettre circulaire (pièce 683), on informa les membres de la corporation que leur nombre était passé de 65 à 71 sur un total possible de 77. Et le président leur rappela qu'il serait souhaitable que tous les pilotes adhèrent à la corporation avant 1980, date d'expiration de l'acte de société.

Une question se posait également quant au droit de dissoudre l'association sans le consentement unanime des membres; c'était un point litigieux, en vertu des clauses 28 et 29 de l'acte de société. La première stipule qu'avec le consentement des deux tiers des membres en règle l'acte de société peut être modifié ou révoqué, alors que la seconde porte que l'acte ne prendrait effet

(c'était en 1924), qu'après avoir été signé par tous les pilotes brevetés, mais qu'une fois signé, la société existerait et continuerait d'exister quel que soit le nombre de membres en règle. La Commission estime que la contradiction n'est qu'apparente en ceci, que l'accord de tous les pilotes était une condition préalable à la création de la société, mais qu'après sa formation elle ne serait pas automatiquement dissoute si, à l'avenir, un pilote refusait d'y adhérer. Par ailleurs, une majorité de deux tiers suffit pour y apporter une modification. Consulté à ce sujet, le conseiller juridique fut d'avis que le consentement des deux tiers des membres suffisait pour dissoudre l'association. Il n'en fut rien, cependant. Le pilote Rousseau déclara que la raison majeure en était que la dissolution aurait privé les pilotes de divers avantages qu'ils tiraient de l'association: aide pécuniaire en cas de maladie ou de suspension, avantage de la mise en commun des gains, etc. Il nia que la raison eût été d'assurer la rentrée dans le fonds commun des gains des dissidents et de faire participer indirectement ceux-ci aux dépenses de la corporation, qui sont *ipso facto* celles de l'association en vertu de la modification apportée au contrat de société.

Il reste toujours la possibilité qu'un nouveau pilote refuse d'adhérer et à l'association et à la corporation, ou cesse d'être membre (au regard de cette situation quant à la rémunération et au droit aux indemnités, cf. pp. 508 et 509).

La Fédération des armateurs suggéra que l'on maintienne l'association pour permettre à la corporation de disposer des gains des six pilotes qui n'adhèrent pas à la corporation et dont la moyenne annuelle se serait élevée à \$90,000 au cours des trois années 1961 à 1963. La fédération fit remarquer que si les six pilotes dissidents avaient décidé de ne pas faire grève, leurs gains eussent été déposés dans le fonds commun puisqu'ils étaient membres de l'association. L'existence de l'association permet aussi à la corporation d'encaisser les chèques émis par l'autorité de pilotage à l'ordre de l'association et non à celui de chaque pilote en particulier, car l'autorité de pilotage considère l'acte de société comme une procuration donnée par tous les pilotes. Cette situation disparaîtrait si l'association était dissoute.

L'association continue d'exister, mais elle n'a plus d'activités propres sauf quelques-unes de pure forme. Le secrétaire continue à dresser des procès-verbaux distincts pour les réunions de l'association et pour celles de la corporation, mais il n'y a pas d'états financiers séparés. L'association n'a que des assemblées annuelles, mais ses administrateurs ne se réunissent pas en tant que tels.

L'assemblée annuelle de l'association est distincte de celle de la corporation et elle se tient après. Un ordre du jour est adressé à tous les membres. La séance est ouverte officiellement mais, jusqu'ici, il n'y a jamais eu d'élection régulière parce qu'un membre a toujours proposé que le conseil d'administration de la corporation fût aussi celui de l'association et, faute d'une



contreproposition, la résolution a toujours été adoptée à l'unanimité. Si l'on devait procéder à d'autres nominations, des élections auraient lieu, conformément à l'acte de société tel que modifié (pièces 592 et 14611).

Bien que les états financiers soient ceux de la corporation, l'association peut les étudier lors de ses assemblées, sur la demande d'un membre. En une occasion, un pilote dissident se vit refuser le droit de participer aux délibérations des assemblées de la corporation. Il aurait pu l'obtenir à la réunion de l'association qui suivit, mais il avait alors quitté. Le fait est que les pilotes dissidents n'assistent même pas aux assemblées de l'association. En conséquence, comme ceux qui y participent sont tous membres de la corporation, ils discutent et décident des mêmes questions que celles qui figurent à l'ordre du jour de la réunion de la corporation et, faute de membres dissidents, les assemblées de l'association sont de pure forme. A toutes fins pratiques, il serait vain de la part d'un dissident de réouvrir une question dont on a déjà décidé par un vote à l'assemblée de la corporation. De plus, il en résulterait une situation délicate si, par hasard, le résultat du vote qui s'ensuivrait était différent.

*c) Corporation des pilotes du bas Saint-Laurent*

*(i) Création de la corporation*

A l'assemblée générale de 1960 de «L'Association des pilotes licenciés pour le havre de Québec et en aval», le président, le pilote Roland Barras, déclara qu'une refonte complète des règlements de l'association s'imposait, et les membres approuvèrent. A l'élection qui suivit, le pilote Rousseau devint le nouveau président de l'association, avec un conseil d'administration entièrement renouvelé.

A sa première réunion, le conseil s'occupa de donner suite aux décisions prises à l'assemblée générale et institua un comité choisi parmi les pilotes, en vue d'étudier la révision proposée des règlements. Étant donné son expérience administrative, sa connaissance de la question, et le fait qu'il avait préconisé cette révision, on pria l'ancien président Roland Barras de faire partie de ce comité, mais il déclina l'offre. En outre, on adressa à tous les pilotes, le 25 janvier 1960, une lettre sollicitant leurs suggestions.

Le comité se réunit à plusieurs reprises. Un premier projet fut rédigé et soumis au conseiller juridique de l'association, qui, après étude des documents et de la situation des pilotes, exprima l'avis qu'il serait de leur intérêt de se regrouper en une corporation professionnelle du genre de celle qui existait en vertu de la Loi de 1860. Dans son avis (en date du 18 mars 1960), le conseiller juridique déclara que la formule d'association avait atteint son but mais, qu'étant donné la complexité des temps présents, le régime corporatif devenait une nécessité. Le résumé des avantages qu'il offre figure au *Titre I*, page 97.

Le conseiller juridique suggérait que la constitution en corporation se fit sous l'empire d'une loi fédérale plutôt que d'une loi provinciale, le pilotage relevant du fédéral. Il signalait que la solution idéale serait une loi spéciale du Parlement comme celle de 1860, en ajoutant que le climat à Ottawa n'était pas, pour le moment, propice. Il recommanda la constitution en corporation sous l'empire de la Partie II de la Loi sur les compagnies, puisqu'il s'agissait d'une organisation non commerciale et sans but lucratif et que les membres continuaient à fournir leurs services comme pilotes. (pièce 676). Enfin, il accompagnait cette recommandation d'un projet de demande d'incorporation et de règlements pour la corporation envisagée, tiré de celui que le comité lui avait soumis.

Une copie de cette opinion, du projet d'incorporation et des règlements proposés fut adressée à chaque pilote, et les propositions furent discutées au cours d'une réunion d'étude tenue en mars, à laquelle le conseiller juridique assistait. Vu leur nombre, les pilotes furent répartis en deux groupes: le premier groupe se réunit le 22 mars et le second, le 23 mars. La convocation attirait l'attention des pilotes sur le fait que le projet contenait plusieurs changements radicaux et leur demandait d'attendre, avant d'approuver ou de désapprouver, les explications qui leur seraient données à la réunion.

Le comité avait déjà préparé deux projets étudiés et modifiés par le conseil d'administration et le conseiller juridique; un troisième projet fut soumis au cours de la réunion d'étude des membres. Chaque groupe examina l'alternative corporation ou association, ainsi que la charte et les règlements proposés, article par article. Les pilotes absents à l'une ou l'autre de ces réunions reçurent une copie du troisième projet. Les pilotes réagirent favorablement et certains même étaient prêts à s'inscrire sans délai, mais on leur demanda d'attendre l'assemblée générale qui eut lieu le 29 mars. De nouveau, on étudia en détail les nouveaux règlements et c'est seulement alors qu'on dit aux pilotes qu'ils pouvaient signer leur demande d'adhésion quand ils le voudraient. L'assemblée générale n'avait pas été convoquée en vue d'obtenir leurs signatures. On remit aux pilotes une formule de demande en leur précisant que la constitution en corporation serait demandée dès qu'on aurait reçu les formules de deux tiers des pilotes de la circonscription.

Comme on l'a dit plus haut, on distribua aussi, pour signatures, un second document. Il prévoyait une modification de l'acte de société au cas où l'association ne serait pas dissoute.

A aucun moment au cours des réunions d'étude qui précédèrent la constitution en corporation on ne discuta du transfert par les pilotes de leurs gains à la corporation ni de la nécessité d'obtenir des procurations. Le pilote Bédard, qui présidait les séances d'étude du comité ignorait qu'une difficulté semblable s'était présentée dans une autre circonscription et que chaque pilote avait dû signer une procuration pour que ses gains pussent être versés, par l'autorité de pilotage, à la corporation nouvellement formée.

Ce n'est que par hasard que les pilotes de Québec furent les derniers à se constituer en corporation. Du point de vue professionnel, l'association fonctionnait fort bien. C'est lors de la modification du règlement qu'on s'aperçut de l'avantage d'une réorganisation. Cependant, les pilotes ne se laissèrent pas convaincre facilement, et le pilote Bédard mit beaucoup de temps à leur expliquer les avantages d'un régime corporatif. A l'assemblée générale, 53 pilotes signèrent les deux documents. On n'exerça aucune pression pour obtenir l'approbation des autres et la seule forme de propagande consista à distribuer des bulletins expliquant la situation et exhortant les non-signataires à adhérer à la corporation. Le pilote Barras, l'un des six qui refusèrent d'adhérer, admit qu'on n'avait pas tenté de lui forcer la main, qu'il avait seulement reçu les bulletins de la corporation et que les pilotes étaient libres de signer quand ils le voulaient. Le conseil d'administration de l'association attendit d'avoir reçu la signature des deux tiers des pilotes pour demander une charte.

Le pilote Maurice Koenig fut l'un des 53 qui signèrent le 29 mars 1960, après avoir assisté aux différentes réunions, reçu toutes les explications du conseiller juridique, et participé aux discussions. Cependant, dans son mémoire (pièce 571), il déclara «que plusieurs pilotes, désireux maintenant de retirer leur demande d'adhésion, se virent refuser catégoriquement ce droit», mais il n'apporta rien à l'appui de cette assertion et la preuve indique le contraire.

Le pilote Koenig déclara que peu après avoir signé il changea d'idée et demanda au président de lui retourner sa demande d'adhésion. On le lui refusa. Le pilote Rousseau, président, nia cette accusation et déclara que quelques jours après l'assemblée le pilote Koenig lui dit que certains membres le boudaient et lui reprochaient d'avoir adhéré, qu'il avait été voir le secrétaire pour retirer sa demande, mais que, depuis, il y avait renoncé. Le pilote Rousseau nia que le pilote Koenig lui ait jamais demandé le retour de sa demande d'adhésion. Aucune demande écrite d'annulation d'une demande d'adhésion n'a été reçue et ce fut le seul cas où il fut question verbalement d'une rétractation.

Le pilote Rousseau déclara aussi que si certains pilotes attendirent pour signer ou refusèrent même d'adhérer, ce ne fut pas qu'ils s'opposaient à la corporation, mais qu'ils s'irritaient de la suppression du régime des pilotes du service spécial et des privilèges y attachés. Ils en voulaient à la majorité d'avoir voté la suppression de ce régime. Le pilote Rousseau fondait son opinion sur le fait que les six pilotes encore dissidents avaient assisté à toutes les réunions d'étude et rien ne laissait prévoir alors qu'ils s'opposeraient au changement. Qui plus est, deux d'entre eux étaient parmi ceux qui, dès la première réunion, voulaient signer la demande d'adhésion. La nouvelle de l'abolition du régime des pilotes spéciaux les prit par surprise au début de la saison de navigation alors que certains étaient déjà à Pointe-au-Père, atten-

dant leurs navires. Comme on l'a expliqué plus haut, la confirmation officielle parvint de l'autorité de pilotage par un télégramme de M. Cumyn, du 30 mars 1960 (pièce 688). La question faisait depuis longtemps l'objet de discussions, mais certains pilotes spéciaux ne pensaient jamais que ces discussions porteraient fruit, par suite de la vigoureuse opposition des armateurs qui les employaient à ce titre.

Tous les pilotes brevetés depuis 1960 ont adhéré et à la corporation et à l'association. Dès que les aspirants pilotes passent l'examen final, le président du jury d'examen leur annonce le résultat. Tous les candidats admis sont alors invités au bureau de la corporation où on les félicite en présence du secrétaire, d'un membre du Comité d'admission et de promotion et d'autres membres. Le président de la corporation leur souhaite alors la bienvenue et leur explique brièvement les différentes organisations de la circonscription de pilotage de Québec et leur apprend qu'ils sont *ipso facto* membres de la Corporation de la caisse de retraite, mais que, pour devenir membres de l'association et de la nouvelle corporation, ils doivent signer l'acte de société et remplir une demande d'adhésion à la corporation. On leur dit aussi que l'autorité pour laquelle ils travailleront est le ministre des Transports, mais on n'attire pas particulièrement leur attention sur le fait que dès qu'ils ont adhéré à l'association et à la corporation ils ne peuvent se retirer de l'une ou de l'autre, car on présume que tout le monde le sait.

On souligna que lorsque les pilotes nouvellement brevetés signent leur adhésion, ils ont eu toutes les occasions de comprendre la situation car, pendant des années, ils ont voyagé avec différents pilotes, assisté à des conférences au cours de l'hiver et ont eu toutes les chances de discuter des problèmes d'organisation. En outre, avant d'adhérer, ils peuvent demander tous les renseignements voulus. Cependant, le pilote Robert Gilot déclara qu'au cours de ses trajets avec des pilotes, pendant son apprentissage, il avait été rarement question des différentes organisations de pilotes, que ce soit corporation, association, fédération ou guilde et qu'en fait, tout ce qu'il savait c'est que les pilotes avaient un fonds commun duquel les dépenses étaient déduites.

Le pilote Rousseau ajouta qu'on demande aux nouveaux pilotes de signer dès qu'ils ont réussi à l'examen et sans attendre la délivrance du brevet. P. ex., le pilote Oscar Bouchard reçut son brevet de pilote le 3 juin 1960, et l'on constate qu'il a signé l'acte de société et adhéré à la corporation le 22 avril 1960. Le pilote Rousseau faisait partie du jury d'examen et savait que le président du jury avait informé Bouchard de sa réussite à l'examen et que l'autorité lui délivrerait son brevet en temps et lieu. Le pilote Rousseau estimait donc qu'il n'y avait aucune raison de retarder l'adhésion à l'association et à la corporation, et il ne pensait pas que, dans ces conditions, la possession effective du brevet fût nécessaire car, souvent, il s'écoule un long laps de temps avant que l'autorité ne délivre le brevet.

La charte fut accordée le 9 mai 1960. Elle constituait en corporation les pilotes pétitionnaires sous le nom de «Corporation of the Lower St. Lawrence Pilots—Corporation des pilotes du bas Saint-Laurent», en vertu de la Partie II du chapitre 53 des Statuts révisés du Canada, 1952, appelée Loi sur les compagnies. En ce qui concerne les objectifs de la corporation, précisés dans la charte, nous nous référons au *Titre I*, pages 98-99.

La corporation est une organisation sans but lucratif; la charte stipule que «les opérations de la Corporation doivent être effectuées sans but pécuniaire pour ses membres et que tous profits ou autres accroissements de la Corporation doivent être employés à favoriser l'accomplissement de ses objectifs».

Les buts et les pouvoirs de cette corporation sont ceux d'une organisation vraiment professionnelle et correspondent à ceux de la première corporation, sauf en ce qui a trait au droit de disposer des gains des pilotes. La différence majeure est que dans la Corporation de 1860 tous les pilotes devenaient automatiquement et obligatoirement membres et étaient assujettis à ses décisions tant qu'ils détenaient leurs brevets, tandis que l'appartenance à la Corporation de 1960 est facultative, ses membres peuvent être expulsés et les décisions et les actes de la corporation ne peuvent toucher contre leur gré les non-membres. Cela exigerait une loi spéciale du Parlement.

Le règlement prévoit trois catégories de membres: actifs, aspirants pilotes, et membres d'honneur. En 1963, la corporation ne comptait que des membres de la première catégorie—71 pilotes en activité. Elle n'a pas encore désigné de membres d'honneur et aucun aspirant pilote n'a demandé son admission.

Sont membres actifs (i) les personnes nommées dans les lettres patentes de constitution en corporation (ii) tous les pilotes brevetés qui sont membres de l'Association des pilotes licenciés pour le havre de Québec et en aval et qui ont demandé par écrit leur admission dans les 60 jours suivant la date de constitution en corporation (iii) tous les autres pilotes brevetés, à condition d'en faire la demande par écrit et d'être acceptés par le conseil d'administration de la corporation.

La perte de son brevet prive automatiquement un pilote de sa qualité de membre, mais la restitution du brevet ne le réintègre pas automatiquement dans la corporation puisque l'approbation du conseil de la corporation est une condition préalable.

Les règlements prévoient comme sanctions disciplinaires la suspension ou l'exclusion d'un membre mais, à l'époque des audiences de la Commission, en 1963, cette disposition était inopérante puisque l'appareil disciplinaire prévu par les règlements n'avait pas été adopté. L'article 104 porte que les membres se réuniront en assemblée générale pour adopter une résolution spéciale, ce qui n'avait pas encore eu lieu.

Ne pas être membre de la corporation ne prive pas un pilote du droit d'exercer sa profession, car qu'il ait choisi ou non d'adhérer à la corporation, qu'il ait été refusé ou qu'il ait été expulsé, c'est de l'autorité de pilotage qu'il tient son brevet et non de la Corporation des pilotes.

Au moment des audiences de la Commission, la corporation n'avait encore refusé aucune demande d'adhésion et les seuls pilotes brevetés qui n'étaient pas membres, les six dissidents, avaient décidé de leur plein gré de ne pas adhérer.

Aux termes des règlements, un pilote admis membre de la corporation ne peut s'en retirer tant qu'il reste en activité. La corporation soutient que cette disposition n'est pas contraire aux usages, car les règlements de l'association contenaient une disposition similaire, à toutes fins pratiques et, de plus, le Secrétaire d'État avait approuvé les règlements (Cf. *Titre I*, pp. 100-101). Les pilotes ne pouvaient avoir été pris par surprise puisqu'ils connaissaient tous cette clause particulière quand ils signèrent leur demande d'adhésion. Le pilote Rousseau juge nécessaire une telle clause pour maintenir la bonne administration de l'organisation; sinon, celle-ci manquerait de la stabilité nécessaire. Si un pilote cesse d'être membre du fait de l'annulation de son brevet, il doit obligatoirement, si celui-ci est rétabli, redevenir membre si le conseil d'administration décide d'adopter une résolution en ce sens (Règlement général n° 1, art. 7[b]). Quant à la légalité de l'obligation de devenir membre, la Commission se réfère au *Titre I*, pages 100-101 et recommandation générale 25.

La corporation est gouvernée par un conseil de sept: le président, le vice-président, l'ancien président et quatre administrateurs; le président siège au conseil pendant deux ans, une première année comme président et l'année suivante comme dernier ancien président; le vice-président a un mandat d'un an seulement tandis que les quatre administrateurs sont élus pour deux ans avec le renouvellement annuel de deux d'entre eux; le président ne peut remplir que trois mandats consécutifs.

Comme on l'a vu, le conseil d'administration de la corporation est aussi (a) celui de l'association (b) à l'exception d'un membre, le conseil d'administration de la Corporation de la caisse de retraite, limité à six membres par la Loi de 1860 et (c) le comité des pilotes qui, aux termes de l'article 5(2) du règlement général de la circonscription de pilotage, compte six membres. Lors de l'octroi de la charte avec mise en vigueur le 9 mai 1960, le conseil d'administration de l'association fit fonction, à titre provisoire, de conseil d'administration de la corporation jusqu'à la tenue de la première assemblée générale du deuxième mercredi de janvier 1961.

(ii) *Assemblées*

Les règlements de la corporation fixent la date de l'assemblée générale annuelle au deuxième mercredi de janvier. En outre, des assemblées extraor-

dinaires peuvent être convoquées à tout moment, à la demande du conseil d'administration ou à celle d'au moins deux tiers des membres en règle. Sauf en cas d'urgence, un préavis minimal de huit jours à chaque membre est de rigueur.

Le quorum est de 40% des membres (art. 53). Jamais une assemblée n'a été ajournée faute du quorum, et l'assistance a toujours été nombreuse (art. 304 du Mémoire des pilotes, et pièce 1466u):

- Janvier 1961—51 membres sur 65, soit 78.5%
- Janvier 1962—52 membres sur 71, soit 73.2%
- Janvier 1963—71 membres sur 77, soit 92.2%
- Janvier 1964—71 membres sur 77, soit 92.2%
- Janvier 1965—76 membres sur 82, soit 92.7%
- Janvier 1966—80 membres sur 86, soit 93%.

Le quorum de 40% porte sur les membres effectivement présents; les procurations ne comptent pas. Elles comptent pour les élections dans le cas des pilotes en service, mais on décide de toutes les autres questions à la majorité des voix des membres présents (art. 57).

### (iii) *Élections*

Les élections sont strictement assujetties à la procédure indiquée dans les règlements. En premier lieu, désignation d'un Comité des candidatures composé de l'ancien président et de quatre membres choisis par le conseil en dehors des administrateurs. Ce comité doit être constitué au plus tard le 15 novembre de chaque année. Les candidatures sont présentées par écrit sur une formule mise à la disposition de tous les membres par le secrétaire. Les formules de candidature, chacune signée par deux membres et par le candidat pour marquer son accord, doivent parvenir au comité au plus tard le 15 décembre (pièce 682). On dresse alors une liste des candidats, postée à tous les membres.

Lors de l'élection de janvier 1963, le comité fut constitué le 14 novembre 1962. Les membres choisis, ainsi que tous les autres pilotes membres, en furent avertis par avis posté le 16 novembre 1962 (pièce 682), accompagné d'une formule de candidature. Tous les postes à remplir dans l'élection de 1963 y figuraient: président, vice-président, deux administrateurs et deux membres du Comité d'admission et de promotion. Lors de sa réunion du 23 décembre 1962, le Comité des candidatures avait reçu une candidature pour la présidence, une pour la vice-présidence, deux pour les deux postes de membres du Comité d'admission et de promotion, mais quatre pour les deux postes d'administrateurs. Il fallait donc une élection.

Normalement, on tient des scrutins distincts pour les postes de président, de vice-président et des deux administrateurs. L'élection a lieu sous l'autorité

d'un président élu par l'assemblée et les noms des candidats sont imprimés sur les bulletins (pièce 714). Des photostats des six formules de candidature sont classés comme pièce 719.

Le pilote Rousseau, élu président de l'association en 1960, devint président provisoire de la corporation après l'incorporation et fut réélu aux trois assemblées annuelles suivantes. Conformément aux dispositions du règlement, 1963 fut la dernière des années consécutives de son mandat.

(iv) *Questions à l'ordre du jour*

Avant chaque assemblée générale annuelle, il est d'usage de porter à l'attention des membres les articles 56 et 100 du règlement général n° 1, qui fixent la date limite pour l'inscription de toute question à l'ordre du jour, que ce soit une motion ou une modification au règlement. Ces articles portent que le texte de la proposition doit parvenir au siège de la corporation au moins quinze jours avant l'assemblée, s'il s'agit d'une résolution, et trente jours, pour une modification au règlement.

En pratique, cependant, après règlement de toutes les questions à l'ordre du jour, tout membre peut soulever une nouvelle question, mais la politique a toujours été de ne prendre aucune décision fondamentale à moins du consentement unanime de tous les membres présents mais, même dans ce cas, le conseil d'administration n'est pas lié si, après étude, il juge inopportun de donner suite à la décision de l'assemblée.

Une seule fois, un pilote se vit refuser le droit de parler à une assemblée de la corporation parce qu'il n'était pas membre. Lors de l'ouverture de l'assemblée générale de la corporation, en 1961, le président remarqua la présence d'un pilote non-membre et, après lui avoir souhaité la bienvenue, l'invita à signer une demande d'adhésion, ajoutant qu'il ajournerait l'assemblée pour permettre au conseil d'administration de siéger, en vue de l'admettre comme membre. Ce pilote déclina l'invitation. Avec le consentement de la majorité des membres présents, on l'autorisa à assister à la réunion, mais sans le droit de participer à la discussion. A un moment donné, il voulut poser une question; on ne lui permit pas mais on lui rappela qu'à l'issue de l'assemblée de la corporation aurait lieu l'assemblée de l'association, dont il était membre, et qu'il disposerait alors du procès-verbal de l'assemblée générale du 29 mars 1961 (pièce 681).

En plus des assemblées annuelles régulières tenues en janvier 1962 et les années suivantes, il y eut deux assemblées générales extraordinaires, les 4 et 6 avril 1962. La dernière, qui dura plus d'une journée, concernait la grève de 1962 dont nous parlerons plus loin.

Le conseil d'administration se réunit lorsqu'il le juge nécessaire, mais au moins tous les quatre mois. Ces réunions n'ont pas lieu à huis clos et, en vertu de l'article 15, tout membre peut y assister, mais sans participer aux



délibérations. En fait, nombreux sont ceux qui usent de ce privilège. Toutefois, le règlement ne prévoit aucune procédure pour notifier aux membres la date et l'heure des réunions du conseil d'administration.

(v) *Modification du règlement, abrogation et additifs*

L'incorporation étant régie par la Partie II de la Loi fédérale sur les compagnies, les modifications et les additifs au règlement en vigueur ne prennent effet qu'à compter de la date de leur approbation par le Secrétaire d'État.

Le règlement peut être modifié sur l'initiative du conseil d'administration, d'un membre, ou d'un groupe de membres:

- 1° Le conseil d'administration, par un vote majoritaire, peut adopter tout règlement ou toute modification à un règlement, qui est et demeure valide et en vigueur jusqu'à ce qu'une assemblée extraordinaire, tenue à cet effet, l'approuve ou jusqu'à la prochaine assemblée générale annuelle, à défaut de quoi le nouveau règlement ou la modification deviennent nuls. Le conseil d'administration n'a obtenu ce pouvoir qu'après beaucoup de discussions et pour un motif particulier au pilotage: on jugeait peu souhaitable de tenir une réunion générale pendant la saison de navigation à seule fin de modifier le règlement, car une véritable réunion générale aurait, en fait, entraîné un arrêt de travail. On exerça ce pouvoir une seule fois, en 1961, quand, à la suite d'une modification au règlement de la circonscription, il fallut modifier le règlement n° 2 en vue de permettre le paiement aux pilotes de la classe A d'une prime de \$25 qui, autrement, aurait été versée au fonds commun.
- 2° Tout membre peut proposer un règlement ou une modification, à toute assemblée générale annuelle, à condition que le texte de la proposition parvienne à la corporation trente jours avant l'assemblée.
- 3° Deux tiers des membres peuvent faire adopter un règlement ou une modification en exigeant la convocation d'une assemblée extraordinaire qui prendra la décision à la majorité.
- 4° Lors de l'assemblée générale annuelle et sans préavis, on peut adopter ou modifier un règlement par une décision majoritaire, mais le conseil d'administration n'est qu'indirectement lié par une telle décision et a le droit de la modifier, comme nous l'avons précisé plus haut. On fit remarquer que le quorum étant seulement de 40%, soit de 21 membres en 1963, cette procédure permit à 21 pilotes de modifier le règlement de la corporation et, *ipso facto*, celui de l'association sans consulter les pilotes dissidents.

(vi) *Rémunération des administrateurs*

Bien que l'usage d'accorder des tours fictifs (*free turns*) ne remonte qu'à 1960, lors de la formation de la nouvelle Corporation des pilotes, le principe n'en était pas nouveau. Sous le régime corporatif de 1860, les pilotes confiaient l'administration et de leur corporation et du service de pilotage à leurs administrateurs qui, au cours de leur mandat, n'étaient pas astreints à effectuer des tâches de pilotage. Les pilotes choisis comme capitaines des goélettes appartenant à la corporation en étaient également exempts. Comme les administrateurs et ces capitaines servaient les intérêts communs des pilotes en tant que groupe ils avaient droit, en dépit de ce fait, au partage du fonds commun. La Loi sur le pilotage et, plus tard, la Loi sur la marine marchande du Canada, rendit obligatoire la présence, en personne, de l'un des administrateurs de la Corporation des pilotes de Québec à l'une des stations de pilotes, pour y assurer la surveillance des affectations et la tenue d'un journal des événements pour le compte de l'autorité de pilotage (Cf., *inter alia*, art. 513 de la Loi sur la marine marchande, 1906). La loi autorisait même le conseil d'administration à payer à chacun des administrateurs et des capitaines des goélettes, sur les revenus de pilotage, «une rémunération supplémentaire annuelle n'excédant pas \$100 en plus de leur part sur le revenu net de ladite Corporation» (Cf. art. 511 et 512, Loi sur la marine marchande, 1906).

Lorsque, en 1920, les pilotes se groupèrent en société civile, aucune disposition ne prévoyait ni la rémunération des administrateurs pour le temps qu'il consacrait au bénéfice du groupe ni le paiement d'un salaire.

Sous le régime de «L'Association des pilotes licenciés pour le havre de Québec et en aval», les fonctions d'administrateur étaient moins lourdes et moins exigeantes puisque l'autorité de pilotage assumait l'administration, laissant aux administrateurs le soin de la surveillance des affaires de l'association et de la mise en commun volontaire des gains.

En 1957 ou 1958, la question de la rémunération des administrateurs fut soulevée par un pilote qui proposa de leur accorder des tours, au lieu d'argent. La proposition n'eut pas de succès à l'époque mais, à la formation de la corporation, on l'adopta.

Lors de la formation de la corporation, les activités des organisations des pilotes de Québec s'étaient considérablement accrues et les pilotes décidèrent d'accorder une compensation à leurs administrateurs ainsi qu'aux pilotes qui accomplissaient un travail spécial durant la saison normale de navigation, sous la forme de tours fictifs, à raison d'un demi-tour par journée de travail. Cependant, ils refusèrent de leur donner, même au président, une rémunération en espèces (Cf. pp. 508 et suiv.).

Certains pilotes s'y opposèrent en objectant qu'un tour représente, pour un pilote, plus que sa valeur monétaire en ce qu'il constitue le

travail accompli en tant que pilote et implique des risques tels que la perte de son brevet, responsabilité que n'assume pas un administrateur quand il obtient un tour fictif.

En plus de l'octroi de tours fictifs, on rembourse les dépenses réelles engagées pour le compte de la corporation. Une note de frais détaillée doit être produite sur une formule fournie à cette fin (pièce 678).

A la réunion générale du 10 janvier 1962, une motion fut présentée en vue d'accorder aux administrateurs une rémunération pour le travail accompli en hiver: \$500 pour le président et \$200 pour les autres membres du conseil. Le président quitta la salle lorsque la motion fut présentée, mais elle fut rejetée, au scrutin secret, par 40 voix contre 9 (pièce 679).

(vii) *Mode de consultation*

Vu la difficulté de tenir des assemblées extraordinaires de la corporation au cours de la saison de navigation, le conseil a adopté un mode de consultation basé sur l'envoi d'une lettre à chaque pilote, qu'il soit membre ou non. Un spécimen de cette lettre, daté du 5 juin 1963 (pièce 638) contient le projet des recommandations que la corporation se proposait de soumettre à la Commission. On y priaît chaque pilote d'étudier les propositions et d'adresser ses remarques à la corporation dans un délai donné. L'absence de réponse signifierait l'accord. Le conseil reçut six lettres désapprouvant les recommandations ou trouvant qu'elles étaient trop modérées.

(viii) *Affiliation*

L'article 85 prévoit l'affiliation à la Fédération des pilotes du Saint-Laurent et à la Guilde de la marine marchande du Canada, ainsi que le paiement des cotisations nécessaires. On a signalé que la corporation continuait la politique de l'association qui l'a précédée. Cependant, comme la corporation ne représente pas la totalité des pilotes de Québec, ce n'est pas elle mais l'association qui est le groupement membre de la fédération. L'association, qui fut un membre fondateur de la fédération, demeure le groupement-membre pour les pilotes de la circonscription de pilotage de Québec.

(ix) *Comités de la corporation*

La structure de la corporation, fixée par le règlement n° 1, apporte une innovation: la création de comités pour assister le conseil d'administration: comités permanents ou comités *ad hoc*. Le président de la corporation est d'office membre de chaque comité mais, en pratique, il n'assiste pas à toutes leurs réunions. Ces comités rendent compte au conseil d'administration. Les comités permanents sont:

Le Comité de régie interne

Le Comité d'admission et de promotion

## Le Comité de discipline

### Le Comité des appels.

Le Comité de régie interne remplit le rôle de gérant et se compose de quatre membres du conseil d'administration: le président, le vice-président et deux administrateurs. Il doit se réunir une fois par mois. En pratique, le conseil d'administration s'est réuni plus souvent que le Comité de régie interne parce que tous ses administrateurs étaient disponibles.

Le Comité d'admission et de promotion se compose aussi de quatre membres dont deux élus à l'assemblée générale annuelle et deux nommés par le conseil d'administration. On laisse deux nominations à l'assemblée générale pour permettre aux membres de désigner certains des leurs à ce très important comité. Ses responsabilités, attributions et activités ont été étudiées précédemment.

L'article 84 du règlement n° 1 énumère les obligations des membres: observer les règlements de la corporation ainsi que les règlements et autres règles concernant le pilotage et s'abstenir de toute action ou conduite susceptibles de nuire à l'efficacité et à la bonne réputation du service de pilotage. Cependant, cet article est inopérant, faute de pouvoirs pour l'appliquer, puisque les règlements concernant le Comité de discipline et le Comité des appels n'ont pas pris effet, à défaut de la résolution spéciale nécessaire approuvée par l'assemblée générale.

Le pilote Rousseau estimait qu'il serait dans l'intérêt bien compris du service de pilotage que le Comité de discipline fonctionnât. Il croit toutefois que ses membres ne devraient pas appartenir à la Corporation des pilotes, solution irréalisable dans le cadre des règlements actuels de la corporation.

De temps à autre, on institue d'autres comités pour des fins particulières; p. ex., au cours de l'hiver de 1960, jusqu'à 45 pilotes travaillèrent dans divers comités et, à un moment donné, au cours de l'hiver, 25 pilotes travaillèrent au Comité de statistique institué pour étudier les statistiques qu'utilise le ministère des Transports.

### (x) Finance

L'article 88 du règlement n° 1 de la corporation prévoit des cotisations annuelles et spéciales, mais on n'a pas adopté ce mode de financement; on a continué la pratique suivie lorsque l'association était active, c.-à-d. que la corporation emploie l'argent du fonds commun pour acquitter ses dépenses, traitant ainsi celui-ci comme s'il était le sien propre, bien qu'il comprenne les gains des pilotes non-membres de la corporation.

On a prétendu que cette procédure est autorisée par l'article 7 du règlement n° 2 de la corporation portant sur l'administration et les opérations du fonds commun, selon lequel les dépenses administratives et tout autre déboursé fait dans l'intérêt de la corporation ou pour le bien général de ses

membres doivent être payés sur le fonds commun avant d'en faire la répartition. Ce règlement est *ultra vires* parce qu'il faudrait une loi spéciale du Parlement (comme ce fut le cas pour la Corporation des pilotes de 1860) pour donner à la Corporation des pilotes le plein contrôle des gains de ses membres (sans parler de la nécessité encore plus grande d'une législation accordant le contrôle des gains des non-membres).

Ce mode de financement pourrait être adopté à condition cependant qu'il y ait consentement unanime des pilotes; en effet, chacun d'eux a le droit de disposer de ses propres gains comme il l'entend. Le contrôle absolu par la corporation des gains des pilotes et de l'administration du fonds commun serait, paraît-il, justifié par une disposition couvrant l'entente sur la mise en commun (association). A la suite d'une décision majoritaire, en 1960, les règlements de la corporation furent censés devenir *ipso facto* ceux de l'association et, en conséquence, partie du contrat sur la mise en commun. Une autorisation aussi large accordée sans le consentement unanime des pilotes est nulle et de nul effet puisqu'elle change la nature même du contrat et équivaut en réalité à une nouvelle entente qui ne peut lier que ceux qui y ont formellement consenti (Cf. *Titre I*, pp. 102 et suiv.).

Cette situation résulte surtout d'une confusion de deux entités juridiques d'un caractère et d'une portée différents. D'une part, l'association n'a pour but que la mise en commun des gains des pilotes (donc, les biens de l'association) et, d'autre part, la corporation est une organisation professionnelle sans but lucratif qui peut néanmoins mettre en commun les gains des pilotes mais seulement en vertu d'un contrat de fiducie avec tous les pilotes concernés. La corporation n'a aucun droit de propriété sur les gains des pilotes. Le fait de n'avoir pas compris cette distinction s'est non seulement traduit par une situation illégale, mais aussi par une fausse idée des dépenses administratives de la corporation puisque le bilan annuel de la corporation présente la même forme que celui de l'association sans distinguer les dépenses propres de la corporation et celles de la corporation à titre de fiduciaire. Dans l'état financier de la corporation on considère les gains des pilotes—membres ou non de la corporation—comme appartenant à celle-ci et, sous le poste dépenses de la corporation, on inclut, sans discrimination, les dépenses administratives de la corporation aussi bien que les dépenses de groupe et les remboursements individuels qui ressortissent exclusivement à la gestion du fonds commun.

Cette confusion est la cause majeure des critiques de certains pilotes à l'encontre du coût de fonctionnement de la corporation qui serait beaucoup plus élevé que celui de l'association. Cependant, lorsqu'on sépare les dépenses administratives de la corporation (mis à part les tours fictifs) de celles du fonds commun, et qu'on les examine une par une, il est assez surprenant de constater que la plupart d'entre elles eussent été engagées sans l'existence de la corporation, les pilotes continuant la gérance par la seule association.

En vue d'étudier la situation sous une vraie perspective, la Commission a regroupé, dans la mesure du possible à la lumière des renseignements dont elle disposait, les dépenses apparaissant sur les états financiers et de l'association et de la corporation. Les dépenses diverses ne comportant aucune explication depuis 1963 furent entrées en bloc comme dépenses administratives, bien que beaucoup d'entre elles fussent des dépenses de groupe telles que dons de charité, gerbes de fleurs et messes.

Le tableau suivant indique pour les années 1955 à 1968 le résultat de cette opération. De plus, afin de connaître le coût véritable de l'administration de la corporation, on a ajouté aux dépenses administratives la valeur monétaire des tours fictifs accordés aux administrateurs de la corporation et aux autres pilotes ayant consacré leur temps aux affaires de leurs collègues en tant que groupe. Les montants apparaissant à la première colonne du tableau donnent les déboursés du fonds commun avant sa répartition aux pilotes; le petit solde non distribué à la fin de chaque année ainsi que la valeur monétaire des tours fictifs en sont exclus.

DÉPENSES DU FONDS COMMUN ET COÛT DE L'ADMINISTRATION  
AVANT LA RÉPARTITION AUX PILOTES

Année	Dépenses totales avant la ré- partition	Dépenses autres que le coût de l'adminis- tration*	Coût de l'administration		
			Dépenses	Valeur mo- nétaire des tours fictifs	Total
	\$	\$	\$	\$	\$
<i>Association</i>					
1955.....	10,273.11	2,974.00	7,299.11	—	7,299.11
1956.....	13,653.46	3,566.24	10,087.22	—	10,087.22
1957.....	14,391.36	4,091.43	10,299.93	—	10,299.93
1958.....	14,854.54	3,470.00	11,384.54	—	11,384.54
1959.....	18,854.39	6,366.24	12,488.15	—	12,488.15
<i>Corporation</i>					
1960.....	38,845.76	11,086.00	27,759.76	9,870.11	37,629.87
1961.....	33,820.40	14,666.90	19,153.50	6,760.75	25,914.25
1962.....	43,892.80	24,415.80	19,477.00	8,198.75	27,675.75
1963.....	46,084.56	27,425.00	18,659.56	12,739.50	31,399.06
1964.....	41,586.55	21,367.17	20,219.38	11,315.20	31,534.58
1965.....	63,087.84	33,085.67	30,002.17	8,587.28	38,589.45
1966.....	74,191.40	44,453.86	29,737.54	10,838.75	40,576.29
1967.....	95,712.20	63,665.45	32,046.75	11,119.25	43,166.00
1968.....	114,337.72	85,243.73	29,093.99	15,421.38	44,515.37

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièce 597, et tableaux (pp. 300 et 510).

\*Comprend exclusivement les dépenses de groupe, sauf une petite somme: le remboursement de dépenses aux pilotes — pour les années 1956, 1957 et 1959 seulement, et qui s'élevèrent respectivement à \$15.24, \$37.43 et \$19.90.

*Circonscription de pilotage de Québec*

Le tableau suivant donne la ventilation des dépenses pour les années 1955 et 1959 (Association) et 1960, 1964 et 1968 (Corporation).

Postes de dépenses	Association		Corporation		
	1955	1959	1960	1964	1968
<i>Frais administratifs</i>					
Salaires du personnel.....	\$ 3,600.00	\$ 5,334.08	\$ 7,156.12	\$ 9,012.91	\$13,266.39
Timbres.....	50.76	127.08	249.00	247.85	372.28
Loyer.....	840.00	840.00	840.00	1,584.34	1,624.50
Téléphone et télégraphe.....	180.22	355.94	990.74	363.58	486.82
Registres, papeterie et impression.....	294.57	558.30	981.37	2,160.52	2,098.24
Assemblée annuelle.....	290.64	284.83	298.53	333.72	501.31
Administrateurs—voyage....	1,144.55	2,742.31	2,918.52	719.76	3,732.11
Frais de représentation et administrateurs— réunions.....	36.44	331.25	1,379.54	2,063.60	1,638.75
Conseillers juridiques et autres.....	—	625.00	11,837.22	999.23	2,961.03
Assemblée de la Guilde, à Québec.....	—	325.07	—	—	—
Dépréciation—matériel de bureau.....	—	—	—	424.79	538.14
Vérification.....	250.00	250.00	300.00	300.00	650.00
Commission royale d'en- quête sur le pilotage.....	—	—	—	1,371.87	—
Dépenses diverses.....	611.93	714.29	808.72	637.21	1,224.42
<b>Total des frais admi- nistratifs.....</b>	<b>7,299.11</b>	<b>12,488.15</b>	<b>27,759.76</b>	<b>20,219.38</b>	<b>29,093.99</b>
<i>Autres dépenses sur le fonds commun</i>					
Remboursement aux pilotes—dépenses d'hiver.....	—	19.90	—	—	—
Contribution à la caisse de retraite (honoraires de la compagnie de fiducie).....	—	—	—	787.50	—
<i>Dépenses de groupe</i>					
Cotisations à la Guilde.....	2,748.00	5,000.34	3,580.00	8,523.00	10,300.00
Droits à la Fédération des pilotes du Saint- Laurent.....	—	1,125.00	7,120.00	11,991.67	15,268.75
Chambre de commerce.....	76.00	71.00	86.00	65.00	65.00
Cadeaux aux pilotes pre- nant leur retraite.....	150.00	150.00	300.00	—	300.00
Assurances de groupe.....	—	—	—	—	59,309.98
<b>Total des dépenses.....</b>	<b>\$10,273.11</b>	<b>\$18,854.39</b>	<b>\$38,845.76</b>	<b>\$41,586.55</b>	<b>\$114,337.72</b>

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièces 597 et 1538v.

Les honoraires de la compagnie de fiducie pour sa gestion du portefeuille de la Corporation de la caisse de retraite et autres services fiduciaires, payés sur le fonds commun durant la période 1961 à 1966 (Cf. p. 531), n'ont pas été inclus dans les dépenses administratives de la corporation. Ces paiements ne constituaient pas pour la corporation des dépenses additionnelles, mais une contribution supplémentaire des pilotes à leur caisse de retraite, sur leurs gains.

Bien que ces trois organisations soient administrées par le même personnel, on n'a pas tenu compte de la part des dépenses pouvant être imputées à la Corporation de la caisse de retraite telles que loyer, téléphone, salaires et électricité, étant donné qu'il n'y a pas de méthode satisfaisante d'en faire la ventilation et que leur incidence doit être minime, pas plus qu'on n'a tenu compte des sommes forfaitaires versées par la Corporation de la caisse de retraite, à titre de contribution aux frais d'administration, jusqu'en 1960 inclusivement, versements qui furent interrompus ensuite et repris en 1968 (Cf. p. 531). L'association n'occasionne que peu de dépenses puisqu'elle devint, en fait, inactive depuis le transfert de l'administration du fonds commun à la corporation lors de sa création en 1960. Les dépenses qui pourraient lui être imputées seraient en rapport avec la convocation et la tenue de son assemblée annuelle, mais celle-ci n'est en fait qu'une procédure de pure forme.

L'ensemble des frais réels d'administration au cours de cette période de 14 ans n'accuse qu'un faible accroissement par rapport aux augmentations générales dans tous les secteurs de l'économie, les activités accrues de la corporation, justifiées ou même imposées par les circonstances, le surcroît d'administration qu'elles ont entraîné et le nombre plus élevé de pilotes. Par contre, les dépenses de groupe engagées pour les pilotes, individuellement, se sont énormément accrues; p. ex., les cotisations globales à la Guilde sont passées de \$2,748 à \$10,300 et celles versées à la Fédération des pilotes, depuis l'adhésion des membres de la corporation en 1959, se chiffraient, en 1968, à \$15,268.75 payés sur le fonds commun. Les assurances-groupe, contractées en 1965, représentaient en 1968 la majeure partie de l'accroissement des dépenses imputables au fonds commun, soit \$59,309.98 sur un total général de \$114,337.72.

Un examen des différents frais de fonctionnement d'une année à l'autre indique que l'accroissement des dépenses administratives, passées de \$12,488.15 en 1959 au compte de l'association, à \$29,093.99 au compte de la corporation en 1968, provenait presque entièrement de postes de dépenses qu'aurait assumés également l'association. Le surcroît de travail administratif nécessita la nomination d'un adjoint au secrétaire-trésorier et il était normal que sa rémunération fût également augmentée de temps à autre. L'augmentation aux postes de dépenses, timbres, loyer, téléphone, télégraphe, registres, papeterie, impression et dépenses pour l'assemblée annuelle, était normale.



Les dépenses des administrateurs, y compris les frais de représentation, ont varié d'une année à l'autre selon la nature et l'étendue des problèmes que le conseil d'administration avait à traiter. Le total s'en chiffrait à \$5,370.86 en 1968; elles se comparent favorablement avec celles engagées par les administrateurs de l'association en 1959, soit \$3,073.56. Les frais de conseillers juridiques et les honoraires d'autres conseillers ont varié aussi selon la nature et le nombre de problèmes à résoudre. Sauf les frais d'incorporation figurant à ce poste en 1960, les autres dépenses auraient aussi été engagées quels que fussent les administrateurs (association ou corporation) chargés de défendre les droits et de promouvoir les intérêts des pilotes.

En 1965, il en coûta à la corporation \$1,537.75 pour recevoir, à l'assemblée que tenait à Québec, au mois de janvier de cette année-là, le Comité national des pilotes de la Guilde. En 1959, lors de l'assemblée également tenue à Québec, l'association engagea des dépenses semblables.

L'assurance-groupe des membres de la corporation couvre la vie et les services médicaux. Pour fins d'impôt sur le revenu, on a cru bon de considérer les primes comme dépense de la corporation. Le droit de la corporation d'imposer à ses membres de tels plans d'assurance-groupe fait présentement l'objet d'un litige porté devant la cour par un membre (Cour supérieure de Québec 152.519 *Jacques Dubé v. La Corporation des pilotes du bas Saint-Laurent et la Confédération Life Compagnie d'assurance-vie*) (pièce 1538x).

La corporation ne possède en propre aucun bien sauf son matériel de bureau, acheté sur le fonds commun, c.-à-d. tous les droits de pilotage, y compris les gains des pilotes non-membres. En 1958, lorsque l'association fonctionnait encore, ce matériel était évalué à \$2,549.96; une dépréciation de 10% fut appliquée pour la première fois en 1964; en 1968, il fut évalué à \$5,381.39. Il s'ensuit un problème de propriété qui ne se serait pas posé si l'achat avait été imputé sur des fonds de la corporation provenant de cotisations des membres.

C'est une des obligations qui résultent de l'affiliation de l'association à la fédération que soient acquittées toutes les cotisations imposées par la fédération, qui, conformément aux règlements de cette dernière, sont établies au prorata du nombre de pilotes actifs de la fédération et réparties sur une base *per capita*. On a versé à la Guilde et à la fédération les cotisations des six pilotes dissidents parce qu'ils sont tous membres de l'association et que celle-ci est un des groupements-membres de la fédération.

Les cotisations versées à la Guilde furent de \$48 par pilote en 1955, \$75 en 1962, et atteignirent \$118 en 1968. Les cotisations individuelles versées à la fédération varient également d'année en année; p. ex., en 1962, on imposa une cotisation spéciale de \$125 par membre en plus de la cotisation normale de \$100, portant ainsi le total de la contribution régulière à la

fédération à \$7,700; plus la contribution spéciale de \$9,625. En 1968, la cotisation régulière par pilote fut de \$175, soit une contribution totale de \$15,268.75 (pièce. 1538w).

A la fin de chaque année la corporation ne garde qu'une réserve minimale destinée à couvrir les dépenses de fonctionnement au cours des mois d'hiver. A la fin de 1968, cette réserve temporaire s'élevait à \$14,067.12.

Les prévisions budgétaires sont impossibles puisque la nature et les objectifs de la corporation la contraignent d'engager des dépenses extraordinaires et imprévisibles telles que celles que l'association dut engager pour l'opposition au Bill S-3. Le conseil d'administration a toute latitude pour engager toute dépense sans avoir à obtenir l'approbation en assemblée générale. Sauf les dépenses normales et périodiques qui sont payées immédiatement, toutes les autres doivent être approuvées par le conseil d'administration avant d'être payées. Les dépenses importantes ne sont pas réparties sur une certaine période, mais payées dès qu'elles sont approuvées par les administrateurs.

Les chèques doivent porter deux signatures, celles du secrétaire-trésorier et d'un des administrateurs.

Conformément aux règlements, l'année fiscale correspond à l'année civile, mais une motion adoptée fixe la fin de l'année au 15 décembre en vue de donner au secrétaire-trésorier et aux vérificateurs le temps de préparer les rapports financiers pour l'assemblée générale tenue le deuxième mercredi de janvier.

Le secrétaire-trésorier, n'étant ni membre ni pilote de la corporation, n'est pas un administrateur élu mais un employé. En qualité de trésorier, il doit, conformément aux règlements, fournir une caution de \$10,000, sous forme d'une police d'assurance. En tant que secrétaire, il tient les procès-verbaux des réunions et est responsable de l'administration. Il agit également comme secrétaire-trésorier de l'association et de la Corporation de la caisse de retraite.

#### (xi) *Vérifications*

La corporation emploie les mêmes vérificateurs que l'association; «Samson, Bélair, Côté, Lacroix et associés» ont vérifié les livres de ces deux organisations pendant plus de 20 ans.

Ils n'ont jamais décelé de détournement de fonds ou de fraude: les livres ont toujours été bien tenus et ils n'ont jamais eu à signaler une irrégularité financière. Comme corroboration, ils comparent les recettes de la corporation et les documents envoyés à la fin de l'année au ministère des Transports. Ils vérifient également le compte en banque et le portefeuille des valeurs de la caisse de retraite.

Les dépenses sont vérifiées article par article, les transactions n'étant jamais très nombreuses. On compare aussi avec les procès-verbaux des réu-

nions en vue de s'assurer qu'elles ont été approuvées. Les vérificateurs ont rendu compte que procès-verbaux et livres sont bien tenus, et ont confirmé l'absence de réserve ou de fonds accumulés susceptibles de servir comme caisse de grève.

Pour la vérification des recettes de pilotage, ils obtiennent du ministère des Transports tous renseignements sur les revenus provenant du pilotage, des mouvements, de la navigation d'hiver, des amendes et autres sources.

La vérification s'effectue en deux étapes. La corporation demandant le rapport financier au début de janvier, le travail majeur a lieu au cours de novembre ou de décembre, le reste étant complété après le 15 décembre, à la clôture des livres.

Au cours de la vérification, on procède à des sondages (*spot checks*) en vue de s'assurer que la distribution a été faite correctement et non à des hommes de paille ou des personnes fictives. A la demande de la corporation, qui peut ainsi profiter des facilités d'impression des vérificateurs et fournir tous les renseignements dans un même rapport, les vérificateurs incluent en *Appendice B* le détail de la distribution réelle des fonds du pilotage, mais il ne s'agit pas d'une de leurs responsabilités, car ils ne vérifient pas, entre autres, le nombre de tours alloués à chaque pilote. Leur tâche consiste à vérifier que tous les gains figurent au rapport financier, que toutes les répartitions y soient inscrites et que seuls les pilotes en activité en bénéficient. Dans ce but, ils conservent une liste à jour des pilotes en activité et vérifient, au moyen des chèques retournés, si les fonds ont été distribués correctement.

Par voie de décision, le conseil d'administration autorise chaque distribution et fixe le montant à répartir entre les pilotes, en fonction du nombre de tours qu'ils ont accomplis.

L'*Appendice C* du rapport financier annuel de la corporation ne relève pas de la responsabilité des vérificateurs. Ce tableau donne en détail toutes les répartitions (p. ex., en 1962, il y eut 16 répartitions provisoires et une distribution finale), et aussi d'autres dépenses que contrôlent les vérificateurs. Toutes les dépenses sont justifiées par des pièces comptables. Il constitue une analyse des dépenses et, lors de l'assemblée générale, les pilotes peuvent le demander.

Dans l'*Appendice D*, sous le titre de «Renseignements généraux», les vérificateurs contrôlent tous les articles signalés par le ministère des Transports et correspondant aux entrées faites dans les livres de la corporation. Bien que n'assumant pas la responsabilité de l'authenticité de la liste d'ancienneté des pilotes, les vérificateurs la comparent néanmoins à la liste à jour qu'ils tiennent eux-mêmes, comme on le précise dans cet appendice.

Il y a un rapport distinct pour la Corporation des pilotes pour le havre de Québec et en aval (Fonds de fiducie), mais l'association ne fournit plus de rapport financier.

La répartition finale étant basée sur l'argent gagné à la date du rapport, mais non encore perçu, et une réserve étant nécessaire pour l'acquittement des dépenses de la corporation au cours de l'hiver, elle figure comme comptes à payer aux pilotes. P. ex., en 1962, elle s'élevait à \$750 par pilote.

#### COMMENTAIRE

La présentation des rapports financiers est fondamentalement erronée (pièce 597) en ceci, qu'y figurent les gains des pilotes (y compris les non-membres de la corporation) comme actif et revenus de la corporation et la gérance du fonds commun, comme partie des propres opérations financières de la corporation.

En vue de régulariser ces opérations, il serait nécessaire de donner suite à la recommandation générale 25 de la Commission et à la procédure qu'elle suggère (Cf. *Titre I*, pp. 603 et suiv.). Jusque-là la Commission estime qu'il faudrait séparer les opérations financières de la corporation et celles du fonds commun. La première étape consisterait à pourvoir la corporation de ses propres fonds en imposant des cotisations. Le rapport financier devrait aussi refléter la situation vraiment légale et traiter séparément la corporation et les fonds en fiducie qu'elle administre.

#### (xii) *Bulletins et rapports*

Tous les pilotes de la circonscription sont régulièrement informés des activités de la corporation par des bulletins périodiques, environ 17 par an (pièce 688). En outre, à l'assemblée générale annuelle, le président présente un rapport détaillé résumant toutes les activités de la corporation et les autres événements de l'année (pièce 683). Les seuls documents qui ne sont pas envoyés aux pilotes non-membres sont ceux qui intéressent exclusivement la corporation, p. ex., ses assemblées et les élections. Cependant, les non-membres reçoivent des documents semblables concernant l'association. Les rapports financiers, qui sont les mêmes pour les deux groupements, sont adressés à tous les pilotes.

Les bulletins traitent de tous les sujets imaginables; celui du 24 avril 1961, p. ex., informait les pilotes de l'admission de nouveaux membres, de la retraite du pilote Lachance; fournissait des renseignements sur l'assurance-groupe, l'activité des divers comités; communiquait les projets de réponses aux mémoires de la Fédération des armateurs et de la *Dominion Marine Association*, et les nouvelles règles sur les affectations. Y figurait aussi une liste des distances officielles des trajets normaux dans la circonscription de Québec; p. ex., Québec aux Escoumins, 123 milles; Québec à Port-Alfred, 162 milles. Il indiquait les comptes à recevoir des années 1959 et 1960 et demandait aux pilotes d'informer la corporation de la présence de tout navire impliqué, afin de permettre de prendre des procédures en recouvrement. Un autre bulletin, en date du 5 septembre 1961, annonçait l'envoi de copies des

nouveaux règlements de la Corporation de la caisse de retraite, de la Corporation des pilotes et de la fédération. Il attirait l'attention des pilotes sur l'avis aux navigateurs concernant l'emploi d'échelles de coupée et de la corne de brume aux Escoumins, ainsi que sur l'assurance automobile, une proposition de la Guilde, la profondeur au quai *Irving* à Sillery et le dragage effectué à la bouée 109. Le bulletin du 9 mars 1962 publiait la composition des divers comités de la corporation, les noms des délégués à la fédération, et un rapport de la réunion de la Guilde tenue à Montréal les 21 et 24 février.

Le bulletin du 25 février 1963 informait les pilotes des activités de la Commission et, en se référant au mémoire de la fédération, rappelait aux pilotes l'envoi d'un bulletin de la fédération et d'un questionnaire traitant de l'administration, de la nature du pilotage, du statut, des fonctions et de la sécurité d'emploi des pilotes, de la sécurité maritime, du tarif, de la rémunération des pilotes, des conditions du pilotage dans chaque circonscription, de l'organisation des divers groupements de pilotes, de l'apprentissage et du recrutement, et autres questions particulières à la circonscription de Québec.

Dès la réception ou la préparation de mémoires, on en adresse une copie à chaque membre. C'est ainsi que la brochure publiée par la Fédération des armateurs et l'exposé de la *Dominion Marine Association* présentés au Ministre le 14 avril 1961, relatifs aux exemptions, furent distribués aux pilotes comme le fut aussi le mémoire à la Commission par l'un des membres dissidents, le pilote Koenig.

Dans son allocution annuelle à la corporation, le président passe en revue les activités et donne les explications nécessaires (pièce 683). P. ex., en 1960, il dit aux pilotes que bien des résultats avaient été obtenus grâce aux efforts déployés par les administrateurs de la corporation fournissant un dur travail, sans rémunération. Il fit remarquer que les tours accordés, au lieu d'une rémunération, ne rétribuaient qu'une faible partie du travail accompli. Il expliqua les dépenses extraordinaires à engager pour défendre les intérêts des pilotes: ainsi, au printemps, il avait fallu rédiger un exposé au ministère pour soumettre leurs revendications et, plus tard, en vue de répondre à la brochure de la Fédération des armateurs, effectuer des démarches auprès des députés et des ministres, et organiser une campagne de presse. Il signala que toutes les difficultés n'étaient pas réglées, car la *Dominion Marine Association* avait présenté un mémoire au Ministre en vue d'obtenir d'autres exemptions, et la Fédération des armateurs en avait adressé un autre au ministère pour se plaindre des pilotes; il fallait donc prévoir d'autres dépenses extraordinaires l'année suivante.

(xiii) *Dissidence chez les pilotes*

Les pilotes de la circonscription de Québec ne sont pas du même avis quant au type d'organisation qui leur conviendrait. Certains d'entre eux ont refusé d'adhérer à la corporation; en 1963, ils étaient six—tous brevetés

avant 1960. En outre, un certain mécontentement semblait exister: un pilote, membre de la corporation, le pilote Maurice Koenig, présenta un mémoire à la Commission (pièce 571) pour lui demander d'exposer ses griefs; de plus, après les audiences de Québec, le 12 mars 1964, 21 pilotes signèrent une pétition qu'ils présentèrent à la Commission; cependant, plus tard, cinq d'entre eux se désistèrent (pièce 1322).

Des six pilotes qui refusèrent d'adhérer à la corporation, aucun ne demanda d'être entendu ou de venir témoigner de son plein gré. Afin de connaître les raisons de leur désaccord, la Commission en assigna un à comparaître—le pilote Roland Barras, président en 1959 du conseil d'administration, et défait avec tous les administrateurs en 1960 par le nouveau groupe qui fut, plus tard, l'artisan principal des changements fondamentaux apportés à l'organisation du pilotage.

Le pilote Barras donna deux raisons de sa préférence pour l'association:

- 1° Il pense qu'il est personnellement mieux protégé par l'association que par la corporation. P. ex., il exprima l'opinion qu'en cas de grève par la corporation, si les armateurs décident de poursuivre cette dernière en justice, ce sont les membres qui, éventuellement, seront appelés à payer, situation qui ne peut se présenter avec l'association puisqu'elle ne peut être poursuivie en tant que telle, aucune poursuite ne pouvant affecter un membre de l'association, à moins qu'il n'ait été poursuivi et assigné individuellement.
- 2° Il est aussi d'avis que le fonctionnement de l'association coûte moins cher. En particulier, les administrateurs de l'association n'ont jamais bénéficié de tours fictifs pour leur présence aux réunions, mais seulement du droit de reprendre leurs tours perdus. La valeur des tours fictifs accordés aux administrateurs de la corporation est substantielle, mais elle ne figure pourtant pas dans le rapport financier de la corporation.

N'étant pas membre de la corporation, il ne s'explique pas pourquoi l'autorité de pilotage verse ses gains à celle-ci et le force ainsi, contre son gré, à partager les dépenses de cette corporation. L'autorité de pilotage, note-t-il, a toujours fait le versement à l'association et non à la corporation; cependant, l'état financier qui accompagne son chèque n'est plus celui de l'association, mais celui de la corporation. Il a constaté que les dépenses administratives ont augmenté considérablement depuis l'incorporation et que, sur le bilan, elles sont réparties entre tous les pilotes, sans faire de distinction pour les six pilotes non-membres.

Il pense que c'est illégal et se réserve le droit de réclamer tout ce que la corporation a retenu de cette manière sur ses gains. Il n'en a jamais demandé compte, car cela exigerait d'engager des poursuites contre la corporation et

celle-ci, pour se défendre, engagerait des frais judiciaires qu'il paierait indirectement, puisque ces frais constitueraient des dépenses de la corporation (Cf. p. 507).

Il s'est plaint de discrimination contre les six dissidents, en ce sens que depuis la formation de la corporation aucun d'eux n'a siégé au jury d'examen puisque, en règle générale, les pilotes qui en font partie sont des administrateurs et que seuls les membres de la corporation peuvent, maintenant, devenir administrateurs.

Le pilote Maurice Koenig exprima avec vigueur son mécontentement à l'égard de l'autorité de pilotage et à l'égard de l'administration actuelle du pilotage et de la corporation dont il est membre. Il déposa d'abord un mémoire formel (pièce 571) appuyé par son témoignage devant la Commission. Ensuite, le 21 septembre 1964, il déposa des plaidoyers par écrit (pièce 1352).

Son mémoire soutenait les thèses suivantes:

- 1° Le ministère des Transports a préconisé le déplacement de la station de pilotes sur la rive nord bien qu'il n'en découle aucun avantage (on étudie cette question plus loin, aux pp. 423 et suiv.).
- 2° A ses yeux, l'attitude passive de la plupart des pilotes est à l'origine de la détérioration et de la perte graduelle de prestige de la circonscription de pilotage de Québec.
- 3° Il accuse la corporation actuelle de se muer en dictature.
- 4° Il demande l'abolition de la caisse de retraite.
- 5° Il affirme que les statistiques peuvent donner lieu à une fausse interprétation.

Ces accusations et la preuve qu'il a fournie pour les appuyer sont examinées chacune sous la rubrique appropriée, sauf l'article (2°). Il a reconnu que, dans toute circonscription de pilotage, les pilotes diffèrent d'opinions, mais il pensait que, normalement, celles-ci sont discutées ouvertement alors que, croyait-il tout se fait en grand secret dans la circonscription de Québec. A Québec, affirme-t-il, au lieu de deux groupes, il y en a trois qui s'affrontent: celui qui appuie l'actuelle administration, c.-à-d. la corporation; un deuxième s'oppose à la corporation, et un troisième, indifférent «qui, assis sur la clôture, agira suivant le côté d'où souffle le vent». Par son attitude passive, ce troisième groupe est responsable de l'état lamentable des choses.

Le pilote Koenig relata qu'au cours de sa carrière de pilote il avait été une seule fois administrateur de l'association, vers 1955. Il expliqua qu'il fit parvenir un mémoire distinct directement à la Commission parce qu'il craignait, étant donné ses critiques sévères de la corporation, que celle-ci ne les transmitt pas à la Commission. Il déclara qu'il n'en avait pas fait un secret et

reconnut qu'en dépit du fait que la plupart des pilotes en avaient connaissance, aucun d'eux n'essaya de le dissuader, qu'aucune menace ne lui fut adressée et qu'on le laissa complètement libre. Cependant, il devait se préparer à passer «un mauvais quart d'heure» à la barre des témoins et il pensait que c'était une forme d'intimidation. A la dernière assemblée générale de la corporation, le conseiller juridique de celle-ci informa les pilotes que chacun était libre de présenter un mémoire à la Commission royale, mais il les prévint d'être extrêmement circonspects parce que les débats se dérouleraient plus ou moins comme un tribunal et une cour de justice et que l'auteur d'un mémoire serait interrogé et contre-interrogé. Le pilote Koenig ne pensait pas que ces observations lui fussent destinées car, à l'époque, la corporation ignorait qu'il préparait un mémoire, mais il interpréta cette remarque comme une tentative d'intimidation. Vu les circonstances, il croyait que la plupart des pilotes de Québec craignent de parler pour plusieurs raisons et qu'il fallait peu de chose pour les empêcher de déposer un mémoire personnel.

Le pilote Koenig soutient que c'est une suite de mensonges et de faussetés qui conduisit à la formation de la Fédération des pilotes et de la corporation. Tout commença avec le Bill S-3 alors qu'on fit croire aux pilotes que, s'il était adopté, le ministère aurait le pouvoir d'exempter tous les navires étrangers. Les pilotes crurent leur gagne-pain menacé et se laissèrent facilement convaincre que la fédération était une nécessité. Il admet toutefois qu'il assistait à l'assemblée au cours de laquelle fut décidée l'affiliation de l'association à la fédération, mais ne se rappelle pas quelle fut alors son attitude à l'égard de cette question.

Selon lui, une autre fausse représentation fut les raisons données officiellement pour le transfert de la station de pilotes et qui n'étaient pas les vraies; l'intérêt personnel prévalut.

Une autre fausseté, croit-il, fut l'argument que les pilotes seraient mieux protégés par la corporation que par l'association. Il tient cela pour inexact, car l'association ne pouvait être poursuivie en tant qu'entité juridique distincte.

Contre-interrogé, il reconnut que ces allégations étaient les seules faussetés qu'il pût apporter à l'appui de son mémoire. Il ajouta qu'il y eut aussi la question du boni pour les pilotes spéciaux, mais cela vint plus tard et n'eut aucun rapport avec l'incorporation.

Dans son mémoire, il accusa en outre la corporation de sembler devenir une sorte de dictature, incompatible avec une façon de vivre démocratique. A l'appui, il invoqua les faits et raisons suivants:

- 1° Au cours d'une assemblée générale, il demanda un vote secret sur une question. Sa proposition fut rejetée par un vote à main levée, le conseiller juridique de la corporation ayant suggéré d'en décider



- ainsi<sup>3</sup>. Cette procédure, selon le témoin, éliminait un scrutin secret car, pour diverses raisons personnelles, un certain nombre de pilotes auraient peur d'exprimer publiquement leur opinion. Pour illustrer sa thèse, il rappela qu'autrefois, pour punir un pilote sur le point de prendre sa retraite le conseil d'administration réduisit le taux des prestations de pension.
- 2° La décision de l'assemblée générale d'accorder aux administrateurs un demi-tour par assemblée.
  - 3° Depuis la formation de la corporation, la composition du conseil d'administration est restée pratiquement la même, ce qui, à son avis, n'est pas démocratique. Cet état de choses aurait pour cause le mode d'élection prescrit par le règlement. Dans son mémoire, il ajoute que les jeunes pilotes, qui représentent aujourd'hui la majorité, tiennent délibérément à l'écart des postes administratifs les anciens qui ont de l'expérience.
  - 4° On voit d'un mauvais œil les questions et les discussions. La discussion, dit-il, est réservée à un petit nombre de pilotes, et il a le sentiment bien net que ceux qui demandent des précisions passent pour des fâcheux. Pour illustrer ce point, il mentionna l'assemblée générale de 1963 où il souleva la question de la suppression des dortoirs à la station de pilotes de Québec. Il demanda si l'on avait tenté de prévenir cette suppression et la seule réponse qu'il obtint fut que des protestations avaient été faites après leur fermeture. Il sentit que l'on appréciait peu ce genre de questions, et ne tenta pas de poursuivre.
  - 5° Lors du déclenchement de la grève par la corporation en 1962, il fut menacé de voies de fait. 24 ou 48 heures avant le règlement de la grève, un collègue lui téléphona qu'il avait entendu dire qu'il allait offrir ses services pour le pilotage. Le témoin nia, mais l'homme en question lui fit clairement comprendre qu'il veillerait à ce qu'on l'empêche d'embarquer. L'homme s'identifia; le pilote Koenig ne voulut pas le nommer, mais précisa que ce n'était pas un administrateur. Il reçut d'autres appels, mais qui ne s'accompagnaient pas de menaces.
  - 6° Le conseil d'administration a la haute main sur les dépenses. C'est un pouvoir excessif, vu que toutes les dépenses ne sont pas payées sur les fonds de la corporation, mais sur les gains des pilotes. Selon

---

<sup>3</sup> Au sujet de la suggestion du conseiller juridique, l'article 58 du règlement n° 1 de la corporation, traitant de la manière de voter, porte: «Si un vote est demandé, il est pris à main levée ou par assis et debout, à moins que la majorité des membres présents ne demandent le scrutin secret. Dans ce dernier cas, le scrutin a lieu en la manière que le président prescrit. Une demande de scrutin peut être retirée en tout temps avant que le scrutin n'ait lieu.»

le témoin, les membres eux-mêmes, c.-à-d. par un vote majoritaire des deux tiers à l'assemblée générale, devraient décider des dépenses. Il estime que les seules déductions admissibles sur ses gains devraient être sa cotisation à la caisse de retraite et les dépenses approuvées par les membres, de la manière précitée. Il admit que, même dans l'association, cette question soulevait des discussions car, aux termes du règlement de l'association, le conseil d'administration était autorisé à engager des dépenses pour une «saine administration», expression très ambiguë. Au temps de l'association, ce sujet donnait lieu à de grandes discussions à chaque assemblée générale bien que le montant de chacune de ces dépenses ne fût guère élevé. Aujourd'hui, avec la corporation, on parle librement de milliers et de milliers de dollars et personne ne présente d'objection. Dans son mémoire comme dans sa déposition, le témoin s'exprime ainsi:

«Dans la situation actuelle, le pilote doit être, qu'il le veuille ou non, membre de la Fédération des pilotes. Il doit être membre de la Guilde de la marine marchande du Canada, qu'il le veuille ou non. Il doit participer aux aventures financières de la corporation, qu'il soit membre ou non... Dès qu'il y a un congrès, tous les pilotes doivent défrayer les banquets et les beuveries, qu'ils y assistent ou non...»

Il admit que c'était pareil du temps de l'association, mais qu'il avait toujours été contre. Il n'aime pas qu'on touche à ses gains sans sa permission. Il a bien signé une demande d'adhésion à la corporation, mais il ne croit pas que cela donne une procuration à la corporation à l'égard de ses gains.

(xiv) *Pétition de 21 pilotes*

Le 12 mars 1964, 21 pilotes de la circonscription de Québec, dont les pilotes Roland Barras, Maurice Koenig et Lucien Bédard, adressèrent à la Commission une pétition (pièce 1322) dans laquelle, après avoir exprimé l'opinion que l'actuel mode de mise en commun est antidémocratique, illégal, contraire à la loi et dégradant ils demandaient que l'on fasse cesser l'usurpation des droits de l'association par la nouvelle corporation, que l'on abolisse le régime de mise en commun, que l'on subvienne aux dépenses de l'association par une cotisation fixe et raisonnable, que l'on autorise les pilotes à procurer une aide pécuniaire, dans les cas authentiques de maladie et de suspension, que l'autorité de pilotage assure le contrôle de la caisse de retraite, que l'on augmente graduellement la pension et que l'on démocratise leur régime en voie de dégénérer en une dictature intolérable. Ils suggéraient que l'autorité de pilotage fût constituée d'une commission de trois membres.

Au cours du mois d'avril 1964, cinq des signataires déposèrent cinq documents identiques portant qu'ils retireraient leur approbation de la pétition.

d) *Fédération des pilotes du Saint-Laurent* (Cf. *Titre I*, pp. 105-106)

Jusqu'en 1958, les organisations de pilotes des différentes circonscriptions du Saint-Laurent fonctionnaient indépendamment, sans ou peu de liaison entre elles. Il est vrai que pour résoudre leurs problèmes ils traitaient avec les mêmes interlocuteurs, en ce sens que toutes ces circonscriptions avaient la même autorité de pilotage et les mêmes associations maritimes, soit la Fédération des armateurs et la *Dominion Marine Association*, mais leurs problèmes étaient surtout d'un caractère local. A cette époque, les différences entre les circonscriptions étaient si marquées que celles-ci n'avaient presque rien de commun. La situation se transforma du tout au tout quand, avec l'ouverture de la Voie maritime, le Saint-Laurent devint une longue voie d'eau pour les navires des Grands Lacs et les bâtiments de haute mer. Les diverses circonscriptions de pilotage perdirent, dans une certaine mesure, leur individualité et il devint impossible de considérer le pilotage comme un service entre les limites d'une circonscription, mais plutôt comme un service continu le long de la voie d'eau, et les circonscriptions devinrent de simples divisions administratives. Plus que jamais le besoin s'imposait d'établir une politique, une planification et une organisation pour l'ensemble du système.

Les pilotes de la circonscription de Québec mirent du temps à se rendre compte des changements qui s'annonçaient et ainsi, en 1957, ils rompirent le seul lien avec les pilotes des autres circonscriptions, c.-à-d. leur participation individuelle à la Guilde de la marine marchande du Canada. Ils n'éprouvèrent aucune difficulté qui nécessitât des consultations ou une action concertée avec les autres groupes et tout ce qu'ils connaissaient de la Guilde, c'était l'assistance juridique qu'en recevaient individuellement les membres dans certaines circonstances. Peu satisfaits de ces avantages, quelques membres amorcèrent un mouvement de retrait. Dès qu'une pétition, mise en circulation à cet effet, fut signée par la majorité requise des deux tiers des membres de l'association, celle-ci se retira de la Guilde.

Pendant ce temps, les armateurs et le ministère des Transports se préparaient pour l'ouverture de la Voie maritime et prenaient les mesures nécessaires en vue de réajuster les lois fédérales à la nouvelle situation. L'une de ces mesures était le Bill S-3. Il visait à donner plus de souplesse à l'organisation fondamentale du pilotage en accordant au gouverneur en conseil le pouvoir de procéder à tous les changements qu'il jugerait nécessaires dans les limites des circonscriptions de Montréal et de Québec, et en vue de donner effet à l'entreprise commune des États-Unis et du Canada dans la Voie maritime, le Bill contenait des dispositions pour supprimer le régime discriminant d'exemptions prévu dans la Loi sur la marine marchande du Canada. Le Bill envisageait l'octroi d'exemption du paiement obligatoire des droits, basé sur la sécurité plutôt que sur la nationalité dans toute la zone Saint-Laurent-Grands Lacs.

Pour les pilotes de Québec comme pour ceux des autres circonscriptions du Saint-Laurent, le Bill S-3 fut une surprise. Ils n'en avaient pas été prévenus et en connaissaient bien peu l'objectif. La partie du Bill concernant les pilotes était rédigée en termes généraux et le ministère des Transports n'avait pas pensé à informer les pilotes des buts véritables du Bill, pas plus qu'à leur dire l'usage qu'il ferait des nouvelles dispositions, advenant leur adoption. Des rumeurs contradictoires circulèrent parmi les pilotes et ils en conclurent que le Bill était une sorte de conspiration entre les armateurs et le ministère des Transports pour éliminer dans toute la mesure possible le service de pilotage. Le pilote Bédard déclara que la panique s'empara des pilotes quand ils comprirent que le Bill visait à donner au gouverneur en conseil un pouvoir discrétionnaire quant à l'octroi d'exemptions dans toutes les circonscriptions de pilotage du Saint-Laurent, et que l'intention était d'exempter les navires américains ainsi que d'autres navires étrangers.

Le dépôt du Bill S-3 marqua le moment où les parties en cause changèrent d'attitude l'une envers l'autre; les relations se raidirent; chacun se cantonna de plus en plus dans ses positions, la suspicion prévalut et à compter de ce moment ce fut entre les parties une épreuve de force dont l'aboutissement fut la grève de 1962. Le pilote Rousseau déclara que les audiences de la Commission royale d'enquête avaient donné aux parties l'occasion d'exprimer leurs vues et de se rencontrer et qu'à la suite de cet échange de vues, les différences et leurs craintes leur étaient apparues moins grandes qu'ils ne l'imaginaient.

Les pilotes de toutes les circonscriptions du Saint-Laurent furent d'accord pour considérer qu'ils étaient tous menacés au même point et qu'ils devaient s'unir pour une action concertée.

Le premier effet, au niveau de la circonscription de Québec, fut de se servir de la Guilde pour faire front commun. Le pilote Rousseau qui, à cette époque, ne s'occupait pas activement des affaires des pilotes, rédigea une nouvelle pétition car, à son avis, devant la menace du Bill S-3, une façon de serrer les rangs était de rentrer dans la Guilde. Avec d'autres membres, ils allèrent de porte en porte pour convaincre leurs collègues de signer la pétition; ils obtinrent rapidement les deux tiers des signatures et tous les membres de l'association devinrent de nouveau membres de la Guilde. Le pilote Rousseau admit que sans le Bill S-3, il n'en aurait rien fait.

Vint ensuite l'institution d'un comité mixte qui devait devenir la fédération. On déclencha une campagne contre l'adoption du Bill et le conseiller juridique des pilotes de Montréal reçut des instructions pour s'opposer au Bill, au nom de tous les pilotes, lors des débats au Sénat. La Guilde envoya aussi son conseiller juridique dans le même but. Entre-temps, on demanda à chaque pilote de prendre contact avec son député; on expédia des télégrammes et la presse fut alertée. L'opposition fut si forte que le Bill, qui contenait des dispositions essentielles, fut abandonné.

Les pilotes restèrent cependant sur leurs gardes, car ils réalisaient alors que la situation générale changeait et appréciaient leur intérêt commun et les avantages de se grouper, d'abord pour l'intensification de leur action et ensuite la répartition des dépenses plutôt que leur duplication lorsqu'il fallait exposer des griefs. C'est alors qu'on prit la décision de former la Fédération des pilotes du Saint-Laurent.

La première étape fut d'instituer un comité mixte composé de représentants des trois circonscriptions du Saint-Laurent, soit Québec, Montréal et Saint-Laurent-Kingston-Ottawa. Au regard de la circonscription de Québec, la décision d'y participer fut prise au niveau des administrateurs et non par une décision de l'assemblée générale des membres de l'association. Le 2 septembre 1958, le conseil d'administration de l'association se réunit en vue d'étudier surtout la question de former une fédération. Il était saisi d'une proposition des pilotes de Montréal suggérant l'institution d'un comité provisoire dans le but d'étudier la création d'une fédération et, entre-temps, de défendre aussi les intérêts communs des pilotes. Aux termes de cette proposition, le comité comprendrait deux représentants de chacune des associations de pilotes concernées. Les dépenses des délégués seraient imputées à leur propre association et le comité n'engagerait aucune dépense sans le consentement de toutes les associations. Le conseil d'administration de l'Association des pilotes de Québec approuva la proposition, désigna ses deux représentants et leur demanda d'obtenir une estimation des dépenses à engager. On leur demanda de proposer que les droits ou cotisations fixés éventuellement par la fédération fussent basés sur le nombre de pilotes en activité dans chaque association. (pièce 700).

Une fois formé, le comité provisoire procéda à la rédaction d'un projet définissant la nature et les pouvoirs de la fédération envisagée, puis le conseil d'administration de l'association le distribua aux pilotes en les priant de l'étudier et de faire parvenir leurs commentaires et recommandations. Après étude de ceux-ci, un deuxième projet fut soumis aux pilotes pour leur permettre d'exprimer de nouveau leur avis. On présume que les autres circonscriptions suivirent la même procédure. Le 13 avril 1959, le conseil d'administration de l'association étudia la pétition signée par 50 pilotes des différentes circonscriptions et concernant l'établissement d'une fédération. Le conseil d'administration entreprit de consulter les membres de l'association et, le 28 septembre 1959, il prit acte que plus des deux tiers des membres de l'association consentaient à l'affiliation de celle-ci à la fédération envisagée (pièce 700). La circonscription de Québec fut la dernière à donner, en tant que groupe, son assentiment. Entre-temps, on entreprit, le 8 septembre 1959, les formalités pour l'incorporation et le 5 novembre 1959, le Secrétaire d'État délivrait en vertu de la Partie II de la Loi fédérale sur les compagnies, les lettres patentes relatives à la création d'une corporation sans but lucratif et dont les membres ne retireraient aucun profit pécuniaire (pièce 751).

En vertu de la charte, les pouvoirs et les objectifs majeurs sont d'unifier dans une fédération les différents groupes de pilotes du Saint-Laurent et des Grands lacs et de maintenir et promouvoir les intérêts professionnels communs.

La fédération ne s'occupe que de questions d'intérêt général et n'est pas destinée à se substituer de quelque manière aux corporations locales qui gardent leur identité. P. ex., la fédération n'a pas pour rôle de régler les litiges entre les groupements-membres mais seulement de promouvoir les intérêts communs par une action concertée au coût minimal.

Ainsi, la fédération s'est intéressée au paiement obligatoire des droits dans la circonscription de Kingston; bien qu'à cette époque seule cette circonscription fût, en fait, impliquée, c'était une question d'intérêt général concernant toutes les associations de pilotes du Saint-Laurent. Celles-ci savaient que des armateurs américains faisaient pression pour que les pilotes américains fussent admis à prendre des affectations pour tout le Saint-Laurent, et elles croyaient qu'en exigeant le paiement obligatoire des droits elles préviendraient cette éventualité.

Il n'entre pas dans les fonctions de la fédération de négocier des modifications de tarif pour chacun des groupements-membres; cela incombe à chaque corporation locale. Quand il fut question de tarif dans les différents mémoires présentés par la fédération, c'était soit que la question de principe était mise en cause, soit que ces questions d'intérêt purement local figuraient dans un mémoire destiné à présenter d'autres sujets d'une importance primordiale pour toutes les circonscriptions. En d'autres termes, on traitait de questions secondaires à l'occasion d'importants problèmes.

Aux assemblées d'hiver tenues au niveau de la circonscription et auxquelles assistaient des représentants des armateurs, de l'autorité de pilotage et des pilotes, un représentant de la fédération s'y rendait à titre de simple observateur et sans jouer un rôle actif.

Le pilote André Bédard, alors président de la fédération, ajouta que la fédération n'a pas pour ligne de conduite d'égaliser les revenus des pilotes entre les circonscriptions, car les conditions varient dans chacune d'elles. Il faut prendre en considération le nombre de navires, le volume de travail, la longueur de la saison et d'autres facteurs. Il est cependant possible que le niveau atteint par les pilotes d'une circonscription puisse servir, pour les autres, d'argument en faveur d'une demande d'augmentation, mais cela n'intéresse en rien la fédération.

La fédération ne peut intervenir dans les affaires d'un groupement-membre et elle ne s'occupe donc pas de questions étrangères à l'intérêt commun de tous les pilotes, à moins qu'elle n'en soit formellement priée par les groupes concernés et, même dans ce cas, elle peut refuser de traiter de problèmes intéressant exclusivement un ou deux groupes, comme elle le fit à l'occasion du différend, au sujet des écluses de Saint-Lambert, qui s'éleva

entre les pilotes du port de Montréal et ceux de la Voie maritime. Les groupements-membres conservent toute leur autonomie et y attachent une grande importance.

En outre, les pilotes communiquent avec la fédération par l'intermédiaire du conseil d'administration de la corporation. Si un pilote écrit directement à la fédération, on lui rappelle la procédure correcte.

Dès le début, la fédération a représenté toutes les organisations de pilotes du Saint-Laurent. L'Association des pilotes licenciés pour le havre de Québec et en aval compte parmi les membres fondateurs et représente toujours les pilotes de la circonscription de Québec. A cet égard, la corporation ne remplaça pas l'association. Elle n'est pas membre de la fédération puisqu'elle ne représente pas tous les pilotes de la circonscription (pièce 1461f). Lorsque la circonscription de Saint-Laurent–Kingston–Ottawa fut divisée, ses pilotes se constituèrent immédiatement en deux corporations distinctes, la *St. Lawrence River and Seaway Pilots' Corporation* et la *Upper St. Lawrence Pilots' Corporation*, qui toutes deux, devinrent immédiatement des groupements-membres<sup>4</sup>.

Le premier règlement général (pièce 751) fut adopté le 8 septembre 1959. Il prévoit quatre catégories de membres: groupements-membres, membres délégués, membres actifs et membres honoraires.

Les vrais membres sont les organisations de pilotes, au niveau de la circonscription, et la fédération est une corporation qui constitue une centrale pour les organisations locales, appelées groupements-membres. Les particuliers ne sont pas admis comme membres, sauf à titre honoraire. Les groupements-membres, n'étant que des personnes morales, doivent agir par l'intermédiaire de représentants, appelés membres délégués dans le cas de la Fédération des pilotes, et désignés par les groupements-membres à raison de un par dix membres. Ces membres délégués sont les vrais membres de la fédération; ils siègent aux assemblées générales, élisent le conseil d'administration, ratifient ou désapprouvent les décisions de celui-ci et prennent des décisions qui lient la fédération. Ils n'agissent pas en tant qu'agents de leur corporation, mais comme membres indépendants d'un organisme indépendant, la fédération. La seule autorité que la corporation locale exerce sur les membres délégués concerne leur nomination, valide un an. Par ailleurs, les groupements-membres sont strictement autonomes, indépendants de la fédération. Ils ne sont pas liés par les actes des membres délégués ni par les décisions de la fédération. L'article 3(e) du règlement énonce clairement ce principe:

«Chaque groupement-membre conserve son droit absolu d'agir séparément de la Fédération... La Fédération ne peut s'immiscer dans la régie interne d'aucun groupement-membre.»

---

<sup>4</sup> Le 8 juin 1966, la *Corporation of Professional Great Lakes Pilots* fut admise dans la fédération à titre de groupement-membre; cette corporation groupe, à l'exception de deux, tous les pilotes canadiens de la circonscription n° 2 (pièce 1476a).

En conséquence, la fédération n'est pas une association d'organisations locales, mais un organisme constitué en corporation distincte et indépendante et aucun de ses corps constituants n'a de pouvoir ou d'autorité sur les autres. En outre, la voie normale de communication entre la fédération et les corporations locales ne passe pas par les membres délégués, mais par leurs conseils d'administration respectifs. Les membres délégués, une fois nommés, n'assument aucune responsabilité directe envers leur organisation locale.

Tous les pilotes membres d'une organisation locale, membre elle-même de la fédération, sont appelés membres actifs de la fédération. Leur rôle est de choisir les membres délégués selon le mode établi dans leur propre groupement. Ils peuvent aussi assister au congrès général que la fédération tient habituellement une fois par an, mais cette assemblée générale des membres actifs ne remplit qu'un rôle de conseil.

Les membres honoraires sont nommés par le conseil d'administration de la fédération. Le critère de ces nominations est un signalé service rendu à la fédération ou aux pilotes en général. Ces membres peuvent participer aux assemblées générales et aux congrès, et même prendre part aux délibérations, mais sans droit de vote.

Le conseil d'administration se compose du président et de deux administrateurs de chaque groupement-membre, ceux-ci étant choisis ou élus par les membres délégués de ce groupement. Le conseil d'administration, une fois élu, élit lui-même deux de ses membres comme président et vice-président. Il peut aussi désigner un secrétaire, pas obligatoirement choisi parmi les membres du conseil d'administration, ni même parmi les membres de la fédération (règlement [art. 14]). Le président devant être aussi indépendant que possible de tout groupement local et n'exerçant le droit de vote qu'en cas d'un nombre égal de suffrages, une modification apportée en 1960 au règlement précise qu'une fois élu le président cesse d'être l'un des deux administrateurs représentant son groupement. En vue de garantir au groupement concerné sa représentation par deux administrateurs, le conseil d'administration de la fédération en nomme un nouveau, sur l'avis de ce groupement.

En 1965, les groupements-membres étaient au nombre de cinq; le conseil d'administration se composait donc du président et de 10 administrateurs.

Lorsque le pilote André Bédard devint président de la fédération, il donna sa démission comme administrateur de la Corporation des pilotes de Québec. Le règlement de la corporation ne l'exigeait pas, mais le pilote Bédard crut bon de le faire.

Les sources de revenu de la fédération sont les cotisations, annuelles et spéciales, fixées par les membres délégués à l'assemblée annuelle en vue de subvenir aux dépenses. On en calcule le montant en adoptant un budget et on le répartit entre les groupements-membres au prorata du nombre des membres actifs de la fédération dans chaque groupement-membre.



Depuis la mise en vigueur du premier règlement général, on a apporté des modifications mineures, d'abord adoptées par le conseil d'administration, puis approuvées par les membres délégués à la première assemblée générale; et envoyées enfin au Secrétaire d'État en vue de leur ratification, avant qu'elles ne deviennent exécutoires. En cas d'urgence, il est cependant possible de se dispenser de l'approbation de l'assemblée générale et la modification prend effet dès que le Secrétaire d'État l'approuve, mais est annulée si l'assemblée générale suivante ne la confirme pas. Au moment des audiences de la Commission, le conseil d'administration n'avait pas encore eu recours à ce pouvoir.

Les assemblées auxquelles participent tous les membres délégués sont les assemblées générales de la fédération; celles qui réunissent tous les membres actifs sont appelées congrès. L'assemblée générale annuelle est normalement la seule tenue chaque année, mais deux assemblées générales extraordinaires eurent lieu les 10 octobre 1960 et 4 juin 1963, toutes deux à Trois-Rivières. La première avait pour tâche d'étudier les griefs mentionnés dans le mémoire de la fédération sur le pilotage d'hiver, de recevoir les rapports sur les négociations et d'envisager les décisions à prendre (pièce 765). La seconde avait pour but d'étudier les recommandations à soumettre à la Commission royale d'enquête sur le pilotage (pièce 765). Il n'y eut pas d'assemblée extraordinaire de la fédération en avril 1962 pour discuter de la grève, mais le conseil d'administration se réunit. Les assemblées générales tenues à cette époque étaient au niveau des corporations locales.

La raison majeure d'investir les assemblées générales des membres délégués de l'autorité qui n'est pas donnée aux assemblées des membres tient à la nature du pilotage, qui rend impossible l'assistance de tous les membres à une assemblée au cours de la saison de navigation sans provoquer un arrêt de travail. En outre, nombre de problèmes exigent une solution immédiate. Cependant, on a cru bon de réunir périodiquement tous les pilotes afin qu'ils puissent échanger leurs idées, faire part de leurs expériences et se tenir au courant de la situation générale et des difficultés de leurs collègues. Quand on inséra dans les règlements la disposition concernant ces congrès annuels, les pilotes soulignèrent que ce n'était pas un moyen de provoquer éventuellement un arrêt de travail.

Au congrès annuel, le président de la fédération présente son rapport sur les activités de l'année et l'on étudie le rapport financier ainsi que les autres questions figurant à l'ordre du jour.

On ne dispose de comptes rendus de présence de pilotes aux congrès que pour les années 1961 et 1962. Étant donné le simple rôle consultatif des membres actifs, la fédération n'a pas jugé nécessaire de tenir ces documents (pièce 764). En 1961, en vue d'encourager les présences, on décida d'exiger de tous les membres actifs un droit d'inscription de \$25, qu'ils aient ou non

l'intention de participer au congrès. Les comptes rendus de présence pour les années 1961 et 1962 donnent les chiffres suivants, sur un total estimé de 280 membres actifs:

Zone	1961	1962
Québec—Les Escoumins.....	53	22
Québec—Trois-Rivières.....	37	24
Trois-Rivières—Montréal.....	28	44
Port de Montréal.....	13	15
Montréal—Kingston.....	39	—*
Montréal—Cornwall.....	—	22
Cornwall—Kingston.....	—	21
Total.....	170	148

\*Circonscription scindée en 1962.

A la fin de 1966, le total des membres actifs s'élevait à 307: Québec, 85; Montréal (fleuve), 136; Montréal (port), 20; Cornwall, 37 et Kingston, 29.

(i) *Finances*

Chaque année le conseil d'administration prépare un budget et en donne un exemplaire à chaque membre délégué en vue de l'assemblée générale. La cotisation annuelle que chaque groupement-membre devra verser pour chacun de ses membres est déterminée en fonction du montant du budget approuvé.

La cotisation annuelle de base est de \$100 par pilote. En 1961, les membres délégués approuvèrent le droit supplémentaire de \$25 mentionné plus haut et destiné à inciter les membres à assister au congrès annuel. Il s'agissait, en fait, d'un droit d'inscription obligatoire imposé à tous les pilotes, qu'ils participent ou non au congrès, pour couvrir les frais normaux tels que frais d'inscription, de banquet et de réception. Le pilote Maurice Koenig protesta contre ce droit obligatoire de \$25, bien qu'il reconnût qu'il avait été imposé parce que trop peu de membres assistaient au congrès (Cf. p. 310). Lui-même n'avait pas participé à celui de 1963 qui eut lieu à Sainte-Marguerite de l'Esterel. En 1963, les administrateurs proposèrent un droit supplémentaire de \$60 pour couvrir des dépenses extraordinaires, que l'assemblée générale porta à \$75, soit une cotisation totale annuelle de \$200 au lieu de \$185, comme on l'avait proposé au début.

Le 7 juillet 1960, le président de la fédération écrivit aux groupements-membres pour leur demander une contribution spéciale. Il déclara que le budget de la fédération accusait un déficit de \$11,678 et signala que les dépenses spéciales—formation de la fédération, rédaction de la charte et démarches pour l'obtenir, achat de matériel de bureau, etc.—s'élevaient à \$5,000 et que le premier congrès s'était soldé par un déficit de \$3,000. Pour

couvrir toutes ces dépenses, il demandait une contribution additionnelle de \$45 par pilote. La Corporation de Québec fit parvenir une copie de cette lettre à tous les pilotes de la circonscription dans un bulletin daté du 12 juillet 1960 (pièce 688).

La fédération engagea très peu de dépenses à l'occasion de la grève de 1962. Les corporations en supportèrent elles-mêmes les frais. Quant à la fédération, mis à part un petit remboursement à la Corporation de Québec, elle n'eut à payer que les dépenses de ses administrateurs, quelques frais de publicité et les honoraires de son conseiller juridique.

Dans un cas d'urgence, si la fédération manque de fonds, le conseil d'administration peut voter une cotisation spéciale; elle ne l'imposa qu'une seule fois et cette cotisation fut ratifiée à l'assemblée générale suivante.

(ii) *Rémunération des administrateurs de la fédération*

La décision d'accorder une rémunération et d'autres indemnités est prise par voie de résolution par le conseil d'administration et doit être approuvée par l'assemblée générale. Jusqu'ici, les administrateurs n'ont pas été payés par la fédération, mais par leurs organisations locales. La fédération leur rembourse cependant les frais réels de transports et leur accorde une indemnité journalière de \$20 lorsque les assemblées de la fédération ont lieu hors du lieu de leur résidence normale.

On suit une procédure différente pour le président et le vice-président (et le secrétaire, s'il est membre de la fédération) qui reçoivent une rémunération de la fédération. La raison en est qu'ils doivent être strictement impartiaux, surtout le président qui ne doit pas représenter un groupement en particulier. De plus, si le président était payé par sa propre corporation, celle-ci aurait à indemniser trois personnes, puisque le président, une fois élu, n'est plus l'un des deux représentants de la corporation. La rémunération du président est ainsi automatiquement répartie au prorata, entre tous les membres actifs.

Les dirigeants reçoivent une rémunération sous deux formes: un salaire fixe et une indemnité correspondant à la valeur du travail de pilotage qu'ils n'effectuent pas pendant le temps consacré aux affaires de la fédération. Seul le président reçoit un traitement annuel, fixé à \$100. L'indemnité de perte de temps est payée indirectement, au niveau de la corporation; on crédite l'administrateur en cause des tours qu'il aurait effectués s'il avait été disponible pour le service, si bien qu'il touche sa rémunération normale. La corporation impute au compte de la fédération la valeur monétaire de ces tours et elle en crédite le paiement, une fois reçu, au fonds commun, comme recettes de pilotage (Cf. p. 510).

Les tours sont accordés par voie de résolution du conseil d'administration et approuvés par l'assemblée générale en même temps que le rapport financier.

De 1960 à 1965 inclusivement, les sommes payées par la fédération aux corporations locales au bénéfice des président, vice-président et secrétaire furent les suivantes:

Année	Président	Vice-président et secrétaire
1960.....	\$ 2,160.00	\$ 145.00
1961.....	673.14	260.00
1962.....	2,405.00	546.91
1963.....	10,887.88	288.00
1964.....	7,365.39	109.31
1965.....	4,553.46	145.30

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 759 (Rapports financiers de la fédération).

Les revenus de la fédération proviennent principalement des cotisations, auxquelles s'ajoutent quelques recettes diverses telles qu'un don de \$300 en 1960, les intérêts des dépôts en banque et un léger excédent, après la tenue des congrès annuels de 1961 à 1965. Les recettes totales annuelles furent les suivantes:

Année	Cotisations imposées	Autres	Total
1960.....	\$ 29,372.50	\$ 329.12	\$ 29,701.62
1961.....	26,600.00	31.60	26,631.60
1962.....	27,100.00	1,320.64	28,420.64
1963.....	67,250.00	824.39	68,074.39
1964.....	40,991.65	527.65	41,519.30
1965.....	32,100.00	820.42	32,920.42

Le mode de cotisation rend impossible l'équilibre des recettes et des dépenses; c'est pourquoi, à la fin de l'année financière, il existe un excédent ou un déficit. P. ex., le 31 décembre 1961, il y eut un déficit de \$4,947.10 tandis que le 31 décembre 1964 c'était un excédent net de \$8,300.47.

Il est aussi d'usage de constituer une réserve en prévision de certaines dépenses importantes; c'est ainsi qu'à la fin de 1962, il existait une réserve de \$22,909.77 en vue des dépenses qu'occasionnerait la Commission. De plus, on met de côté d'une année à l'autre les fonds destinés à l'organisation du congrès annuel suivant. Cet usage remonte à 1963, avec une réserve de \$6,725, qui, en 1964, s'élevait à \$6,925.

L'année financière correspond à l'année civile. On prépare un rapport financier très détaillé que des experts-comptables vérifient (pièce 759) par un contrôle minutieux des recettes et des dépenses en les comparant aux documents à l'appui, en s'assurant que toutes les dépenses ont reçu l'approbation

appropriée. Les vérificateurs rendent compte de la bonne tenue des livres, de l'adaptation du système comptable aux besoins de la fédération et de l'absence de détournement de fonds. Les pièces comptables relatives aux tours accordés aux président, vice-président et secrétaire sont les factures de la corporation intéressée et les chèques émis par la fédération.

*e) - Affiliation à la Guilde*

La Guilde de la marine marchande du Canada affilié, à titre individuel, les officiers de la marine marchande canadienne, capitaines, lieutenants et mécaniciens, et aussi les pilotes. Dans certaines circonscriptions, seulement un certain nombre de pilotes, s'il en est, sont membres de la Guilde; dans d'autres circonscriptions, comme celle de Québec, l'affiliation est obligatoire par suite d'une décision de groupe prise par l'organisation locale. Comme on l'a vu plus haut, une modification apportée aux règlements de l'Association de Québec, en 1958, supprimait cette adhésion obligatoire, laissant à chacun le soin de décider. Nouveau changement en 1959, lorsque les pilotes sentirent le besoin de s'unir; depuis, les cotisations à la Guilde sont payées, pour tous les pilotes de Québec, sur le fonds commun. Ce n'est pourtant pas une affiliation vraiment obligatoire puisqu'un pilote pourrait toujours démissionner de la Guilde, mais sa cotisation continuerait à être versée. Le cas ne s'est cependant pas encore présenté.

En plus des avantages personnels que les pilotes retirent de leur affiliation, la Guilde, à l'occasion, s'occupe de leurs intérêts collectifs, comme elle le fit lors de l'opposition au Bill S-3. A l'assemblée annuelle tenue à Montréal le 22 mars 1961, la Guilde s'inscrivit en faux contre le mémoire présenté au ministère des Transports par la *Dominion Marine Association* et s'opposa aussi au projet de faire participer les pilotes aux dépenses administratives de la circonscription par une contribution sur les revenus bruts, de 4½% pour les pilotes de Québec et de 25% pour les pilotes de Saint-Jean (N.-B.). En 1962, au cours de la grève, les pilotes membres de la Guilde, de Saint-Jean (N.-B.) et de la Colombie-Britannique, avertirent le ministre des Transports qu'ils étaient eux-mêmes prêts à se mettre en grève pour appuyer les pilotes des circonscriptions du Saint-Laurent.

(3) CONGÉS

Dans un service de pilotage basé sur la libre entreprise, il ne saurait être question de congé. La rémunération de chaque pilote se fonde sur son travail (droits gagnés). La concurrence étant la règle, on retient les services du premier pilote qui les offre à la station d'embarquement; l'absence ne donne lieu à aucune rémunération. Sous un tel régime, l'autorité de pilotage n'est que vaguement intéressée à la disponibilité des pilotes pour le service et n'a aucune raison d'intervenir, à condition qu'il y en ait un nombre suffisant pour

satisfaire la demande actuelle et prévisible; elle n'a pas à se préoccuper de la répartition du volume de travail ou des revenus de pilotage. Ce régime étant prévu dans la Partie VI de la Loi sur la marine marchande, on ne trouve dans les dispositions statutaires sur le pilotage aucune mention du congé et l'absence sans congé n'est pas considérée comme une infraction. L'autorité de pilotage n'interviendrait normalement que dans le cas de manque de pilotes. De fait, il est prévu à l'article 329 (f) (v) de la loi que l'autorité de pilotage peut, par règlement, faire une infraction (infraction statutaire avant la modification de 1936 de la loi) du refus d'un pilote d'accepter une affectation lorsque l'autorité est intervenue dans de telles circonstances.

Par contre, la situation est différente si l'autorité de pilotage assume la direction du service, abolissant ainsi la libre entreprise et faisant des pilotes ses employés *de facto*. De ce fait, l'autorité de pilotage assume l'obligation tacite de traiter tous les pilotes sur un même pied, c.-à-d. répartir équitablement le volume de travail et les gains. On y parvient généralement par les affectations suivant un tour de rôle et, afin de corriger les écarts de gains dus à la structure des taux, en égalisant la rémunération de chaque pilote sur le fonds commun en fonction de la disponibilité pour le service. D'où la nécessité de réglementer le droit au congé (congé régulier ou congé de maladie) et de prévoir les cas où il est payé, c.-à-d. avec le droit de participer à la répartition du fonds commun. Sous ce régime, l'absence sans congé équivaut à une infraction puisqu'elle empêche l'autorité de pouvoir déterminer si le pilote aurait dû être disponible, et elle se répercute automatiquement sur la rémunération du pilote en lui faisant perdre, proportionnellement à son absence, le droit de participer à la répartition du fonds commun.

A cause de l'attitude illogique et irréaliste de l'Autorité de pilotage de Québec depuis le rapport Lindsay de 1913, la question de la disponibilité pour le service des pilotes de Québec n'a cessé d'être embrouillée et complexe causant confusion et malentendus entre pilotes, autorités de pilotage et armateurs. Elle a également créé une situation dont certains pilotes ont fort abusé. Les pilotes, en tant que groupe, ont compris la gravité du problème et s'efforcent maintenant de le résoudre: depuis 1967, ils prévoient indirectement le congé régulier par le truchement de leurs règles d'affectations, mais cela ne règle que partiellement le problème. La seule bonne solution serait de suivre l'exemple de la plupart des circonscriptions en demandant à l'autorité d'assumer à la fois les affectations et la mise en commun, cette dernière étant basée sur la disponibilité pour le service et non sur le travail accompli.

La question des congés est traitée à l'article 22 du règlement de la circonscription de Québec. Aucun congé régulier n'y est prévu. Un pilote est automatiquement en congé lorsqu'il est empêché d'agir comme tel, soit à cause de maladie ou de blessure; dans ce cas, il a la seule obligation d'informer le surveillant du motif de son absence et, si celle-ci excède 6 jours consécutifs, et pour des absences plus courtes si le surveillant le demande, de

lui fournir un certificat médical. Le surveillant peut également exiger qu'il se soumette à un examen médical par un médecin désigné par l'autorité. Un pilote a toute latitude pour s'absenter, à condition d'obtenir un congé du surintendant, et dont la durée maximale n'excédera pas celle de la «saison de navigation», expression qui n'est pas définie.

C'est tout ce que le règlement prévoit quant au congé. Rien ne dit si le congé doit être avec ou sans salaire, puisque la disponibilité pour le service n'entre pas en ligne de compte dans le calcul de la rémunération. A ce sujet, les règlements considèrent les pilotes comme des entrepreneurs libres et prévoient qu'on doit leur verser les droits de pilotage qu'ils ont gagnés, moins les déductions obligatoires pour la Caisse des pilotes. Cependant, l'absence de pilotes, en congé ou non, pose un problème difficile, à cause de son incidence sur les affectations par suite de l'application de la règle de «péréquation des voyages» et de la fausse interprétation donnée à cette règle dans les cas d'absence parce que le règlement n'en donne pas la définition (Cf. p. 453).

La situation suivante existait, en fait, lors des audiences de la Commission. Le surveillant de la circonscription ne se préoccupait de l'absence d'un pilote que lorsque celle-ci se répercutait sur l'efficacité du service et entravait le fonctionnement des affectations. Tant que le nombre des pilotes était suffisant pour satisfaire la demande actuelle et prévisible de pilotage, le surveillant approuvait automatiquement toute demande de congé. Par suite de la méthode suivie dans l'application du principe de péréquation, une absence, même prolongée, n'entraîne pas nécessairement une rémunération moindre puisque le pilote peut reprendre ses tours perdus en étant placé sur le tour de rôle avant ceux qui étaient disponibles et avaient accompli un plus grand nombre de tours. Le principe de péréquation, suivant les règles concernant les affectations, s'applique quelle que soit la cause de l'absence. Que celle-ci soit justifiée, autorisée ou non, le pilote, s'il en a le temps, peut reprendre les tours perdus avant la fin de l'année et il recevra la même rémunération que ceux qui sont toujours restés disponibles pour le service. Par suite des règles relatives aux affectations, l'autorité de pilotage empêche ces derniers de recevoir une affectation (donc, d'être employés) si un pilote ayant un nombre inférieur de tours dû à l'absence est disponible à ce moment.

Il était donc parfaitement dans l'ordre que le surveillant accorde un congé presque permanent au pilote X . . . à condition qu'il soit prêt à répondre à l'appel en cas d'une grande demande. Il ne jouissait pas d'une bonne santé, bien qu'il fût encore capable d'assumer ses fonctions si son volume de travail était réduit. Étant donné le déficit actuariel de la caisse de retraite, on avait demandé aux pilotes *seniors* de retarder le plus possible leur retraite. Le pilote X . . . s'était plié à cette exigence à condition qu'on ne fasse appel à lui qu'occasionnellement. Dans son cas, cela signifiait une diminution de son revenu, puisqu'il ne se prévalait pas de la règle de péréquation (pièces 655 et

705). Cependant, d'autres pilotes bénéficiant de congés prolongés purent reprendre leurs tours perdus et recevoir la part maximale de fonds commun (Cf. pp. 507 et 508).

A cause d'une disposition des règles relatives aux affectations, les administrateurs n'ont pas à demander un congé pour participer à leurs réunions puisqu'on considère celles-ci comme inhérentes à l'organisation du pilotage. Pour éviter de déranger la routine des affectations, on leur demande d'informer le préposé aux affectations de la date de chaque réunion, afin que leur nom soit rayé du tour de rôle cette journée-là. On suit la même procédure lorsque des pilotes doivent assumer d'autres fonctions officielles, comme ce fut le cas pour les pilotes qui assistèrent aux audiences de la Commission, en 1963 et 1964.

Ce régime a bien fonctionné du point de vue des affectations en dépit de l'abus qu'en ont fait certains pilotes, mais il souleva dans d'autres domaines des problèmes tels que la répartition équitable du volume de travail et des gains des pilotes; il en est également résulté de la confusion dans les statistiques, entre autres, les données sur les «pilotes en activité» (*effective pilots*) lors de négociations et en rapport avec les demandes des pilotes pour accroître leur nombre (Cf. pp. 240 et suiv.).

Les cas suivants illustrent encore l'attitude prise par l'autorité de pilotage à cet égard (pièce 644):

1° Les dossiers indiquent que le pilote X..., au cours des années 1960, 1961 et 1962, a été absent respectivement 275, 273 et 275 jours, sur les 275 jours de la saison normale de navigation. En 1961, il fit un trajet qui explique la différence de 2 jours pour cette année-là. Autrement, aux termes de l'article 336 de la Loi sur la marine marchande, il aurait automatiquement perdu son brevet. Ce pilote avait été gravement blessé dans un accident de voiture en janvier 1960. Le 10 juillet 1963, on signala que son état s'était amélioré et, selon les rapports de son médecin et du médecin du ministère de la Santé nationale et du Bien-être social, il aurait pu reprendre son service en septembre 1963 (pièce 705). Or, le 13 août 1963, on lui retira son brevet parce que deux années entières s'étaient écoulées depuis sa dernière affectation. Le pilote X... reçut, sur le fonds commun des pilotes, le maximum des prestations de maladie (Règlement n° 2 de la corporation, art. 12[e] et 14[e] [pièce 672]), c.-à-d. les pleines prestations pour les années 1960 et 1961, mais ni prestations de maladie ni rémunération quelconque pour 1962 et 1963, sauf une pension sur la caisse de retraite des pilotes à laquelle il avait droit après avoir pris sa retraite, le 23 août 1963 (Cf. Rapports financiers de la corporation, années 1960 à 1964 incluse [pièce 597]).



2°. Par contre, le cas du pilote X... offre un contraste frappant; il fut absent au cours des années 1960 à 1963 respectivement, 43, 100, 116 et 181 jours. A partir du 31 août 1963, alors qu'il refusa une affectation aux Escoumins et, plus tard, de comparaître devant le surveillant comme il en avait reçu l'ordre, il figura simplement comme absent jusqu'au 9 juin 1964, jour où il fut mis à la retraite pour raisons de santé. Il semble que les raisons données pour ses absences antérieures étaient fausses. Il ne reçut aucune prestation de maladie pour ses fréquentes absences entre 1960 et le 31 août 1963 parce que, jusqu'à cette date, il n'en avait pas demandé, sachant fort bien que la Corporation des pilotes est très stricte à cet égard. L'autorité de pilotage ne fit aucune enquête sur la conduite de ce pilote, ne porta aucune accusation au regard de son refus d'embarquer lors de son affectation, ni de sa désobéissance aux ordres du surveillant. Le surveillant par intérim de Québec exprima l'avis que l'autorité n'avait à prendre aucune mesure et que c'était au pilote de faire les premiers pas. Il fit remarquer que tant que le pilote était absent, l'autorité de pilotage avait l'assurance qu'il ne lui causerait pas d'ennuis.

Les pilotes, en tant que groupe, ont réalisé la nécessité de réglementer les absences. En 1961, leur corporation demanda à l'un de ses comités d'étudier la question. Depuis 1967, les règles sur les affectations prévoient six périodes de 6 jours de congé obligatoire à prendre par tous les pilotes, suivant une liste dressée d'avance, entre avril et novembre inclus. En outre, ils doivent prendre un congé annuel de sept semaines au cours des mois d'hiver (Cf. p. 454). Cependant, ces dispositions ne résolvent que partiellement le problème puisqu'ils peuvent prendre, comme bon leur semble, des congés supplémentaires, et la manière erronée d'appliquer la «péréquation des voyages» continue, même en cas de congé pris sans autorisation. De plus, ce régime de congé obligatoire pris à intervalles réguliers est incompatible avec la nature du pilotage qui exige que les congés ne soient pris qu'au cours des périodes de faible demande (Cf. pp. 453 et 454).

#### COMMENTAIRE

L'attitude de l'autorité de pilotage à Ottawa, et de son représentant local le surveillant de la circonscription, montre à quel point elle n'a pas compris le régime spécial qu'elle a imposé aux pilotes de Québec en leur déniaient les avantages d'un fonds commun géré par l'autorité.

Lorsque les pilotes de Québec demandèrent, en 1963, un accroissement de leur effectif (Cf. pp. 240 à 244 et 355 et suiv.), le directeur des Règlements de la marine, par télégramme en date du 17 avril 1963, répondit qu'à la lumière de l'absentéisme des pilotes, leur demande ne semblait pas

justifiée. Plus tard, lorsqu'on eut expliqué les absences, le Ministre lui-même, dans une lettre en date du 10 juin 1963, rejeta leur requête sur le motif que celles-ci n'étaient pas justifiées.

Cette décision, très injuste pour les pilotes, montre le manque de compréhension grave de l'autorité de pilotage à l'égard de son rôle. Elle seule assume la responsabilité et détient le pouvoir de mettre un frein aux absences injustifiées. C'est le représentant local de l'autorité de pilotage qui accorde les congés et, s'il considère qu'une demande est injustifiée ou inopportune, il est de son devoir de la refuser. En cas d'absence pour maladie, c'est encore à l'autorité de pilotage d'en vérifier la véracité en procédant à l'enquête voulue pour obtenir des renseignements précis plutôt qu'un vague certificat médical signé par le médecin du pilote. En cas d'absence sans congé, il lui incombe aussi de prendre rapidement les mesures disciplinaires appropriées.

Si l'autorité croyait à cette époque que l'absentéisme était abusif, il était très injuste d'en blâmer les pilotes en tant que groupe, alors que la détérioration de cette situation était due à la mollesse de l'autorité de pilotage et à son incapacité d'assumer ses responsabilités.

Le refus d'accepter une affectation ou le défaut injustifié d'un pilote, l'absence sans congé et la simulation sont des infractions aux règlements auxquelles l'autorité de pilotage ne peut fermer les yeux. Elle n'a pas latitude de les poursuivre ou non, dans les cas patents. Elle est liée par ses propres règlements et a la responsabilité d'en assurer l'observation (Cf. *Titre I*, p. 392). Poursuivre dans un cas et non dans l'autre ne conduit qu'à l'arbitraire et au sapement de l'autorité.

Le cas mentionné à la page 326 constitue un exemple de cette attitude injustifiable. Entre 1960 et 1964, on n'a pris qu'une seule fois des mesures disciplinaires contre ce pilote en lui imposant une amende, en dépit de ses nombreuses absences sans congé, ses manquements répétés au tour de rôle et son refus de comparaître devant le surintendant lorsqu'il en reçut l'ordre. Le défaut d'enquête immédiate dans chaque cas et de procédures disciplinaires qui s'imposaient témoigne d'un manque de responsabilité déconcertant de la part du surveillant qui, par indifférence et passivité, non seulement ne maintenait pas la discipline, mais s'attirait d'autres difficultés.

#### (4) OBJECTION AUX STATISTIQUES

Les pilotes et l'autorité de pilotage diffèrent d'opinion sur la nature des statistiques tenues par cette dernière sur le pilotage et l'usage qu'elle en fait, particulièrement pour les absences.

Comme on l'a vu plus haut, dans la circonscription de Québec un pilote doit être disponible pour le service chaque jour, au cours des 275 jours qui s'écoulent entre le 1<sup>er</sup> avril et le 31 décembre de chaque année. Chaque jour d'indisponibilité compte pour une absence quelle qu'en soit la raison, et sans allocation de jours chômables.

Un état des absences de chaque pilote est conservé dans son dossier personnel. La raison de l'absence n'est pas indiquée, à cette exception, qu'on y joint tout certificat de médecin produit. Ces états mentionnent toutes les absences indépendamment de leur cause, p. ex., les absences prolongées dues à la maladie, à la suspension, et celles des administrateurs. La pièce 644 énumère les absences de chaque pilote à l'effectif au cours des années 1960 à 1964 inclusivement.

Cette pièce indique, entre autres, qu'en 1960 et 1961, trois pilotes furent toujours disponibles, et six en 1964. La plupart des pilotes sont absents moins de 20 jours pendant la saison de navigation (exception faite de 1962, année de la grève), et très rares sont ceux dont le nombre d'absences excède 40. Ces rares cas durent généralement longtemps parce qu'ils sont dus à une maladie grave ou à une suspension. Le nombre moyen de jours d'absence par pilote à l'effectif moyen annuel (Cf. p. 122, pour la signification de cette expression) a été, au cours des années 1960 à 1964, respectivement de 29.1, 28.4, 41.7, 34.8 et 25.8.

Ces statistiques sont basées sur ce qu'on appelle normalement la saison de navigation, c.-à-d. la période de neuf mois comprise entre le 1<sup>er</sup> avril et le 31 décembre, qui représente réellement le volume de travail des pilotes de Québec et qu'on a toujours utilisée pour les statistiques. En hiver, le trafic est comparativement faible et il y a toujours, pour l'assurer, plus de pilotes qu'il n'est nécessaire. P. ex., en 1961, durant la période de neuf mois, chaque jour, samedis, dimanches et jours de fête compris, tous les pilotes furent disponibles pour les affectations, sauf 2.3 jours par mois en moyenne; en d'autres termes, au cours d'un mois de 30 j, la disponibilité moyenne pour le service fut de 27.7 j. En 1963, la moyenne des absences par mois fut de 3.9 j et, en 1964, de 2.9 j.

Les statistiques de pilotes en activité établies sur cette base ne sont pas comparables à celles des autres circonscriptions. P. ex., en Colombie-Britannique, à cet égard, on compte officiellement et officieusement un plus grand nombre de jours d'absence comme jours de disponibilité (Cf. *Titre I*, p. 163, et *Titre II*, pp. 84 à 87).

Dans la circonscription de Québec, il existe une controverse quant à la décision de porter absent un pilote qui, revenant d'une affectation après minuit, demande à ne pas être inscrit sur la liste du tour de rôle de ce jour-là, afin de pouvoir se reposer. On établit cette liste chaque jour, à 9 h du matin, et il est d'usage d'y inscrire soit comme disponible, soit comme absent, tout pilote ayant signalé son retour avant cette heure. En pratique, cela fait peu de différence dans les affectations puisque la période minimale de repos est de dix heures, encore qu'il s'écoule normalement plus d'une journée, et les pilotes concernés seront, selon le principe de péréquation, inscrits sur la liste du jour suivant, c.-à-d. dans le même ordre que la veille, qu'il ait ou non figuré comme absent. Il reste possible qu'un pilote reçoive une nouvelle

affectation le même jour si la demande est grande et qu'un certain nombre de pilotes soient indisponibles pour une raison quelconque; mais cela ne peut concerner qu'un pilote en retard sur ses tours, qui, en vertu de la règle de péréquation des tours (Cf. p. 453), est affecté en priorité sur la liste. Dans ce cas, il peut être rappelé le même jour. Les pilotes sont donc d'avis qu'il est injuste de compter absent un pilote, qui, de toute façon, n'aurait pas été affecté à un navire, pour la seule raison qu'il a demandé à ne pas figurer sur la liste.

Un autre point litigieux est l'interprétation erronée de ces statistiques. Les pilotes soutiennent que celles-ci n'ont aucun sens, par suite du principe de la péréquation des trajets; p. ex., certains pilotes totalisant 50 à 85 jours d'absence par an ont été en mesure d'accomplir le même nombre de trajets, que les pilotes n'ayant pas un seul jour d'absence. En 1960, le pilote Charles-Édouard Langlois fut absent 85 jours et fit néanmoins 106 tours  $\frac{1}{2}$  (104 trajets) alors que 105 tours  $\frac{1}{2}$  donnaient la rémunération maximale et, en 1961, le pilote M. Malouin, avec 71 jours d'absence, fit 104 tours  $\frac{1}{2}$  (101 trajets) alors que 103 tours  $\frac{1}{2}$  suffisaient pour obtenir le salaire maximal, etc. (pièce 14610).

Les pilotes soulignent de plus que ces moyennes statistiques sont dépourvues de signification quand il s'agit d'absences, car le point important est qu'un nombre suffisant de pilotes disponibles puissent satisfaire à la demande; p. ex., un nombre moyen d'absences par pilote de 9 jours ne tire pas à conséquence; mais l'absence de tous les pilotes ces mêmes neuf jours entraînerait un arrêt total du travail.

Enfin, les pilotes prétendent que ces statistiques des absences, telles qu'on les établit dans la circonscription de Québec, ne sauraient servir de base de comparaison avec celles des autres circonscriptions parce qu'on ne suit pas le même principe et la même procédure pour les compiler, ni les mêmes règles pour déterminer la rémunération du pilote.

Les pilotes de Québec ont toujours, avec logique, refusé fermement d'admettre les statistiques relatives à ce qu'on appelle «pilote en activité» (*effective pilot*).

Ils signalèrent que les conditions de travail dans la circonscription de Québec diffèrent de celles des autres circonscriptions; p. ex., à Québec, on calcule la saison sur une base de 9 mois et on n'accorde aucun crédit pour les services rendus en hiver, alors qu'en C.-B. on calcule la saison sur la base de 12 mois et, pour les statistiques relatives aux pilotes en activité, les pilotes sont considérés en service durant leur congé annuel ou officieux tandis qu'à Québec, chaque jour de liberté est compté comme une absence aux fins de statistiques des pilotes en activité.

De plus, les chiffres donnés pour les pilotes en activité dans la circonscription de Québec ne sont pas comparables d'une année à l'autre puisque le mode de calcul a changé de temps à autre. Avant 1961, le surveillant de la

la circonscription de Québec avait sa manière d'établir les statistiques, basée sur le nombre d'affectations accomplies au cours du mois et non sur la disponibilité pour le service; les absences n'entraient pas en ligne de compte. On considérait comme pilote en activité celui qui faisait le même nombre de tours qu'était appelé à faire un pilote toujours disponible; la règle de péréquation permettait à un pilote de s'absenter quelques jours, de rattraper néanmoins les tours perdus et de figurer à la fin du mois comme pilote ayant toujours été en activité. Toutefois, s'il ne les rattrapait pas avant le mois suivant, il était entré, pour le premier mois, comme une fraction de pilote en activité et, pour le second mois seulement, comme un pilote en activité bien qu'il ait fait dans ce second mois plus de tours qu'un pilote n'ayant pas eu d'absence, aucun crédit n'étant accordé pour compenser le débit du mois précédent, en dépit du fait qu'au cours de ces deux mois, il ait accompli le même nombre de tours qu'un pilote n'ayant jamais été absent.

Le 23 août 1961, le ministère ordonna au surveillant de la circonscription de modifier la base de calcul et de déterminer le nombre de pilotes en activité comme on le faisait ailleurs, c.-à-d. sur la disponibilité pour le service et sur une base journalière. La définition du ministère des Transports était la suivante:

«Le nombre de pilotes en activité est le nombre de pilotes soit disponibles quotidiennement pour les affectations, soit en congé annuel régulier, mais il ne comprend pas tout pilote indisponible pour le service du fait de maladie, de congé spécial ou toute autre raison.»

Sous ce régime, le volume de travail accompli par un pilote dans un laps de temps donné n'entre pas en ligne de compte. Ainsi, en 1960, le pilote Charles-Édouard Langlois (Cf. p. 329) aurait figuré comme 0.69 de pilote en activité, bien que sa part de travail ait été la même qu'un pilote constamment disponible. Une telle situation est rendue possible par l'application de la règle de péréquation dans la circonscription de Québec, alors qu'elle ne pourrait se produire en Colombie-Britannique.

Du fait de la modification du mode de calcul, le nombre de pilotes en activité en 1961 est composite puisque calculé suivant l'ancien mode jusqu'au 31 juillet et suivant le nouveau pour le reste de l'année.

Les pilotes protestèrent donc avec vigueur contre l'emploi des statistiques de pilotes en activité.

Au regard des remarques de la Commission sur les statistiques, nous nous référons au *Titre I*, pp. 163 à 165.

#### (5) STATUT ET CONDITIONS DE TRAVAIL DES PILOTES

Le statut juridique des pilotes de Québec est réellement celui d'employés *de facto* de leur autorité de pilotage, en ce qu'ils n'agissent pas comme entrepreneurs libres et qu'ils ne peuvent pas se concurrencer pour obtenir la clientèle, ni percevoir et conserver les droits qui rétribuent leurs services.

S'il est vrai que les modalités du fonds commun résultent d'un accord contractuel entre les pilotes, qui pourrait être annulé s'ils le décidaient, ce n'est pas le critère. Conformément aux règlements régissant le service, un pilote n'est pas libre de se livrer à la concurrence, ni d'accepter ou de refuser le travail. Il doit être disponible en tout temps, sauf en cas de maladie ou de congé autorisé. Il ne peut remplir aucune fonction de pilotage à moins qu'il n'y soit affecté par l'autorité de pilotage ou son représentant local, et il ne peut refuser une affectation valablement faite; à défaut de se conformer à ces exigences, il commet une infraction aux règlements de la circonscription et s'expose à des poursuites pénales.

Les pilotes abandonnèrent leur statut d'entrepreneurs libres lors de leur constitution en corporation qu'ils obtinrent en 1860, devenant ainsi des employés *de facto* de leur corporation jusqu'en 1915. Cette année-là, par une modification de la loi de constitution en corporation de 1860, les pouvoirs de leur corporation furent transférés au Ministre (comme tel) rendant ainsi les pilotes les employés *de facto* de celui-ci.

La mise en vigueur de la Loi sur la marine marchande de 1934 changea de nouveau leur statut car, de ce jour, ils furent régis par les dispositions générales de la Partie VI de la loi qui ne reconnaît aux pilotes que le statut d'entrepreneurs libres. Cependant, par suite de règlements *ultra vires* de l'autorité de pilotage, les pilotes de la circonscription de Québec (comme dans la plupart des autres circonscriptions) devenaient des employés *de facto* de l'autorité de pilotage qui a depuis géré et dirigé le service et a effectivement empêché les pilotes d'exercer librement leur profession. Pour plus amples commentaires, cf. *Titre I*, pages 85 à 90.

Quand un pilote embarque sur un navire, ses services sont loués au capitaine par l'autorité de pilotage; sa fonction majeure est de prendre charge de la navigation sous l'autorité du capitaine (Cf. *Titre I*, pp. 26 et suiv.).

Lors de son témoignage, le pilote Dussault déclara que lorsqu'un pilote monte à bord, le capitaine l'informe de sa destination, du tirant d'eau et des principales caractéristiques du navire. Le pilote, en retour, informe le capitaine de tout sujet d'importance courante et, au besoin, lui remet les règlements traitant de questions telles que la pollution des eaux ou l'usage des échelles de coupée sur les navires de faible tirant d'eau ou sur lest.

Les navires en transit ayant une patente de santé nette reçoivent la *libre pratique* qui leur permet de se rendre à destination sans examen médical, évitant ainsi une attente à Québec, principal port d'entrée sur le Saint-Laurent.

Le pilote Dussault ajouta qu'en cas de fort tirant d'eau, le pilote demande au capitaine le tirant d'eau du navire en eau douce. Le pilote, en accord avec le capitaine, prévoit les mesures à prendre pour tirer le meilleur parti de la marée soit en réglant la vitesse du navire, soit en mouillant, en vue de se placer dans les meilleures conditions pour le passage des sections draguées du chenal.

Le pilote a le devoir de s'assurer que ses ordres sont compris et exécutés immédiatement, car en dépit de la surveillance de l'officier de quart, sa responsabilité reste entière.

Étant donné que tous les pilotes de Québec parlent couramment le français et l'anglais, les difficultés de langue se présentent rarement et, en l'occurrence, la plupart du temps, à bord de bâtiments armés par un équipage de différentes nationalités. Le capitaine ou ses officiers peuvent alors généralement transmettre les ordres du pilote au timonier ou aux autres membres de l'équipage. Le pilote peut aussi se servir d'un tableau noir dans la timonerie directement à la vue du timonier, et sur lequel il indiquera la route à suivre par des chiffres. Certains bâtiments, particulièrement ceux de nationalités allemande et scandinave, ont à bord un indicateur spécial de route sur lequel le pilote porte celle-ci, et le timonier l'a toujours sous les yeux.

Les pilotes effectuent l'accostage de la plupart des navires; occasionnellement, un capitaine, habituellement celui d'un navire des Grands Lacs, manœuvrera lui-même.

Le pilote Dussault insista sur le fait que lorsqu'on dit que le pilote prend en charge un bâtiment, cela ne concerne que la navigation et jusqu'au moment où ce bâtiment est amarré sûrement au port de destination, à moins qu'il ne soit relevé par un autre pilote ou libéré par le capitaine. Quand un pilote monte à bord d'un bâtiment, il ignore toujours la durée de son service. Le pilote Dussault se souvenait d'une affectation, en 1962, où le mauvais temps l'obligea à rester près de 2 jours à bord d'un bâtiment de la *Cairn Line*. Il mouilla au large de Québec mais, à cause du vent violent, l'ancre ne tenait pas. Après avoir essayé plusieurs mouillages dans le port, avec le même résultat, il descendit le fleuve, au delà du Cap aux Oies, pour avoir plus d'espace. Il capeya toute la nuit et revint le lendemain matin. C'était son devoir de rester sur le bâtiment jusqu'à ce qu'il soit en sécurité dans le port.

Pendant la saison de navigation, par fort vent d'est, les navires peuvent chasser sur leur ancre dans les zones de mouillage du port de Québec. Certaines compagnies, en particulier les compagnies pétrolières, ont pour règle d'engager un pilote pour leurs bâtiments au mouillage, afin d'y assurer un quart de sécurité constant. On rémunère ce service par un droit de retenue.

En avril 1962, le s/s grec *Consuelo*, mouillé au large de la pointe de Sillery, chassa sur son ancre au cours de la nuit jusqu'au quai du bac, à plus de trois milles en aval, où il engagea les câbles téléphoniques. Il n'avait pas de pilote à bord et, d'ailleurs, il n'y en avait aucun de disponible, à cause de la grève.

#### (6) JOURNAL DU PILOTE

La plupart des pilotes rédigent un journal personnel où ils notent le nom du navire et ses caractéristiques, ainsi que d'autres renseignements tels que l'arrivée, le départ, le passage aux bouées les plus importantes, les amers

particuliers, l'état du temps et de la marée. Un pilote de Québec, Paul-É. Cloutier, publia il y a quelques années, un journal de format pratique avec des en-têtes de colonnes et qui contenait aussi des renseignements pertinents tels que les routes normales, les distances entre différents points, les noms, adresses et numéros de téléphone de certaines compagnies de navigation et autres (pièce 668). Certains pilotes l'utilisent couramment.

Le pilote Dussault témoigna qu'il ne tenait aucun journal de ce genre, car il juge inutile de tout noter, que c'est une affaire personnelle, et qu'il n'est d'aucune valeur pour les statistiques, car les données fournies par le capitaine ne peuvent pas toujours être vérifiées. Cependant, il note les événements inhabituels qui pourront l'aider par la suite; p. ex., la tenue du navire en route peut lui être utile le jour où il pilotera le même navire, tout en tenant compte que celui-ci ne manœvrera pas de la même façon selon certains facteurs tels que le changement d'arrimage, le tirant d'eau et le temps.

Le pilote Dussault estime que si la tenue d'un tel journal présente certains avantages il n'en est aucun qui justifie son emploi obligatoire. Dans des conditions pénibles et dangereuses, il est beaucoup plus important pour le pilote de se concentrer sur la navigation que de tenir un journal; ainsi, la nuit, une inscription nécessiterait de s'éclairer, ce qui entraîne une diminution momentanée de l'acuité visuelle. Il admit cependant qu'en cas de collision ou d'accident, un journal bien tenu procurerait de précieuses informations, mais il ajouta que le premier devoir d'un pilote est d'assurer la sécurité du navire et que dans une situation difficile il «n'a pas le temps de stopper et d'inscrire des notes dans son journal».

Dans son rapport d'enquête formelle sur la collision entre le *s/s Leecliff Hall* et le *m/v Apollonia*, M. le juge Smith recommanda, entre autres, la tenue d'un journal que le pilote signerait lorsqu'il quitte le navire, et qui serait ensuite classé dans les archives du bureau de pilotage. L'autorité de pilotage ne partagea pas cette opinion (Cf. p. 392).

#### COMMENTAIRE

La tenue d'un journal par les pilotes n'est pas essentielle et il serait inutile de la rendre obligatoire. Aucune autorité de pilotage du Canada ne l'a exigée, et ni la sécurité de la navigation, ni l'efficacité du service ne s'en sont ressenties.

L'un des buts majeurs de ce journal dans les circonscriptions de Québec et de Montréal est déjà atteint par l'institution récente du service d'information sur le trafic, officiellement appelé «Contrôle de la circulation maritime» (Cf. p. 190) qui exige des navires des rapports par radiophonie en très haute fréquence lors de leur passage à des points de «compte-rendu» déterminés. Ces rapports fourniront, au besoin, des renseignements pertinents tels que l'état du temps, l'heure de passage à certains points et la vitesse moyenne.



(7) COLLABORATION AVEC LES DIVERSES AUTORITÉS

Le pilote a pour devoir, entre autres, de collaborer avec les différentes autorités intéressées à la sécurité générale de la navigation et d'utiliser avec discernement les voies d'eau navigables. L'article 17 du règlement de Québec oblige les pilotes à signaler toute infraction à la loi des autres bâtiments, toute défectuosité ou position erronée des aides de navigation, ou toute modification des berges et des chenaux. Le pilote doit encore, obligatoirement, prévenir tout bâtiment courant un danger, c.-à-d. qui s'approche d'un haut-fond ou dont la manière de naviguer risque de provoquer un accident.

On recherche aussi l'aide des pilotes en vue de prévenir la pollution des eaux par une coopération à la surveillance générale. Les fonctionnaires du ministère ont reconnu qu'à cet égard les pilotes avaient apporté leur coopération.

De par leur profession et leur expérience continue, les pilotes deviennent des spécialistes de la navigation dans les eaux de leur circonscription. Ils sont donc les conseillers tout indiqués des responsables de la sécurité de la navigation, c.-à-d. l'autorité de pilotage, le ministère des Transports et les autorités portuaires. Ils sont aussi les mieux placés pour apprécier les insuffisances ou les défauts dans l'organisation de leur service, aussi bien que des autres services maritimes tels que les aides de navigation, ou traiter des caractéristiques physiques de leur circonscription. Leurs suggestions et recommandations ont abouti à beaucoup d'améliorations; p. ex., leurs études approfondies sur le recrutement des pilotes sont à l'origine des règles actuelles en matière d'apprentissage.

En leur qualité de responsables de la «conduite» des bâtiments, aux termes de l'article 17(2) du règlement de la circonscription, ils sont astreints à se conformer strictement à toutes les instructions du capitaine de port relatives à l'amarrage et l'appareillage, l'accostage ou le mouvement des bâtiments à l'intérieur des limites de la juridiction dudit capitaine de port, tout en restant seuls juges de l'éventuel danger d'une manœuvre lorsqu'elle a été autorisée. Bien que le défaut d'appareiller à l'heure indiquée puisse entraîner un retard dans le trafic portuaire, le capitaine de port respecte les décisions des pilotes; p. ex., le capitaine du port de Québec n'ignore pas qu'il y a toujours eu des retards dans l'accostage des navires à Québec (Cf. p. 342), mais il estime qu'il ne lui appartient pas d'intervenir et il n'a jamais, dans ces cas-là, fait une enquête au sujet du bien-fondé des décisions des pilotes. Cependant, lorsqu'un pilote n'appareille pas à l'heure initialement fixée, il lui faut obtenir une nouvelle autorisation du capitaine de port (Cf. pp. 338 et 339 et suiv.).

À Québec, comme dans la circonscription de pilotage de New Westminster (*Titre II*, pp. 301 et suiv.), les pilotes ont, en tant que groupe, étudié les limitations et dangers inhérents aux caractéristiques physiques de leur circonscription et ont tenté, par leur expérience commune, d'obtenir la meilleure

solution. Leur comité de sécurité a rédigé un code de «règles de sécurité» à l'intention des pilotes et autres intéressés. Certaines de ces règles touchant le port de Québec, on en soumit les propositions aux pilotes de fleuve de la circonscription de Montréal; elles furent approuvées par la suite, avec quelques modifications. Ces règles ne constituent que des directives qui ne lient pas les pilotes, mais elles expriment leur expérience commune; ils les rédigèrent en 1964, dans l'espoir d'accélérer le trafic et de faciliter le service des affectations et, en conséquence, améliorer la sécurité. Elles prévoient notamment:

- a) Que l'accostage au quai *Irving*, à Sillery, n'ait lieu que de jour et à marée montante, sur préavis d'une demi-heure donné en radiophonie et répété à intervalles réguliers;
- b) Qu'aux hangars 21, 18 et 18-26, il n'y ait pas de manœuvres d'accostage au moment du changement de marée, soit une heure avant et une heure après la marée haute et la marée basse.
- c) Aux hangars 25 et 26, on recommande l'accostage par jusant.
- d) Aux hangars 27-Nord, 27, 28-29, 29R, 29W, 30, 31, 32 et au quai *BP*, on recommande l'accostage par jusant.
- e) Aux appontements de l'*Anglo-Pulp*, dans le bassin Saint-Charles, vu la faible profondeur des approches, les heures d'accostage et d'appareillage sont laissées à la discrétion du pilote.
- f) A l'avant-bassin Princesse-Louise et aux appontements 14, 18, 19, 20 et 20W, l'arrivée ne devrait se faire que par flot en autant que le hangar 21 (Pointe-à-Carcy) soit inoccupé, et par jusant, à condition que le hangar 18 soit également inoccupé.
- g) On ne devrait entrer dans le bassin que par flot en autant que le hangar 21 reste inoccupé.
- h) Au port de la baie des Ha! Ha!, n'effectuer ni accostage ni appareillage aux quais *Powell* ou *Duncan* lorsque des navires sont amarrés au poste n° 2 du quai *Duncan* et au poste n° 3 du quai *Powell*, ou si un bâtiment amarré au poste n° 3 du quai *Powell* déborde la jetée.

En outre, les pilotes, par entente, ont leurs propres «règles de trafic». A l'îlet Rouge, où le courant est très fort, ils ont convenu que par mauvaise visibilité, les navires descendants utilisent le chenal au sud de l'îlet Rouge, laissant le chenal du nord libre pour les navires montants, diminuant ainsi les risques d'abordage. La même observation vaut pour le banc Morin, mais on laisse normalement au jugement du pilote la décision d'emprunter le chenal du nord ou le chenal du sud. La plupart du temps, le pilote prend sa décision sans en faire part au capitaine. La procédure relative à l'îlet Rouge est devenue une règle générale à suivre par tous les navires depuis la publication de l'avis aux navigateurs n° 25, édition 1969 (Cf. pp. 190 et suiv.).

Les pilotes ont recommandé qu'on leur accorde l'autorisation d'exiger d'un navire léger de prendre du lest s'ils l'estiment nécessaire pour la sécurité de la navigation. Cet aspect devrait faire l'objet de dispositions statutaires si l'on impose le pilotage obligatoire; sinon, le capitaine continuera d'assumer la responsabilité primordiale de la sécurité de son navire et, s'il refuse d'accéder à la demande du pilote, celui-ci devrait, s'il estime que le navire court un danger, refuser de le piloter (art. 329[f][vi]); dans le cas contraire, le pilote agira pour le mieux, compte tenu des circonstances. Afin de protéger le pilote contre une poursuite possible en dommages, on devrait mettre à sa disposition le moyen de faire constater cette situation, la procédure la plus simple étant de rendre compte immédiatement à l'autorité de pilotage par le réseau de très haute fréquence du système de contrôle du trafic maritime.

Les pilotes ont également recommandé que les navires mettent à la disposition des pilotes une échelle de coupée, afin de leur faciliter l'embarquement et le débarquement. Cette exigence a souvent été portée à l'attention des armateurs par des avis aux navigateurs (p. ex., le n° 30, édition annuelle 1969), mais certains navires ne s'y conforment pas encore. Par gros temps, et particulièrement lorsqu'un navire est léger, il est souvent dangereux de monter une échelle de pilote qui oscille. On ne devrait jamais demander à un pilote d'embarquer ou descendre au risque de sa vie ou d'une blessure. D'autre part, la législation ne devrait pas restreindre cette exigence à une échelle de coupée puisque certains navires modernes disposent d'un meilleur équipement, c.-à-d., d'ascenseurs. La question est déjà couverte par la Loi sur la marine marchande, à l'article 349, qui s'applique toujours et qui, par surcroît, fait une infraction du défaut d'un capitaine de «faciliter la montée à bord du pilote» (349[2]) et prévoit une sanction (350[1]). On considère donc que les bâtiments qui, ne se conformant pas à cette exigence, exposent ainsi le pilote au danger, devraient être poursuivis. Dans la nouvelle législation sur le pilotage, on devrait retenir la disposition de l'article 349(2), mais l'exprimer plus clairement.

Les pilotes ont aussi demandé de disposer d'une cabine du bord pour se reposer lorsque le navire doit mouiller. En vue de faire respecter cette exigence, ils suggèrent de faire payer une indemnité aux navires lorsqu'une cabine n'est pas disponible.

Il semble que cette demande soit raisonnable surtout si un bâtiment doit rester longtemps au mouillage, situation qui peut être fréquente avec l'accroissement du trafic d'hiver. On devrait donner aux pilotes la possibilité de se reposer lorsque leurs services ne sont pas momentanément requis, au cours d'affectations prolongées, car la sécurité de la navigation est en jeu.

Les droits et pouvoirs de l'autorité de pilotage en ce qui concerne les affectations, ceux des autorités portuaires en ce qui concerne la direction et ceux des pilotes lorsque la sécurité du navire est en jeu, sont, par moment, contradictoires. Pourtant, aucune disposition du règlement de la circonscrip-

tion de Québec n'autorise l'autorité de pilotage à trancher sur des questions relatives au pilotage, et le seul recours des parties lésées consiste, s'il y a lieu, à porter plainte ou à se pourvoir en dommages-intérêts devant les tribunaux civils. Quatre cas de ce genre furent portés à l'attention de la Commission:

- a) celui du *Canuk Trader* dont le propriétaire avait demandé, par exception, un pilote de son choix; on n'accéda pas à sa demande;
- b) ceux dans lesquels certains pilotes refusent d'accoster des bâtiments dans le port de Québec, dans certaines conditions, alors que d'autres pilotes acceptent de le faire;
- c) la révolte des pilotes contre l'autorité de pilotage; en l'espèce, la menace de grève de 1960;
- d) la grève de 1962.

#### (8) CAS DU CANUK TRADER

En 1961 la *Canadian Import Company* avait pressenti l'autorité de pilotage quant à la possibilité d'envoyer le s/s *Canuk Trader* à Chicoutimi—tirant d'eau, 13 à 14 pi.; longueur, 440 pi.; largeur, 57 pi.;—pour une cargaison de 3000 tonnes de déchets de métaux. Le 22 septembre 1961 l'autorité de pilotage consulta les pilotes qui se prononcèrent contre la proposition vu l'étroitesse relative du chenal tortueux de Saint-Fulgence. Ils estimaient dangereux d'y naviguer avec des bâtiments d'une longueur excédant 350 pi., car, en cas d'échouement, le chenal serait complètement bloqué. Le pilote Rousseau, alors président des pilotes, s'entretint avec l'agent intéressé et lui expliqua la situation. L'agent insista, car la cargaison était déjà sur le quai, prête pour le chargement; le pilote Rousseau lui expliqua que le voyage était possible par beau temps, mais qu'il comportait encore des risques. Néanmoins il appartenait à l'armateur de décider. Les pilotes consentirent à assurer le service, à condition qu'ils fussent déchargés de toute responsabilité.

Le 3 octobre 1961 le surintendant régional fit parvenir à la compagnie une lettre officielle l'informant que les pilotes désapprouvaient le voyage à Chicoutimi, mais que si le capitaine persistait à l'entreprendre, le pilote qui serait affecté lui donnerait tous les conseils et l'aide nécessaires, mais que le capitaine assumerait entièrement la responsabilité.

Des situations analogues se présentent dans d'autres circonscriptions de pilotage lorsqu'on demande aux pilotes d'effectuer des manœuvres et des mouvements qu'ils considèrent particulièrement dangereux. L'autorité de pilotage a pour principe de respecter leur avis et de ne pas intervenir. Habituellement, le pilote en cause informe le capitaine en lui expliquant les circonstances. Si le capitaine insiste, le pilote ne refuse pas ses services et fait tout ce qu'il peut pour mener à bien l'opération.

Le 5 octobre 1961 la Corporation des pilotes adressa à tous ses membres un bulletin expliquant les faits et la procédure adoptée (pièce 688). Il ne s'agissait pas de directives de la Corporation, mais d'une simple suggestion à ses membres. Elle leur rappelait que l'article 20 (f) du règlement général porte que le pilote n'a pas le droit de refuser de piloter un bâtiment, sauf pour le motif de sa sécurité. On suggérait la procédure suivante: lors de son embarquement à bord, le pilote désigné informerait le capitaine du danger possible; si le capitaine persiste à poursuivre sa route, le pilote l'informerait qu'il est prêt à lui donner tous les conseils nécessaires, dans toute la mesure de son savoir et de sa compétence, à condition que le capitaine lui signe un désistement (*waiver*) l'exonérant de toute responsabilité. Si le capitaine refuse de signer ce désistement, le pilote demanderait d'être relevé des ses fonctions et, en débarquant, ferait un rapport au surveillant local. On signalait cependant qu'il était dans l'intérêt du pilote de ne pas refuser d'embarquer. Si le pilote refusait, il serait remplacé immédiatement par le pilote figurant après lui sur le tour de rôle.

Le but du désistement n'était pas de dégager réellement la responsabilité du pilote, mais simplement d'éviter des situations dans lesquelles les pilotes s'étaient déjà trouvés et de leur permettre de prouver qu'ils avaient prévenu le capitaine, au cas où celui-ci le nierait plus tard. Le terme «désistement» n'est peut-être pas absolument correct, mais c'est dans ce sens qu'on l'emploie dans le monde maritime. On a signalé qu'on exige la signature de tels désistements pour le passage du canal de Suez. L'autorité de pilotage n'avait pas proposé de déclaration par écrit et ignorait qu'une proposition eût été faite en ce sens. Le surintendant local et son collègue régional avaient été informés du contenu du bulletin du 5 octobre 1961 (pièce 688) et avaient approuvé.

Lorsque le *Canuk Trader* se présenta le pilote embarqua et fit de son mieux pour aider le capitaine. Le bâtiment se rendit à Chicoutimi et, avec le concours de deux remorqueurs, passa le chenal de Saint-Fulgence. Ayant attendu des conditions idéales de temps, il franchit les courbes au moment de la plus haute marée (pièces 602 et 603).

Ce fut la seule occasion où la Corporation des pilotes eut à donner de tels conseils à ses membres. Ce n'était pas la première fois qu'un gros navire eut à se rendre à Chicoutimi, mais dans le cas précédent il s'agissait d'un pétrolier appartenant à l'*Imperial Oil Company*. La compagnie et le capitaine, mis au courant des risques, les avaient acceptés.

#### (9) DIFFICULTÉS D'ACCOSTAGE DANS LE PORT DE QUÉBEC

L'accostage, dans certains secteurs du port de Québec, présente des difficultés, parfois assez graves pour rendre momentanément la manœuvre impossible ou, tout au moins, trop dangereuse.

Chaque pilote prenant sa décision en fonction de sa compétence, il est possible que l'un, plus habile, accepte d'accoster un navire, alors qu'un autre décline de le faire. L'autorité de pilotage a toujours eu pour principe de respecter le droit des pilotes de juger eux-mêmes. On reconnaît que l'adresse et les capacités des pilotes diffèrent et l'autorité ne cherche pas à leur apprendre leur métier. Sans doute est-il possible qu'un pilote prenne plus de risques qu'un autre; certains pilotes n'accepteront d'accoster que dans des conditions idéales, mais refuseront invariablement de le faire pendant le flot, quel que soit le type de navire ou les autres circonstances; p. ex., s'il s'agit des postes 25 ou 26 et que les vents soufflent de l'ouest, neutralisant ainsi l'effet de la marée et rendant la manœuvre moins dangereuse. Au contraire, certains pilotes seront toujours prêts à effectuer la manœuvre, sauf dans des conditions exceptionnellement contraires.

Les armateurs ne comprennent pas pourquoi les pilotes de Québec et certains pilotes de fleuve, de Montréal, semblent n'éprouver aucune difficulté à effectuer l'accostage quel que soit l'état de la marée, flot ou jusant, alors que certains pilotes de fleuve, de Montréal, refusent de le faire bien que les navires concernés soient accostés rapidement par un pilote de Québec qui relève, dans ce but, le pilote de Montréal (fleuve).

Le pilote R. Barras déclara que les conditions d'accostage varient selon le temps régnant, l'état de la marée et le type de navire. En ce qui le concerne (et il se place parmi les chanceux), il n'a jamais, au cours de sa longue carrière, connu de conditions suffisamment défavorables pour l'empêcher de manœuvrer dans le port de Québec. Une fois, en 1958 ou 1959, il remplaça un pilote de Montréal pour accoster un navire.

L'ex-pilote Langlois rappela qu'une fois, en 1957 ou 1958, un navire arriva à Québec, la nuit, pour accoster au poste n° 26. La marée descendait et le pilote de Montréal décida d'attendre le flot pour accoster. Le pilote Langlois étant l'un de ses pilotes, la Compagnie le convoqua. Il accosta le navire sans difficulté et, même, sans l'aide de remorqueurs. Ce fut la seule fois, au cours de sa carrière, qu'il ait eu à remplacer un pilote de Montréal, pour cette manœuvre. Il ajouta qu'il rentrait régulièrement dans l'estuaire de la rivière Saint-Charles, à tout état de la marée, mais que certaines conditions rendent impossible l'accostage, p. ex., un fort vent d'est rend difficile l'accostage dans la rivière Saint-Charles, et il est parfaitement possible qu'il en résulte des avaries, même avec des remorqueurs. Ces conditions très défavorables peuvent être assez fréquentes, surtout en automne, mais autrement il estime qu'il peut manœuvrer, en toute sécurité, n'importe quel type de navire.

Le pilote Gauthier, de Montréal (fleuve), déclara que, par flot, il n'accostait jamais aux hangars 25 et 26, l'orientation des quais étant telle que la marée y dresse un navire et les remorqueurs de Québec ne sont pas assez puissants pour lutter contre le courant. Il s'est toujours refusé d'accoster un navire, quelle que soit sa taille, à marée montante. Il accoste toujours tribord

à quai, c.-à-d. le nez dans le courant de jusant, mais il ignorait la façon de procéder de ses collègues. Il ajouta qu'il n'entrait jamais dans le bassin Saint-Charles avec un gros navire—10,000 tonnes et plus—à marée montante, car il estime que les courants contraires rendent dangereux le passage du brise-lames, mais il a fait l'accostage de plus petits navires dans les mêmes conditions, et bien qu'il n'ignorât pas qu'on en avait accosté de plus grands, il ne le faisait pas. Il signala que pendant le flot les courants traversiers d'une vitesse approximative de 5 nœuds se font sentir à l'entrée du bassin et drossent le navire sur le brise-lames où se trouvent les hangars 26, 25 et 27. Les navires qui y accostent utilisent presque toujours des remorqueurs, mais ceux-ci apporteraient peu d'aide contre un courant du travers à un navire calant 27 ou 28 pi.

M. J. H. Colquhoun, président du Comité des armateurs à Québec, qui groupe un grand nombre de compagnies telles que le Canadien Pacifique, la *Cunard*, la *Ramsey Greig* et la *Canadian Import*, s'est heurté à cette difficulté et s'en est plaint. Il a constaté que les pilotes accostent les navires en provenance de Montréal, tribord à quai, à marée descendante, mais que s'ils arrivent à marée montante ils mouillent la plupart du temps pour attendre le jusant. Autant qu'il sache, les pilotes de Québec font de même pour l'accostage aux postes 25 et 26 et attendent une marée favorable pour accoster tribord à quai. Il déclara que cette pratique s'est généralisée depuis l'abolition du régime des pilotes spéciaux, en 1960. Les pilotes spéciaux de sa compagnie y accostaient indifféremment de flot ou de jusant. Ainsi, en une occasion, l'une de ses plus grosses unités, le m/v *Ivernia*, fut accostée au poste 26, bâbord à quai, par l'un de ses pilotes spéciaux.

Il admit cependant que la situation matérielle avait changé depuis cette époque et que la manœuvre y est devenue plus difficile. Les jetées 18 et 26 sont maintenant en ligne. Avant 1960, la jetée 18 débordait, dans le Saint-Laurent, des jetées 26 et 25. On a prolongé la saillie pour y inclure la jetée 26, et l'on pense qu'éventuellement elle englobera aussi la jetée 25, les trois jetées formant alors une seule digue. Avant qu'on ne transforme la jetée 26 les pilotes avaient accoutumé d'accoster aussi bien par bâbord, bien que cette manœuvre présentât plus de difficultés. Elle est maintenant presque impossible, mais on espère qu'un quai rectiligne la permettra de nouveau.

Les pilotes actuellement affectés aux paquebots de la *Cunard* sont de la classe A, dont quelques-uns furent des pilotes spéciaux; mais eux-mêmes, bien que ne refusant pas d'accoster bâbord, informeraient le capitaine de l'intérêt à accoster l'autre bord. M. Colquhoun n'avait pas connaissance qu'un capitaine de la *Cunard* eût jamais refusé de tenir compte de l'avis d'un pilote. Lorsqu'il rappela aux pilotes que tout récemment encore on accostait bâbord à quai aux postes 25 et 26, ils répliquèrent que cette manœuvre était extrêmement dangereuse.

Il ajouta que ce changement préoccupe beaucoup les agents, car il entraîne un retard supplémentaire d'environ 7 h pour attendre la marée favorable, dans le cas d'un navire qui se présente au début du flot, et pour des navires modernes ce retard coûte cher. Cependant sa compagnie n'avait jamais évité Québec pour ce motif.

Occasionnellement, ces difficultés se présentent lorsqu'un pilote de Montréal doit effectuer un accostage à l'intérieur du bassin Saint-Charles, mais on y pourvoit en affectant un pilote de la circonscription de Québec.

M. William E. Brodie, directeur général à Québec de la *Ramsey Greig Company*, agents maritimes, corrobora les déclarations du témoin précédent, confirmant qu'il avait rencontré les mêmes difficultés au regard des postes 26 et 25 postérieurement aux modifications apportées au quai. Ces retards ne le préoccupaient guère, cependant, car avant d'établir un horaire de travail—p. ex., la convocation des dockers, etc.—il tenait compte de l'état de la marée. Il était aussi du même avis en ce qui concernait l'accostage dans l'estuaire de la rivière Saint-Charles. Certains pilotes de Montréal (fleuve) refusent d'y procéder s'ils sont obligés de passer le brise-lames à marée montante, et il y remédie en recourant aux services d'un pilote de Québec qui accoste le navire sans délai. Il n'en résulte aucune perte de temps, mais un droit supplémentaire de \$30—soit un droit de mouvement et un droit de bateau-pilote à \$10 par pilote (actuellement \$40 depuis la majoration de 50% des droits de mouvements, en 1965). Sa compagnie n'a jamais subi de retards ou de difficultés semblables au regard de l'estuaire de la rivière Saint-Charles à l'époque où elle avait ses pilotes spéciaux qui accostaient tous quel que fût l'état de la marée.

Sa compagnie tente de prévoir le départ de ses bâtiments appareillant de Montréal pour descendre le fleuve, de manière à ce qu'ils arrivent à Québec au bon état de la marée, même au milieu de la nuit, ce qui signifie que des navires doivent appareiller parfois plus tôt que d'habitude.

Les pilotes de Montréal (fleuve) refusèrent quelquefois d'accoster à d'autres postes. Lorsque l'ancien surveillant, M. Hamel, fit des enquêtes à ce sujet, les pilotes en cause l'informèrent qu'ils n'avaient pas l'expérience voulue pour entrer en des lieux comme les cales sèches Champlain ou Lorne aux chantiers de Lauzon; par suite de leur inexpérience, ils se jugeaient incompetents.

Les retards dans les manœuvres d'accostage peuvent résulter d'autres facteurs tels que le manque de communications radiophoniques avec le navire. Cette situation ne se présente plus depuis les progrès apportés par le réseau radiophonique du système de contrôle du trafic maritime et les appareils portatifs qu'emportent les pilotes lorsque les bâtiments n'ont pas l'équipement nécessaire. M. Colquhoun se référa à un cas particulièrement révélateur de la procédure suivie dans la circonscription: Au printemps de 1963, on attendait le m/v *Letitia* au hangar 25. On avait convoqué les dockers en se



basant sur l'E.T.A. Le navire eut du retard et modifia son E.T.A. en informant que, sur l'avis du pilote, il mouillait, car il n'avait pu obtenir par radiophonie les informations voulues sur la situation exacte dans le port. M. Colquhoun tenta alors de communiquer avec le navire en vue de le faire accoster dès son arrivée, mais il n'y parvint pas, bien qu'il eût essayé par le réseau Marconi toute la nuit. Pour des raisons qu'il ignore ses appels ne parvinrent pas, alors que des renseignements obtenus ultérieurement indiquèrent que l'appareil du navire était en excellent état de marche. Ne recevant pas d'instructions, le capitaine mouilla. Il en résulta une perte de temps et d'argent, la paye de l'équipe de dockers étant particulièrement élevée du fait que c'était un dimanche (quelque \$800 pour les seuls dockers). Le navire perdit 24 heures, soit environ \$2,000, et si l'on y ajoute la perte de recettes, le total serait encore beaucoup plus élevé.

M. Colquhoun expliqua que l'une de leurs difficultés était d'être en mesure de prendre les dispositions pour le déchargement. Dans la convention collective couvrant les conditions de travail des dockers, le préavis minimal de louage d'une équipe est de deux heures pendant le jour et il doit être donné à 3 h de l'après-midi pour le travail après minuit. La demande de travail pour le dimanche doit parvenir le samedi soir avant 7 h (c'était le cas pour le *Letitia*).

L'ancien surveillant, le capitaine Allard, déclara qu'au cours des dix années qu'il passa au bureau de Québec, il constata que les pilotes de Montréal (fleuve) refusaient d'accoster dans la rivière Saint-Charles et aux postes 25 et 26, à marée montante. Il en discuta une fois avec la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central (pilotes de fleuve, de Montréal), en leur rappelant que les pilotes de Québec accostaient les navires à tous les postes et presque à toute heure du jour ou de la nuit. Cependant, les pilotes de Montréal considéraient que ces manœuvres étaient dangereuses et qu'il ne fallait courir aucun risque. Il s'était contenté d'ailleurs de discuter de cette question avec le comité des pilotes de Montréal, mais n'en avait pas informé ses supérieurs, étant certain qu'ils étaient au courant de la situation. Il ajouta que le Conseil des ports nationaux, dont il était le capitaine de port à Québec au moment des audiences de la Commission, connaissait également la situation et en était mécontent, car elle entraînait des retards dans l'occupation de ses postes. Le conseil en prenait néanmoins son parti, comme un trait particulier au port de Québec, préférant s'en accommoder et subir le retard des navires plutôt que des dommages aux quais.

Il signala que tous les pilotes reconnaissaient cependant que des conditions extrêmement défavorables telles que forte marée montante et vent violent du nord-est retardaient l'accostage. D'autres facteurs interviennent, le type du navire et de l'appareil moteur, son tirant d'eau, etc.

Au cours des dix dernières années on a attiré l'attention de l'autorité de pilotage sur le fait que certains pilotes brevetés pour la section Trois-Rivières

res-Québec ont refusé d'accoster les navires dans l'estuaire de la rivière Saint-Charles durant le flot. On fit, à l'époque, une enquête sur cette question mais sans y donner suite et l'autorité de pilotage ne prit aucune mesure. «Nous n'avons jamais cherché à dire à un pilote ce qu'il peut faire ou non à un état donné de la marée.» On a déclaré qu'elle pouvait tenter de persuader le pilote d'agir différemment, mais qu'elle le laissait toujours maître de la décision finale.

Quelques pilotes de la circonscription s'offrent, tous les ans, pour les affectations aux accostages ou aux mouvements dans le port de Québec, en plus de leurs affectations normales de pilotage (Cf. p. 460). Lorsqu'un pilote de Montréal refuse d'effectuer l'accostage d'un navire on demande généralement à un pilote de la circonscription de Québec de le faire dès que possible, mais la difficulté est de le savoir à l'avance afin de prendre les dispositions nécessaires. Les agents se plaignaient, non de l'obligation de recourir à un pilote de relève, mais surtout de n'être pas informés à l'avance de l'acceptation ou du refus du pilote de Montréal de faire la manœuvre. Les préposés au service des affectations de Québec doivent être prévenus à temps pour assurer la disponibilité d'un pilote pour l'accostage et prendre les dispositions pour qu'il embarque dès l'arrivée du navire, afin d'éviter tout retard.

M. Brodié déclara que lorsqu'on est informé qu'un pilote refuse d'accoster à Québec ou qu'il a l'intention de mouiller pour attendre le flot, on demande immédiatement un pilote local. Sa compagnie ne cherche pas à engoter; tout ce qu'elle veut, c'est d'avoir le navire à quai.

Cependant, même avec un préavis, des pilotes ne sont pas toujours disponibles pour l'accostage. M. Brodié en fit l'expérience dans le cas du m/v *Caren Q* arrivé à Québec le 27 juin 1963 en provenance de Montréal. Il devait se présenter vers 8 h du matin pour occuper le poste 29 du bassin Saint-Charles. Comme ce devait être au début du flot et qu'il ignorait si le pilote de Montréal (fleuve) consentirait à faire l'accostage du navire, M. Brodié téléphona au bureau du pilotage et fit au préposé aux affectations la demande habituelle d'un pilote pour la manœuvre. Plus tard, le préposé rendit compte qu'aucun n'était disponible. Ce navire dut mouiller et l'on désigna un autre pilote pour 12 h 30 de l'après-midi, peu après la renverse; le navire accosta à 1 h de l'après-midi. Dans ce cas, il n'y eut aucuns frais au regard des dockers, M. Brodié ayant eu le temps de les décommander. Il n'a pas cherché à connaître la raison du refus d'accoster du pilote de Montréal, mais le fait que le bâtiment était à turbines peut avoir été le facteur décisif.

Lorsqu'on affecte un pilote à l'accostage on impose un droit de mouvement de \$20 (actuellement \$30 depuis la majoration de 50% sur les mouvements, en 1965), payable à l'autorité de pilotage de Québec, plus les frais de bateau-pilote pour deux pilotes, ou d'un seulement si le pilote relevé reste à bord du navire.

Lorsqu'on recourt aux services d'un pilote pour l'accostage, dans le cas d'un navire descendant, chacun des deux surveillants de circonscription fait parvenir sa facture; celui de Montréal pour le pilotage vers l'aval et celui de Québec pour l'accostage—droit de mouvement. Ces factures ont été payées par la compagnie en cause, mais il y eut parfois des plaintes. Les armateurs se plaignent que ce droit de mouvement constitue, en fait, une majoration; car le pilote de Montréal n'ayant pas conduit le navire à destination ne devrait pas toucher les droits qui lui sont dus pour une affectation complète, et le droit de mouvement devrait en être déduit. Le surveillant transmet au surintendant régional toute plainte qu'il reçoit à ce sujet.

Néanmoins l'ancien surveillant, M. Maheux, déclara qu'il arrivait parfois que des agents ne payent pas ces frais lorsque le refus du pilote se fondait sur des motifs autres que des conditions défavorables. Il exprima l'avis qu'en pareil cas le refus des agents était justifié.

Pour résumer le point de vue des armateurs: la situation est paradoxale puisqu'il faut payer les pleins droits pour le pilote de fleuve parce qu'il prétend que la manœuvre d'accostage est dangereuse, alors que le pilote de Québec exige un droit d'accostage parce qu'il est d'avis qu'elle ne l'est pas. On prétend que le pilote de Montréal doit toucher les pleins droits du fait qu'il a été remercié par le capitaine, l'armateur ou l'agent et que, de plus, on l'a fait relever par un autre pilote.

C'est là un vieux différend entre les deux groupes de pilotes.

Les armateurs se plaignent simplement pour le principe, puisque les frais sont beaucoup moins élevés que la perte financière qu'ils subiraient autrement et, ne voulant pas être privés des services des pilotes de la circonscription de Québec pour l'accostage, ils finissent par payer les factures.

Lors des audiences de la Commission, les pilotes de Québec se plaignirent de l'insuffisance des frais d'accostage (droit de mouvement), car ils ont des frais de transport de leur domicile au bateau-pilote et doivent ensuite, leur service terminé, rentrer chez eux, du quai où ils débarquent; plus la contribution de 10% à payer à la caisse de retraite. Ils pensent qu'on ne les récompense pas assez de leur peine et de leur temps. Depuis lors, est intervenue la majoration de 50% des droits de mouvements (C.P. 1965-1172 du 23 juin 1965 et C.P. 1966-779 du 29 avril 1966 [pièce 429]).

#### *a) Statistiques du pilotage du port de Québec*

Pour bien comprendre l'importance des problèmes d'accostage à Québec en fonction de l'ensemble du service de pilotage il importe de connaître l'incidence des cas litigieux. Malheureusement, les pilotes qui soulevèrent la question n'ont apporté aucun chiffre à l'appui de leur recommandation: L'impression qui se dégage de toute la preuve reçue à ce sujet est que l'on a présenté comme faits courants des cas exceptionnels; en d'autres termes, on a exagéré la difficulté.

Antérieurement, les pilotes avaient fait une proposition semblable qu'ils transformèrent plus tard en demande de droit d'accostage lorsque ayant analysé leurs statistiques, ils trouvèrent pécuniairement plus avantageux de ne pas avoir un groupe distinct de pilotes pour l'accostage. Les armateurs indiquèrent qu'il était assez rare que l'on en eût besoin, et ils prétendirent que l'emploi obligatoire d'un de ces pilotes se traduisait, à la longue, par une augmentation considérable de leurs frais si leurs bâtiments continuaient de faire escale à Québec et que cela pourrait porter préjudice à ce port.

On ne peut déduire aucune information utile des statistiques de pilotage, car on n'y fait aucune distinction entre les navires qui accostèrent à Québec et ceux qui n'étaient qu'en transit, ni des statistiques du port et de celles du B.F.S. qui indiquent le nombre d'arrivées, même si elles font la distinction entre les long-courriers et les autres, car si l'on peut prendre pour acquis que tous les long-courriers prennent des pilotes, l'hypothèse contraire pour les bâtiments côtiers n'est pas vraie puisque si un grand nombre d'entre eux sont de petits navires jouissant d'une exemption, les plus gros sont assujettis au paiement des droits. De plus, il existe une très grande divergence entre les deux groupes de données. Pour l'année 1964, le nombre d'arrivées est indiqué comme suit:

---

*Statistiques du B.F.S. (pièces 15 et 1483 respectivement):*

Long-courriers.....	850
Caboteurs.....	1,378
	<hr/>
Tous bâtiments.....	2,228
	<hr/>
Bâtiments de 250 tjn et plus.....	1,847

*Statistiques du C.P.N. (pièce 479):*

Long-courriers.....	993
Caboteurs.....	2,476
	<hr/>
Total des arrivées dans le port de Québec.....	3,469

*Arrivées avec pilotes (pièce 1466p):*

Selon les fiches de pilotage.....	1,068
-----------------------------------	-------

---

Cependant, les statistiques du Bureau fédéral (Cf. tableau pp. 158 et 159) indiquent que depuis 1959 la tendance, d'une année à l'autre, est au nombre moins élevé de bâtiments plus gros. P. ex., au cours de la période de neuf ans jusqu'en 1967, le nombre d'arrivées de bâtiments de 250 tjn et plus a diminué à Québec de 25.9%, mais la jauge nette moyenne s'est accrue de 36.8%. Il est très possible que cette tendance aux bâtiments plus gros puisse bientôt modifier le type de navigation sur le Saint-Laurent et qu'un plus grand nombre de long-courriers devront terminer leur voyage aller à Québec car leur

tirant d'eau leur interdira de monter plus loin en amont. Bien que de toute évidence ce changement de situation influera sur le nombre d'arrivées à Québec, il n'en résultera pas nécessairement un plus grand nombre de navires puisque, comme on l'a vu ailleurs (Cf. entrée en service des transporteurs de vrac *Cape Breton Miner* et *Ontario Power, Titre III*, p. 292), un gros navire remplace généralement un certain nombre de petits navires, et il en résulte un nombre moins élevé d'arrivées. Mais les facteurs déterminants sont trop hypothétiques pour être pris en considération.

Le reste des témoignages est assez vague, bien qu'on puisse voir que la question est loin d'être cruciale.

L'ancien surveillant des pilotes, M. Hamel, déclara qu'au cours de la période où il fut en fonctions il était rare qu'un pilote demandât à être remplacé pour une manœuvre d'accostage à Québec; ainsi, en 1960, l'année précédant sa retraite, il y eut 10 à 15 demandes.

Le batelier, M. André Vézina, déclara que chaque semaine on utilise son bateau pour relever un pilote dans le port en vue d'une manœuvre d'accostage, pour le motif de l'état de la marée; le plus souvent pour des bâtiments venant de l'amont.

Afin d'apprécier la situation, la Commission analysa (pièce 1466p) les formules de pilotage de 1964 relatives aux accostages, mouillages ou mouvements dans le port de Québec, effectués par des pilotes des circonscriptions de Québec ou de Montréal. Cette analyse et ses conclusions sont toujours valables car la situation n'a pas sensiblement changé, mis à part le fait que les statistiques du B.F.S. indiquent, depuis, une diminution de 12.8% du nombre d'arrivées des bâtiments de 250 tjn et plus. Le tableau des pages 348 et 349, tiré de la pièce mentionnée ci-dessus montre le nombre d'arrivées avec des pilotes et la répartition par secteurs du port. On y voit que les pilotes étaient de Québec ou de Montréal et que les trajets se terminèrent, soit sans interruption quant à l'accostage, c.-à-d. que le bâtiment fut accosté par son pilote de fleuve dès son arrivée dans le port, ou après une période de mouillage, ou d'attente, en étalant le courant; soit après une interruption, un pilote ayant été spécialement affecté à l'accostage.

L'examen de ce tableau montre qu'en 1964 il y eut 1,068 arrivées (non compris les navires en transit) dans le port de Québec qui utilisèrent les services des pilotes des deux circonscriptions, dont 71.5% accostèrent à l'arrivée sans retard. 11.8% des autres bâtiments furent accostés par leur pilote de fleuve, après ou sans mouillage, mais avec quelque retard. Enfin, 16.7% ne furent pas accostés par leur pilote, mais par un second pilote, de Québec. On verra plus tard que ce pourcentage est à peu près le même pour les deux groupes de pilotes mais que, chose assez surprenante, il est légèrement meilleur pour les pilotes de Montréal, en dépit du fait qu'ils ont fait les accostages dans les secteurs les plus difficiles du port.

L'analyse montre aussi que la plupart des retards eurent pour cause des circonstances indépendantes de la volonté des pilotes, telles que l'indisponibilité de postes à quai ou de remorqueurs et auxquelles n'aurait pu remédier un groupe spécialisé de pilotes de port.

Lorsqu'un retard est prévu ou inévitable, le capitaine doit décider de la meilleure solution. Si l'on prévoit un délai peu important, il peut simplement réduire la vitesse de route ou perdre du temps en étalant le courant dans le port, mais si l'on prévoit un long délai le capitaine ne peut que mouiller hors des limites du port, soit, vers l'est, au large de Saint-Jean, île d'Orléans; ou à la Martinière; soit, vers l'ouest, au large de Saint-Augustin ou de Pointe-Platon (il faut alors garder le pilote.) ou encore au mouillage du port (le capitaine peut alors garder le pilote ou le libérer). Avec un délai d'une durée longue ou indéterminée, on libère habituellement le pilote et dans ce cas on emploie un pilote pour l'accostage lorsque le poste prévu devient libre, ou que les circonstances qui s'opposaient à l'accostage changent. On peut aussi libérer le pilote si l'on juge qu'un pilote de Québec, reposé et expérimenté, pourrait, dans ces circonstances, faire accoster le navire sans délai, p. ex., par flot, avec ou sans vent de nord-est, surtout si le poste se trouve dans l'estuaire de la rivière Saint-Charles ou au brise-lames. Autrement le délai maximal sera l'intervalle qui s'écoule jusqu'à la renverse de la marée.

Même dans des conditions idéales de temps il arrive qu'un pilote prudent veuille attendre avant d'accoster. Parfois, une différence de quelques minutes suffit pour qu'une manœuvre difficile et dangereuse devienne sûre et facile; p. ex., l'accostage à un quai exposé aux courants de marée, si l'on attend l'étale, etc. Même une attente d'une demi-heure ou plus est alors justifiée.

L'analyse montre encore qu'en 1964 on employa 40 des pilotes de la circonscription de Québec soit pour assurer la relève pour des accostages, soit encore pour procéder à des accostages ou à des mouvements dans le port de Québec.

#### *b) Analyse des services des pilotes de Québec*

Dans 75 des 417 arrivées (18%) le bâtiment ne fut pas accosté par le pilote de fleuve. A une exception près, on n'en indiquait pas la raison mais, d'après les dossiers, il s'agissait clairement, dans la plupart des cas, de circonstances indépendantes de la volonté du pilote. En fait trois bâtiments seulement furent accostés par un pilote spécialement affecté, dès leur arrivée, et trois autres dans l'heure qui suivit. Dans 27 cas, il est évident que le changement de pilote fut dû à des circonstances qui n'impliquaient pas le pilote, puisque les bâtiments restèrent au mouillage de Québec beaucoup plus longtemps que ce qu'exigeait la renverse de la marée; 12 d'entre eux attendirent entre 10 et 20 heures et 14, plus de 20 heures, y compris 3 qui restèrent

PORT DE QUÉBEC — ARRIVÉES EN 1964

Emplacement*	Pilotes de Québec				Pilotes de Montréal				Total général
	Ininterrompus	Interrompus		Totaux	Ininterrompus	Interrompus		Totaux	
		Mouillage	Courant			2 <sup>e</sup> pilote	Mouillage		
<i>Secteur est</i>									
Bassin Princesse-Louise									
Bassin—									
Postes 1 à 7.....	6	2	1	15	24	2	0	0	2
Avant-bassin—									
Postes 14, 18 et 19.....	2	1	1	3	7	8	3	1	16
Poste 20 (réception des grains)	1	0	0	2	3	6	0	0	14
					34				32
Pointe-à-Carcy					7				18
Postes 8, 22 et 21.....	4	0	1	2	7	17	1	0	25
Brise-lames									
Poste 18 (réception des grains).....	1	0	0	0	1	21	0	0	24
Postes 18/26 et 26.....	11	0	0	4	15	25	7	1	52
Poste 25.....	6	1	0	5	12	28	9	0	55
					28				131
Estuaire Saint-Charles									
Poste 27.....	19	3	3	4	29	37	12	0	53
Poste 28.....	14	3	0	4	21	18	3	0	30
Postes 28/29 et 29 (expédition des grains)	17	4	0	9	30	57	13	2	87
Postes 30, 31 et 32 ( <i>Canadian Import</i> ).....	3	1	3	4	11	18	1	2	25
Quai de l'Anglo-Pulp.....	0	0	0	2	2	10	0	0	11
Poste 50.....	7	1	0	0	8	15	0	0	16
Sans indication de poste.....	0	0	0	0	0	2	0	0	2
					101				224
									325

<b>Secteur ouest</b>	140	19	3	11	173	116	7	2	12	137	330
Anse-au-Foulon— Sections 1 à 8.....	1	1	0	2	4	1	0	0	0	1	
Postes pétroliers. Poste de l' <i>Irving Oil</i> (Quai de Sil- lery).....	0	1	0	5	6	7	1	0	1	9	
					183					147	
<b>Secteur central</b>											
Quai de la Reine.....	0	0	0	0	0	9	0	0	0	9	
Quai de la CSL.....	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	
					1					9	10
<b>Rive sud</b>											
Quais de Lauzon et bassins de radoub.....	27	1	1	1	30	37	0	0	4	41	
Quais de Lévis.....	5	0	0	2	7	1	1	0	0	2	80
					37					43	
<b>Non identifié sur les «fiches de pilo- tage».....</b>	23	3	0	0	26	42	4	1	0	47	73
	288	41	13	75		477	62	9	103	651	1,068
		342			417	548					

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1466p.

\*Les postes indiqués comme section ont été inscrits en tant que section du terminal de l'Anse-au-Foulon; si l'on indiquait un simple numéro, on l'a inscrit comme n° de poste; p. ex. la section 8 a été placée à l'Anse-au-Foulon et le n° 8 désigne le poste n° 8 (Pointe-à-Carcy).



plus de 2 jours. Ces 27 cas ne comprennent pas trois navires destinés à s'amarrer dans le bassin et qui restèrent mouillés moins de 15 heures; c'est, en effet, un bassin à flot qui n'est ouvert qu'à la pleine mer.

C'est-à-dire qu'à l'exception possible de 6 cas, si l'on eut recours aux services d'un pilote spécialement affecté à l'accostage, ce ne fut pas en vue de diminuer le retard; le capitaine jugea probablement préférable de libérer le pilote de fleuve au lieu de le garder à bord durant la longue et inévitable attente imposée par l'impossibilité d'accoster dès l'arrivée pour des motifs indépendants de la volonté du pilote, tels que l'indisponibilité de postes ou l'inaccessibilité du bassin (15 fois).

Dans 342 cas (82%), le navire fut accosté à Québec par le pilote de fleuve de Québec, à la fin du trajet; dans 54 cas (12.9%) seulement, le navire subit quelque retard et, la plupart du temps, la cause en était attribuable à des circonstances indépendantes de la volonté du pilote.

L'analyse par secteurs du port de ces 54 cas et des 75 cas où il y eut changement de pilote indique ce qui suit:

- (i) Bassin Princesse-Louise. Comme on l'a vu précédemment, il est impossible d'y pénétrer avant la pleine mer, et il s'ensuivra de longs retards à moins que les navires ne se présentent à ce moment précis. On ne peut entrer dans l'avant-bassin qu'à vitesse très réduite, d'une part, parce que l'entrée en est étroite et que, d'autre part, il est peu spacieux; un bâtiment doit donc avoir peu de vitesse tout en restant manœuvrant. L'entrée, étant sur le fleuve, reste soumise directement au courant; on ne peut donc entrer dans l'avant-bassin à vitesse réduite qu'à l'étales; un courant de marée de quelques nœuds seulement, de flot ou de jusant, rend l'opération dangereuse et la plupart du temps impossible. Dans ces conditions, la disponibilité d'un groupe de pilotes affectés aux accostages n'améliorerait pas la situation. Il faudrait encore attendre l'état voulu de la marée et il en résulterait toujours de longs délais en ce qui concerne l'entrée dans le bassin à flot. C'est sans doute la raison pour laquelle la plupart des navires à destination du bassin Princesse-Louise furent pris en charge par un second pilote après une attente assez longue au mouillage. En 1964, 8% seulement des navires qui s'amarrèrent dans ce bassin avaient un pilote de Québec à bord.
- (ii) Les pilotes de Québec n'ont accosté que très rarement aux postes d'amarrage du brise-lames (18, 18/26, 26 et 25): 28 arrivées seulement, soit moins de 7% du total, contraste frappant avec les opérations effectuées par les pilotes de Montréal. Dans 18 cas les navires accostèrent dès leur arrivée. Le pilote de fleuve n'attendit qu'une fois, au mouillage, pour aller au poste 25 par jusant. Dans 9

cas, il y eut changement de pilotes mais, comme on l'a vu, sans indication du motif. Il est cependant évident que, dans certains cas, les causes étaient autres que la marée puisqu'un navire resta au mouillage plus de dix heures et un autre, plus d'une journée.

(iii) Il y a très peu de trafic dans le secteur de la Pointe-à-Carcy. En 1964, les pilotes de Québec n'y conduisirent que 7 navires (moins de 2% du trafic). Ce secteur est donc négligeable pour l'appréciation de la difficulté actuelle.

(iv) L'estuaire de la rivière Saint-Charles et le terminal de l'Anse-au-Foulon sont les zones où se rendent la plupart des navires ayant des pilotes de Québec à bord. En 1964, 24.4% allèrent aux postes de la rivière Saint-Charles et 42.5% au terminal de l'Anse-au-Foulon. Comme on l'a vu ci-dessus, la difficulté majeure, en ce qui concerne la rivière Saint-Charles, est d'entrer avec le courant traversier provoqué par la marée montante à proximité du brise-lames. La difficulté s'accroît par vent de nord-est qui peut aussi gêner l'accostage aux quais du côté ouest. Cependant, en 1964, en ce qui concerne 60 arrivées sur 101, les conditions furent satisfaisantes ou les difficultés surmontées par les pilotes puisque les bâtiments accostèrent dès leur arrivée. Dans 12 cas le pilote de fleuve fut retardé avant de pouvoir accoster et la raison fut donnée pour 6 de ces cas: 1 fois, par la marée; 3 fois, par indisponibilité de remorqueurs; 1 fois, par indisponibilité de poste et 1 fois, par l'attente des ordres. Dans les 23 cas comportant un changement de pilote, on n'indique pas les raisons, mais il est évident que ce n'était pas toujours du fait de la marée. Deux bâtiments attendirent plus de 2 jours et un autre, plus d'une journée. Dans un cas, un bâtiment se présenta pendant le jusant mais ne fit pas son accostage et, dans un autre, le bâtiment attendit 4 h après le début du jusant avant de gagner son poste d'amarrage. Si l'on avait noté les raisons exactes du retard, on peut assumer qu'elles étaient les mêmes que celles que nous venons de mentionner. On peut en conclure que dans de très rares cas l'existence d'un groupe de pilotes lamaneurs eût pu améliorer quelque peu la situation puisque la plupart des retards échappaient au contrôle du pilote, aussi expérimenté et reposé fût-il.

(v) Des 177 navires venant de l'aval qui accostèrent au terminal de l'Anse-au-Foulon, avec ou sans changement de pilote, 36 (20%) furent retardés pour une raison quelconque. Dans 17 cas, on l'indique: 9 fois, le poste n'était pas libre; 2 fois, on dut attendre la marée pour accoster tribord à la demande du capitaine (vraisemblablement à cause de l'arrimage de la cargaison à décharger ou à charger); les autres raisons étaient l'avance sur le E.T.A.,

l'attente des ordres de l'agent, des ennuis de machiné, l'attente des remorqueurs. Deux fois seulement, on indiquait l'état de la marée. Dans certains cas, où l'on n'indiquait aucun motif, la marée n'était certainement pas en cause; p. ex., un navire attendit au moins 12 h au mouillage. Dans treize cas, les retards étaient si importants que le capitaine jugea bon de libérer le pilote de fleuve pour reprendre plus tard un autre pilote pour l'accostage. Il est bon de noter que ce secteur ne présente aucune difficulté du point de vue de l'heure ou de la marée, mais qu'il y avait néanmoins un pourcentage élevé de retards.

- (vi) Comme on l'a vu plus haut, l'accostage au quai de la compagnie Irving est extrêmement difficile, et il convient de noter que les six bâtiments conduits par des pilotes de Québec n'accostèrent pas dès l'arrivée. Dans cinq cas les retards étaient si importants qu'on libéra le pilote de fleuve et que l'accostage fut effectué par un nouveau pilote lorsque les conditions furent favorables. Les pilotes ont témoigné que si l'on avait procédé autrement le navire eût été en danger. On peut donc douter que des pilotes spécialement chargés de l'accostage eussent agi d'une autre manière. Quoi qu'il en soit, le trafic y est négligeable.
- (vii) Les bâtiments qui accostent aux quais et aux cales sèches de Lauzon sont généralement en avaries et peuvent n'être pas aussi manœuvrants que les autres. Ils doivent attendre la marée qui leur permette d'entrer en cale sèche. Les retards sont donc occasionnés par des circonstances échappant au contrôle des pilotes.

*c) Analyse des services des pilotes de Montréal*

On avait laissé entendre à la Commission que la difficulté majeure, à Québec, venait du fait que les pilotes de Montréal retardaient très souvent leur arrivée pour attendre la marée favorisant l'accostage, et que les agents y remédiaient en recourant aux services d'un pilote de Québec pour accoster le navire dès son arrivée plutôt que de le faire mouiller pour attendre le renversement de marée. Cependant l'analyse des fiches de pilotage de 1964 montre une situation entièrement différente et corrige l'impression donnée par la preuve.

- (i) La plupart des navires auxquels on attribue les postes les plus difficiles sont manœuvrés par des pilotes de Montréal qui, en 1964, accostèrent 131 bâtiments aux postes du brise-lames (les pilotes de Québec, 28) et 224 dans l'estuaire de la rivière Saint-Charles (contre 101 pour les pilotes de Québec). Les pilotes de Montréal assurèrent donc 73.3% du trafic de ce secteur et les pilotes de Québec, 26.7%.

- (ii) Malgré tout, les pilotes de Montréal accostèrent plus souvent dès l'arrivée, dans l'estuaire de la rivière Saint-Charles et au brise-lames, c.-à-d. 65.1% de leurs bâtiments, contre 60.5% pour les pilotes de Québec.
- (iii) Les pilotes de Québec furent relevés à l'arrivée, aux fins d'accostage, 75 fois et ceux de Montréal, 103 fois. Si l'on attache une signification à ces statistiques, elles indiquent de meilleures performances des pilotes de Montréal par comparaison au nombre total d'accostages, puisque les pilotes de Québec furent relevés dans la proportion de 18%, contre 15.8% pour les pilotes de Montréal.
- (iv) Il semble que le pilote effectuant l'accostage n'ait été que rarement un pilote de relève. L'accostage se fit sans délai pour 8 bâtiments seulement sur les 103 de (iii), ci-dessus, et 3 autres accostèrent dans l'heure suivant l'arrivée. Dans les 92 autres cas, l'accostage semble avoir été retardé pour des raisons indépendantes de la volonté du pilote (quelle que fût sa circonscription), parce que le capitaine, étant donné les circonstances, jugea préférable de libérer le pilote plutôt que de le garder.

Les raisons de la relève ne sont indiquées que dans 4 cas: panne de radar, attente des remorqueurs, accumulation de glaces empêchant l'accostage, attente de la basse mer pour entrer sans danger dans la cale sèche Lorne. L'analyse des documents montre cependant qu'il ne pouvait s'agir de la marée dans 34 cas, puisque les bâtiments attendirent au mouillage plus de 10 heures. On trouvera ci-dessous la répartition des retards dans ces 103 cas où, pour une raison ou pour une autre, le capitaine décida de libérer le pilote de Montréal pour recourir aux services d'un nouveau pilote pour l'accostage (équivalent à un mouvement effectué par un pilote de Québec):

Accostage à l'arrivée.....		8
Accostage dans l'heure suivant l'arrivée.....		3
Accostage entre 1 et 2 h suivant l'arrivée.....		3
Accostage entre 2 et 3 h	d°	12
Accostage entre 3 et 4 h	d°	7
Accostage entre 4 et 5 h	d°	9
Accostage entre 5 et 6 h	d°	11
Accostage entre 6 et 7 h	d°	5
Accostage entre 7 et 8 h	d°	5
Accostage entre 8 et 9 h	d°	3
Accostage entre 9 et 10 h	d°	4
Accostage entre 10 et 20 h	d°	15
Accostage entre 20 h et 2 j	d°	10
Accostage entre 2 j et 3 j	d°	5
Accostage entre 3 j et 4 j	d°	1
Accostage après 4 j et plus	d°	2

Dans 71 cas seulement sur 548, le pilote de Montréal mouilla avant d'accoster ou perdit du temps en étalant le courant. Dans la plupart des cas on indique les raisons:

- (i) Dans 19 cas, attendre les conditions favorables de marée, 4 fois pour accoster aux postes du brise-lames et 12 fois, dans l'estuaire de la rivière Saint-Charles. Le plus long retard fut de 4 h 25 mn et la moyenne des retards, de 2 h.
- (ii) Dans 15 cas, aucun poste libre.
- (iii) Dans 7 cas, pas de remorqueurs disponibles immédiatement. Sauf en un cas particulier, la moyenne de ces retards fut inférieure à 1h.
- (iv) Dans 4 cas, l'état des glaces empêcha l'accostage et le bâtiment dut attendre que les remorqueurs les aient dégagées.
- (v) Il y eut aussi d'autres raisons; p. ex., dans 2 cas, le capitaine exigea l'accostage tribord à quai et il fallut attendre le jusant; dans un autre cas, le retard fut attribuable à une avarie de machine; dans un autre, le bâtiment arriva avant l'heure prévue; dans un autre, ce fut la brume; dans un autre le mauvais temps empêcha l'entrée dans l'avant-bassin.

Pour ce qui est des autres cas, aucun motif ne fut indiqué, mais il est probable qu'il s'agissait d'une des raisons mentionnées.

Il semble que l'on puisse en conclure que la création d'un service obligatoire d'accostage n'aurait rien changé et qu'on aurait gagné peu de temps tandis que les armateurs eussent payé des droits de pilotage supplémentaires pour les mouvements dans 890 cas, alors qu'un changement de pilote n'était ni nécessaire ni utile.

Si l'on avait constitué un groupe de pilotes chargés des accostages et des mouvements dans le port de Québec, ils auraient, en 1964, assuré les services suivants (pièce 1466p):

Accostage de bâtiments montants.....	417
Accostage de bâtiments descendants.....	651
Mouvements de quai à quai.....	123
Mouvements du quai au mouillage.....	22
Mouvements du mouillage au quai.....	80
Mouvements d'un mouillage à un autre.....	16
Total.....	1,309

Avec une moyenne de \$20 par mouvement, les pilotes de ce groupe spécial eussent gagné un total de \$26,180 en 1964 (avec la majoration de 50% imposée en 1965, le montant se fût élevé à \$39,270). Ce sont des montants bruts dont il faut déduire la cotisation de 10% à la caisse de

retraite, les contributions des pilotes à leurs différentes organisations, et les frais de transport, fort élevés pour des pilotes de port du fait de la fréquence de leurs affectations. En fixant à 4 le nombre de pilotes spécialisés nécessaires pour satisfaire la demande en évitant tout retard aux bâtiments, les recettes brutes exigées, en 1964, pour porter le revenu brut de ce groupe au niveau de celui des pilotes de fleuve, eussent été de \$71,000, obligeant ainsi à relever la moyenne des droits pour ce service à \$55, non compris les frais d'utilisation de la vedette du pilote.

Les fiches de pilotage de 1964 indiquent 34 cas d'un droit de mouvement effectué par un pilote de Montréal dans le port de Québec. Bien que rien dans la loi ni dans le règlement ne stipule actuellement que tous les mouvements dans le port de Québec soient effectués obligatoirement par des pilotes de la circonscription de Québec, c'est la règle suivie. Ces 34 cas ne constituent cependant pas des exceptions, mais sont dus à des circonstances incontrôlables. Au début ces affectations furent données pour un trajet, mais des circonstances défavorables ou inévitables empêchèrent de le terminer. Les détails concernant chaque entrée fournissent l'explication nécessaire. P. ex., dans la plupart des cas, le pilote avait embarqué pour un trajet vers l'amont mais certaines raisons telles qu'une avarie de machine ou, en hiver, l'état des glaces, l'empêchèrent de continuer le voyage et l'obligèrent à retourner à un poste d'amarrage à Québec. L'autorité de pilotage de Montréal n'imposait alors qu'un droit de mouvement, conformément à son tarif, plutôt qu'un droit de trajet partiel. Ce sont des cas imprévus qui n'auraient pas pu être confiés à des pilotes de Québec.

L'analyse, faite par la Commission, des sinistres maritimes, accidents et incidents survenus au cours de l'accostage, de l'appareillage, ou au mouillage, révèle un fait troublant: ils sont presque deux fois plus fréquents que ceux qui survinrent au cours d'un voyage normal de navigation (Cf. p. 356 et Appendice A). Cependant, dans l'ensemble, ils ne sont ni trop fréquents ni particulièrement graves. Il eût pu être révélateur de s'assurer, dans chaque cas, de la cause, en vue de déterminer si elle était le manque d'habileté ou de connaissance, ou des risques qui auraient pu être évités par l'attente d'un changement de marée. Les renseignements accessibles indiquent que beaucoup d'autres facteurs y contribuèrent, tels qu'une erreur d'un capitaine de remorqueur ou une panne de machine. Mis à part ces cas, le nombre des accidents impliquant la responsabilité du pilote n'est pas assez élevé pour indiquer une situation générale que pourrait redresser la constitution d'un groupe de pilotes lamineurs.

Au cours de la période de 9 années, de 1956 à 1964, les pilotes de Québec furent impliqués dans 88 sinistres maritimes, accidents ou incidents survenus en cours de navigation, et dans 148 cas survenus au cours de l'accostage ou au mouillage dans les divers havres et ports de la circonscription. Quant à ceux-ci, il s'agissait généralement d'accidents mineurs. Des 148

### *Circonscription de pilotage de Québec*

cas, deux seulement peuvent être classés comme sinistres majeurs (un échouement majeur, et des avaries graves—d'un coût de plus de \$50,000—à un navire ayant heurté un quai); 121 cas constituaient des sinistres mineurs (4 cas d'échouement mineur, 71 cas d'avaries légères aux bâtiments heurtant un quai, 24 cas d'abordage d'un ou de plusieurs autres bâtiments au cours de l'accostage, 4 cas d'abordage d'un autre navire au mouillage, et 18 autres).

En 1963, des 34 sinistres maritimes, accidents ou incidents signalés, 26 eurent lieu au cours de l'accostage, de l'appareillage ou du mouillage, dont 12 cas de heurt d'un quai, 3 de heurt d'un autre bâtiment au cours de l'accostage et 3 de heurt d'un autre bâtiment au mouillage. Les rapports de 1964 sont beaucoup plus satisfaisants. Bien que les pilotes de Québec aient exécuté 834 accostages, mouillages ou mouvements dans le port de Québec, il n'y eut que huit cas (12 pour toute la circonscription) au cours de manœuvres d'accostage, d'appareillage ou de mouillage. Six cas concernaient le heurt d'un quai, dont 5 résultèrent en avaries mineures pour les navires en cause.

Quant aux pilotes de Montréal, au cours de ces 9 années, sur un total de 772 sinistres, accidents et incidents, 502 se produisirent au cours de l'accostage ou au mouillage, dont 4 à Québec. Cette année-là, les pilotes de Montréal effectuèrent 685 accostages, mouillages ou mouvements dans le port de Québec.

Les navires subirent, le plus souvent, des avaries mineures, mais dans certains cas, elles furent graves. Comme on peut le voir à la rubrique «Sinistres maritimes» ci-dessous, les dommages aux installations furent, dans l'ensemble, généralement très légers. Elle énumère en détail les sinistres maritimes, accidents et incidents survenus au cours de l'accostage, de l'appareillage ou du mouillage dans le port de Québec, en 1964, et impliquant des pilotes des circonscriptions de Québec et de Montréal.

#### I. SINISTRES MAJEURS (avec ou sans perte de vie):

—Néant

#### II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie):

##### a) *Échouements mineurs*

—Néant

##### b) *Avaries mineures au navire*

###### (i) Heurt d'un quai:

1. 14 avril (pilote de Montréal)—*Willowbranch*, Anse-au-Foulon, avarie non précisée. Cause: erreur du capitaine.
2. 29 avril (pilote de Québec)—*Nipigon Bay*, bassin Princesse Louise, section 18, avarie au gouvernail. Cause: obstacle sous-marin.
3. 2 mai (pilote de Québec)—*Palamedes*, quai 26, une tôle endommagée. Cause: *erreur du pilote*, manœuvre.
4. 3 juillet (pilote de Québec)—*Wabana*, postes 1-2 du bassin, deux tôles de bordé endommagées. Cause: erreur de manœuvre du remorqueur.

5. 3 août (pilote de Québec)—*Baskerville*, hangars 25-26, deux tôles et une cloison endommagées. Cause: erreur de manœuvre du remorqueur.
  6. 19 août (pilote de Québec)—*Rapallo*, hangar 27, pavois endommagé. Cause: absence de défenses, manœuvre.
- (ii) Collision avec un navire au cours de l'accostage ou de l'appareillage:  
2 juillet (pilote de Montréal)—*Imperial Halifax* aborde le *Saguenay* en entrant en cale sèche, avarie non signalée. Cause: *erreur du pilote*, manœuvre.
- (iii) Collision avec un navire au mouillage:  
—Néant
- (iv) Divers:
1. 12 juillet (pilote de Montréal)—*Sea Transport* perd une ancre. Cause: rupture de la chaîne.
  2. 3 novembre (pilote de Montréal)—le *Clement* heurte le pont du bassin Princesse-Louise, avarie non signalée. Cause: défaillance mécanique, mouvement erroné de la machine.

### III. ACCIDENTS (sans avarie au navire):

- a) *Dommages au quai*  
16 juillet (pilote de Montréal)—*Elmbranch*, poutres du hangar endommagées. Cause: *erreur du pilote*, manœuvre.
- b) *Dommages aux bouées*  
—Néant
- c) *Divers*  
—Néant

### IV. INCIDENTS (sans aucun dommage):

- a) *Heurt d'un quai*
1. 21 août (pilote de Québec)—*Tanais*, cale sèche de Lauzon, dommage non signalé. Cause: aucun remorqueur disponible; au cours de la manœuvre, l'arrière porte sur le coin de l'entrée.
  2. 21 décembre (pilote de Québec)—*Hornero*, hangars 18-26 à 25, dommage non signalé. Cause: état des glaces.
- b) *Collision avec un navire à quai*  
4 mai (pilote de Québec)—*Mormacisle* aborde *La Hacienda* au hangar 25, dommage non signalé. Cause: vent et remorqueur, manœuvre.
- c) *Collision avec un navire au mouillage*  
—Néant
- d) *Heurt de bouées*  
—Néant
- e) *Divers*  
14 avril (pilote de Québec)—*Phillip R. Clarke*, au mouillage de Québec, ancre engage un câble métallique et l'arrache. Cause: mouillage par brume.

### d) *Recommandations reçues*

En vue de résoudre partiellement ce problème et d'améliorer aussi les conditions de travail des pilotes de Québec, la Fédération des pilotes, au nom des seuls pilotes de Québec, recommanda la création d'un groupe de pilotes lamaneurs en vue de relever les pilotes de fleuve pour l'accostage des bâti-



ments montants. Cette recommandation ne concerne pas les bâtiments appareillant de Québec pour aller vers l'aval, car le pilote de fleuve devrait, dans ce cas, être reposé et prêt à remplir sa tâche (Cf. p. 91).

Cette recommandation ne traite que très partiellement du problème car il semble ressortir de la preuve que les pilotes de la circonscription de Québec accostent presque toujours dès l'arrivée de leurs navires sauf en cas d'impossibilité, et, bien qu'émise par la Fédération des pilotes, elle ne traite pas du cas des pilotes de Montréal qui arrivent à Québec, de Trois-Rivières. Le pilote Rousseau expliqua que le trajet étant plus court et les radiocommunications, meilleures (elles se sont grandement améliorées depuis), les pilotes de Montréal (fleuve) n'éprouvent pas le même besoin d'être relevés.

Les pilotes de Montréal ne réfutèrent pas la recommandation ni n'en firent une semblable, étant sans doute satisfaits de la situation actuelle. L'autorité de pilotage signala cependant que lors de l'enquête faite sur les manières de procéder des pilotes de Montréal, ceux-ci recoururent au même argument que ceux de Québec, c.-à-d. qu'un pilote ayant terminé un trajet long et fatigant ne se sent pas suffisamment reposé pour effectuer la difficile manœuvre d'accostage de bâtiments dans des conditions défavorables.

La proposition n'est pas nouvelle. Ce fut l'une des questions discutées le 3 janvier 1961, lors de la réunion d'hiver des armateurs, agents, pilotes et représentants de l'autorité de pilotage. Le procès-verbal de la réunion porte (Appendice 61—Mémoire de la Fédération des armateurs\* [pièce 726]):

«5. Les pilotes recommandèrent la création d'un cadre spécial de pilotes lamenés chargés de tous les bâtiments accostant un quai du port de Québec ou en appareillant. Ils soutinrent qu'en affectant un ou plusieurs de leurs pilotes à ces fonctions, ces hommes, devenant plus habiles, emploieraient moins souvent des remorqueurs et qu'il en résulterait, dans l'ensemble, une économie, nonobstant l'imposition d'un nouveau droit de lamanage pour ce service distinct.»

Un comité composé du pilote Rousseau, du capitaine Gendron et de représentants du ministère des Transports et des armateurs fut chargé d'étudier la question.

Quelques jours plus tard, dans son allocution aux pilotes, à l'assemblée annuelle, en janvier 1961 (pièce 683), le président de la Corporation des pilotes rendit compte que le comité avait pressenti à ce sujet l'autorité de pilotage, suggéré la création d'un comité d'étude et que l'autorité avait approuvé. Dans son rapport annuel suivant, il déclara qu'après une étude approfondie de la question par le comité il apparaissait que la proposition ne serait pas financièrement avantageuse actuellement puisque sa réalisation exigerait au moins 2 ou 3 pilotes et que les droits que leur rapporteraient les accostages et les mouvements représenteraient un revenu inférieur au revenu moyen des autres pilotes.

---

\* Traduction.

La question fut de nouveau soulevée, mais, différemment, quelques semaines plus tard à l'assemblée d'hiver suivante tenue à Montréal les 26 et 27 février 1962, car c'était un des points du mémoire distribué d'avance en prévision de l'assemblée. Tous les pilotes demandaient alors la création pour le port de Québec, d'un droit spécial d'accostage et d'appareillage, plutôt qu'un groupe de pilotes lamaneurs. Les pilotes de Québec étaient disposés à faire l'accostage à la fin d'un trajet, à condition qu'ils reussent une rémunération supplémentaire. Aucun accord n'intervint sur cette proposition ni sur aucun des points concernant le tarif et la rémunération des pilotes.

Le 6 mars 1962, la Fédération des pilotes intervint et adressa au Ministre et au sous-ministre une lettre leur demandant de prendre des décisions sur toutes les questions pendantes, y compris celle-là.

Le 14 mars, M. Cumyn, directeur des Règlements de la marine, répondit à la Fédération (pièce 761). Au regard de cette question, il déclara que le nouveau droit requis n'était pas justifié, car il entraînerait une majoration des taux inacceptable étant donné que les gains des pilotes en 1961 excédaient de beaucoup \$14,500<sup>5</sup>.

Les pilotes ne renoncèrent pas et ce fut un des points discutés au cours des négociations et des réunions d'hiver de 1962. Néanmoins lorsque les pilotes de Québec décidèrent de se mettre en grève parce que les négociations avec l'autorité ayant trait à leurs recommandations et demandes étaient arrivées au point mort, ils prirent le parti de ne pas insister sur les demandes moins importantes (dont celle-là) dans l'espoir d'éviter la grève en limitant leurs demandes aux points les plus importants. Par la suite, ils décidèrent d'inclure la proposition initiale dans leur mémoire à la Commission.

Les motifs invoqués à l'appui par les pilotes sont: améliorer leurs conditions de travail, fournir un meilleur service de pilotage, accroître l'efficacité et la sécurité.

Lorsqu'un pilote de fleuve, venant des Escoumins, arrive à Québec, il a piloté sur une distance de 123 milles, et s'il vient de la rivière Saguenay, quelque 160 milles. Outre la longueur du trajet, il peut avoir rencontré du mauvais temps et effectué du pilotage de nuit si bien qu'il est fatigué juste au moment où il lui faut effectuer une délicate manœuvre d'accostage exigeant de lui une connaissance complète et à jour des quais, des marées et des vents, facteurs qui influent sur la manœuvre. On a signalé qu'un pilote n'hésiterait pas à accoster à la fin d'un bon et rapide trajet (de jour, p. ex.) et s'il n'était pas fatigué mais qu'après un long trajet de nuit et arrivant très tôt le matin il pouvait bien trouver difficiles les conditions du port et recommander le mouillage qui lui permet de se reposer en attendant des conditions plus favorables. Cette solution entraîne un retard de 6 à 8 h.

<sup>5</sup> En 1963, la moyenne des gains, après déduction de la cotisation de retraite, était de \$14,241.05, et le salaire net moyen, après déduction des dépenses de la Corporation des pilotes, \$14,163.96 (Cf. p. 520).

Un pilote spécialisé dans le lamanage donnerait de meilleurs services, épargnant ainsi aux armateurs des pertes de temps et les frais supplémentaires qu'entraînent des retards imprévisibles. Les pilotes firent observer que le fait d'accoster 3 ou 4 navires par jour rend indubitablement plus habile que de n'effectuer cette manœuvre qu'une fois par semaine, et qu'il en résulterait une économie de temps et, probablement, de frais de remorqueurs puisqu'un spécialiste frais et dispos manœuvrerait avec plus de confiance et moins de risques d'accident. Du fait de sa grande expérience et de son adresse il aurait moins souvent besoin de l'aide de remorqueurs.

Ils invoquèrent d'autres arguments qui perdent de leur valeur depuis l'établissement du système de contrôle du trafic maritime (Cf. p. 190). Le pilote à bord demandait les remorqueurs alors que le navire était encore loin de Québec; ignorant les conditions atmosphériques régnant dans le port, il avait tendance, du point de vue de la sécurité, à en demander plus qu'il n'était nécessaire. De plus, le pilote n'avait aucun moyen de connaître les conditions actuelles du trafic portuaire ni la situation au quai où il devait accoster. S'il disposait d'une aire de manœuvre suffisante il se pouvait qu'il n'eût pas besoin de remorqueurs. Ils disaient qu'un pilote lamaneur au courant de la situation locale ne demanderait que les remorqueurs strictement nécessaires, au besoin, et pourrait effectuer l'accostage sans les retards subis par un pilote qui doit faire face au dernier moment à des circonstances imprévues. De plus, du point de vue de la sécurité, il vaudrait mieux que cette manœuvre difficile fût exécutée par un pilote reposé.

Les pilotes ajoutèrent que cette méthode avait fait ses preuves dans d'autres grands ports du monde; ils se référèrent à l'expérience acquise au cours de leurs visites de ports tels que Southampton, Rotterdam, Anvers, Hambourg, Stockholm, New York et aux bassins de Londres et de Liverpool. Dans tous ces ports le pilote de fleuve est relevé par un pilote lamaneur dès que le navire arrive aux limites du port.

Un pilote de fleuve allant vers l'amont devrait être relevé quelque peu en aval de Québec. Son travail en serait allégé dans une certaine mesure, mais les pilotes n'admettent pas qu'il faille réduire les droits gagnés par le pilote de fleuve du montant des droits de lamanage. Par ailleurs, ceux-ci devaient être suffisamment élevés pour procurer au pilote lamaneur une rémunération convenable. Ils mentionnèrent qu'à New York les droits de lamanage sont inclus dans les frais du remorqueur et que le capitaine de ce dernier est, en fait, le pilote lamaneur.

On a recommandé que la relève du pilote se fasse au coude de Lauzon, à quelque distance en amont des chantiers maritimes, dans les parages de la bouée 138B. Le pilote lamaneur pourrait embarquer d'un remorqueur, si l'on en utilise un; sinon, d'un bateau-pilote dont la nécessité élèverait encore les frais.

M. Maheux déclara qu'au cours de ses fonctions de surveillant il était entendu qu'on demanderait, pour l'accostage, un pilote, si le trajet des Escoumins vers l'amont avait été fatigant pour le pilote à bord, mais ce besoin était si rare qu'il ne valait pas la peine d'en parler. Ce cas concernait les bâtiments à destination du bassin ou des postes exigeant d'attendre l'état favorable de la marée. Cela signifiait donc un mouillage ou une réduction de vitesse en vue de se présenter au bon moment et d'éviter ainsi le mouillage ou le paiement d'un droit de mouvement. M. Maheux discuta de la question avec les divers intéressés et il avait été convenu qu'après 15 h de service le pilote pourrait demander à être relevé pour l'accostage.

Le pilote Koenig ne pensait pas qu'un groupe spécial de pilotes lamaneurs à Québec s'imposait, mais il ajouta que si les armateurs étaient disposés à en faire les frais il n'y verrait pas d'objection.

Le pilote Gauthier de Montréal (fleuve) n'était pas favorable à l'idée de pilotes lamaneurs à Québec car il pensait que la procédure actuelle donnait satisfaction et qu'il ne voyait aucune raison de la modifier. Il n'avait jamais eu de difficultés avec un capitaine quand il lui avait conseillé d'attendre la marée avant d'accoster à Québec, et au cours de ses 28 ans de pilote il n'avait jamais reçu de plaintes des agents à cet égard. Il signala qu'à Québec tous les quais sont parallèles au fleuve ou au bassin, alors que ceux de Montréal sont perpendiculaires. En outre, Québec est soumis aux courants de marée tandis qu'à Montréal les courants courent vers l'aval. Avant que la circonscription de Montréal soit divisée à Trois-Rivières, il pilotait durant tout le trajet Québec-Montréal et accostait dès l'arrivée.

Les armateurs ne firent aucune objection à cette proposition à condition qu'il n'y eût pas de frais supplémentaires. Ils signalèrent qu'au moment des audiences de la Commission l'activité maritime du port de Québec était passablement ralentie. C'est ainsi que la *Cunard Line* ne touchait plus Québec pour y charger à cause des frais plus élevés, et ils pensaient que toute majoration des tarifs de pilotage se traduirait par une aggravation de la situation du port de Québec.

On signala que l'économie dont, d'après les pilotes, bénéficieraient les armateurs en employant des pilotes lamaneurs, ne jouerait pas pour tous les accostages, mais seulement dans les cas où le pilote de fleuve n'accosterait pas le navire. Dans les autres cas les armateurs devraient payer un droit de lamanage supplémentaire, sans compter les frais de bateau-pilote. M. Brodie signala que, chaque semaine, 6 ou 7 navires de sa compagnie faisaient escale à Québec, soit environ 300 trajets par an. L'emploi de pilotes lamaneurs dans le port de Québec, à \$20 par trajet (\$30 depuis 1965) entraînerait pour sa compagnie une dépense supplémentaire de \$6,000 par an (\$9,000 en 1965), sans compter les frais additionnels de bateau-pilote, et, bien qu'il fût possible dans certains cas, de réaliser quelques économies, on ne pouvait en faire une règle générale.

M. Colquhoun n'était pas favorable à la proposition, car si les pilotes avaient réussi à accoster les navires au cours des années précédentes, il ne comprenait pas pourquoi ils ne pourraient pas continuer à assurer ce service avec des aides de navigation modernes, des navires plus rapides et des installations améliorées.

Le Comité des armateurs était d'avis que le régime des pilotes spéciaux offrait plus d'avantages que le régime actuel; il pensait que cela provenait surtout du fait que les pilotes spéciaux se familiarisaient avec les navires de la compagnie pour laquelle ils travaillaient.

Le capitaine Norman E. Rees-Potter, surintendant maritime pour le Canada de la *Cunard Steamship Company*, déclara que celle-ci serait favorable à l'idée de pilotes lamaneurs dans le port de Québec, aussi bien pour les navires montants ou descendants, mais à deux conditions: pas de frais supplémentaires pour les armateurs et amélioration du service aux navires. L'essentiel, selon lui, était d'éviter les retards, en d'autres termes, qu'un pilote fût capable d'accoster le bâtiment indépendamment de l'état de la marée, de jour ou de nuit, avec des conditions atmosphériques normales, sans aucun délai coûteux au mouillage pour attendre des conditions favorables. Les pilotes lamaneurs devraient donc être spécialement entraînés pour ce genre de travail et le seul facteur déterminant leurs affectations ne devrait pas être leur rang sur le tour de rôle. Il ne voyait cependant aucune objection à ce que les pilotes spécialisés fussent choisis sur le tour de rôle des pilotes et fissent du pilotage de fleuve lorsqu'ils ne seraient pas affectés aux accostages.

Quant aux frais, le capitaine Rees-Potter était d'avis que les droits de pilotage, incluant le pilotage de fleuve et l'accostage, si l'on employait un second pilote, ne devraient pas être plus élevés, mais équitablement répartis entre les deux pilotes. Il ne s'opposait pas au paiement de frais supplémentaires pour le bateau-pilote, car ceux-ci sont minimes.

Il estimait que les pilotes lamaneurs devraient effectuer l'accostage de tous les bâtiments à Québec, en provenance de l'aval ou de l'amont, le but primordial étant d'éviter les retards coûteux. Du point de vue de la sécurité il pensait qu'il était raisonnable de relever les pilotes de fleuve de Québec venant des Escoumins, après un trajet ayant duré plus de 7 à 10 h, mais que pour les pilotes descendant de Trois-Rivières, il n'était pas question de sécurité (sauf dans des cas exceptionnels), et que cette proposition ne les concernait que pour la raison qu'ils étaient précisément ceux qui retardent le plus souvent les navires à destination de Québec.

#### (10) RÉVOLTES CONTRE L'AUTORITÉ DE PILOTAGE

De 1960 à 1963 inclusivement les rapports entre les pilotes et l'autorité de pilotage se détériorèrent au point qu'à l'automne 1960 la grève ne fut évitée que par un compromis de la dernière minute, mais en avril 1962 les pilotes firent la grève pendant neuf jours.

Ce n'était d'ailleurs pas la première fois. Les pilotes spéciaux s'étaient, une fois, mis en grève pour protester contre la proposition de leurs employeurs de réduire de \$12 à \$9 leur rémunération officielle. Au lieu d'assurer le service spécial, ces pilotes se conformèrent au tour de rôle. La grève fut de courte durée, les armateurs ayant renoncé à leur proposition (Cf. p. 266). Il y eut aussi une grève vers 1930, à la suite du refus des armateurs d'employer, à titre officieux, un second pilote en hiver et de le rétribuer personnellement. Cette grève, survenue à la fin de la saison, dura 2 j et prit fin lorsque les armateurs acceptèrent de réemployer le second pilote et de lui payer la rémunération officielle (Cf. p. 462).

### (11) MENACE DE GRÈVE EN 1960

L'année 1960 fut marquée, pour les pilotes de Québec, par de nombreuses difficultés. D'abord, par l'élection d'un nouveau groupe d'administrateurs décidés à abolir le régime des pilotes spéciaux et à améliorer les conditions de travail des pilotes. Ensuite, lorsqu'on inaugura la Voie maritime, les pilotes de Québec se rendirent compte qu'ils n'étaient plus aussi indépendants qu'avant ni aussi étrangers aux problèmes des autres circonscriptions du Saint-Laurent, et ils commencèrent à comprendre que de nombreux problèmes relatifs à l'organisation du pilotage étaient communs à toutes les circonscriptions.

Ce changement du conseil d'administration était l'aboutissement d'une sorte de révolte des pilotes du tour de rôle contre les pilotes spéciaux qui, jusque-là, avaient détenu le pouvoir. Le nouveau groupe fut élu après une campagne bien organisée (aucun des anciens administrateurs ne fut réélu [Cf. pp. 286 et suiv.]) et se mit immédiatement à l'œuvre pour réaliser les réformes proposées. Dans certains cas ils furent approuvés par l'autorité de pilotage, mais non par les armateurs; dans d'autres ils se heurtaient à une vive opposition de la part des deux groupes. Le transfert de la station de pilotes de Pointe-au-Père aux Escoumins, inspiré par le ministère des Transports, désapprouvé par l'ancien conseil d'administration mais approuvé par le nouveau, se fit sans retard; il en fut de même pour l'abolition du régime des pilotes du service spécial réclamée depuis des années par les pilotes du tour de rôle (Cf. p. 265). Il y eut tout de même désaccord sur la compensation de la perte de la rémunération officielle payée aux pilotes spéciaux.

Le climat devint encore plus mauvais (a) par la tentative de la *Dominion Marine Association* d'obtenir des exemptions pour les navires des Grands lacs sur tout le cours du Saint-Laurent (b) par la difficulté non résolue relative au droit des pilotes américains de piloter dans les eaux canadiennes après l'ouverture de la Voie maritime (c) par la demande faite le 22 mars 1960 au Ministre par la Fédération, en vue d'instituer une commission d'enquête chargée d'examiner et de réviser les conditions d'em-

ploi et de rémunération des pilotes du bas Saint-Laurent et de la Voie maritime (d) par l'édition, en mai 1960, d'une brochure de la Fédération des armateurs (Mémoire de la Fédération des armateurs [pièce 726, appendice 49]) et la campagne de presse qui s'ensuivit contre laquelle les pilotes se crurent obligés de se défendre.

En outre, à cette époque, alors qu'on étudiait une demande des pilotes pour une augmentation d'effectif de 75 à 77, l'autorité de pilotage suggéra une nouvelle formule pour fixer définitivement l'effectif à 75 et régler le volume de travail par des exemptions (Cf. pp. 241 à 243). Les pilotes s'y opposèrent. En outre les armateurs accentuèrent aussi leur pression pour qu'il leur fût permis de participer à l'examen des pilotes, et il restait à résoudre la question de légaliser les pratiques suivies au regard des affectations d'hiver.

Les pilotes des autres circonscriptions éprouvaient des difficultés, et la Fédération des pilotes du Saint-Laurent coordonnait l'action des différents groupes afin d'en accroître l'efficacité.

Du point de vue des pilotes de Québec, le litige majeur était le défaut de l'autorité de tenir sa promesse de les compenser de la perte, estimée à \$65,000, que leur avait infligée l'abolition du régime des pilotes spéciaux. Lors de son abolition dans la circonscription de Montréal, la saison précédente, on avait compensé approximativement les bonis officiels, payés jusque-là aux pilotes spéciaux par les armateurs, par des réajustements du tarif. Il avait été tenu pour acquis par les représentants de l'autorité de pilotage qui avaient discuté avec le Comité des pilotes de Québec que leur circonscription serait traitée sur le même pied. En fait, l'autorité avait assuré aux pilotes qu'ils ne perdraient rien au changement et qu'un réajustement du tarif compenserait leur perte.

La compensation de \$65,000 fut primitivement offerte aux pilotes par le sous-ministre lui-même dans une lettre du 25 janvier 1960 (pièce 688). Celle-ci traitait d'abord du transfert proposé de la station de pilotage, et le sous-ministre ajoutait les remarques suivantes sur le régime des pilotes spéciaux:

«En même temps, j'aimerais connaître l'opinion de votre comité sur l'opportunité de continuer la pratique actuelle de permettre à des compagnies de lignes régulières de n'employer que des pilotes de leur choix. L'habitude d'affecter des pilotes dits spéciaux à certains navires a été jugée inopportune dans la circonscription de Montréal où on l'a abolie en faveur d'un régime de classes, le pilotage des plus gros bâtiments étant réservé aux pilotes de la classe supérieure. En même temps, on a réajusté le tarif fixé dans le règlement, en vue de compenser la perte du revenu reçu à titre privé par les pilotes spéciaux.

Ce nouveau régime a donné satisfaction et l'autorité de pilotage envisagerait volontiers de l'étendre à votre circonscription.»

Fort de cette promesse, le Conseil d'administration éprouva peu de difficulté à obtenir le consentement de la plupart des pilotes et le 12 février le conseiller juridique des pilotes transmit au sous-ministre l'accord du Comité des pilotes à la substitution d'un régime de classes à celui des pilotes spé-

ciaux, et signalait qu'au cours des quelques semaines précédentes les représentants du ministère et ceux de l'Association des pilotes avaient mis au point les détails et qu'il semblait qu'un accord fût intervenu sur la plupart des aspects du nouveau régime de classes. Il ajoutait:

«Cet accord du Comité des pilotes sur le régime de classes proposé est donné sous réserve de l'application de la proposition des fonctionnaires du ministère en vue d'un réajustement du tarif fixé dans le règlement; en vue de compenser la perte du revenu touché, à titre particulier, par les pilotes spéciaux» (pièce 688, Annexe au bulletin du 30 avril 1960).

Le ministère alla même jusqu'à envoyer le capitaine D. R. Jones discuter avec les pilotes les modifications de tarif nécessaires. Au cours de cette réunion, tenue le 19 février, ils en vinrent à une entente à quelque \$3,000 près et le 22 février 1960 les pilotes écrivirent au capitaine Jones pour lui confirmer leurs conclusions.

A leur grand étonnement, les pilotes reçurent une lettre du sous-ministre, datée du 25 mars, les informant que l'autorité n'avait aucunement l'intention de leur accorder les \$65,000 promis parce que (a) les gains des pilotes de la circonscription de Québec s'étaient accrus substantiellement en 1959 et que l'on pensait que cette augmentation se poursuivrait en 1960 (b) la réduction de la longueur des trajets, par suite du transfert de la station de pilotage, entraînerait une diminution du volume de travail et (c) les gains des pilotes de la circonscription de Québec étant jugés sensiblement plus élevés que ceux des autres circonscriptions du Saint-Laurent, l'augmentation envisagée accentuerait donc cet écart, déjà considérable. Tout ce que l'autorité pouvait accorder était une prime spéciale pour les pilotes de la classe A, qui donnerait approximativement un revenu annuel de \$15,000.

En dépit du fait que cette décision constituait une volte-face au regard de l'attitude antérieure et de l'entente mutuelle intervenue avec les pilotes, l'autorité de pilotage rendit sa décision unilatérale applicable immédiatement, sans respecter les conditions convenues. Le 30 mars 1960 un télégramme du directeur des Règlements de la marine, M. Cumyn, informa les pilotes que l'autorité avait décidé d'abolir le régime des pilotes spéciaux et d'instaurer immédiatement le régime de classes, avec une majoration de \$25 pour les navires de la catégorie A, soit ceux de plus de 10,000 tjn.

Le 4 avril, le Comité des pilotes, accompagné de son conseiller juridique, se rendit à Ottawa et rencontra le ministre des Transports, le sous-ministre, M. Cumyn et le capitaine Slocombe en vue de protester et de tenter d'obtenir que l'autorité tînt parole.

Le 6 avril, les pilotes écrivirent au Ministre, en signalant que:

- a) le refus d'une hausse du tarif se traduirait pour chaque pilote par une perte moyenne de \$1,000, et, dans certains cas, de \$2,500;
- b) environ la moitié des pilotes seraient touchés puisqu'ils étaient des pilotes spéciaux;



- c) ils avaient coopéré avec l'autorité pour abolir le vieux régime, mais déplorait le fait que ce fût à leurs dépens et, contrairement aux promesses faites.

Le 12 avril le Ministre répondit en se référant à leur réunion du 4 avril. Au sujet de l'indemnité, il signalait que la création d'une catégorie A de navires obligerait les compagnies dont certains navires appartenaient à cette catégorie et qui, jusqu'ici, n'avaient payé aucun boni parce qu'elles n'employaient pas de pilotes spéciaux, à acquitter la majoration prévue pour cette catégorie. Il ajoutait que l'écart entre leurs gains et ceux des pilotes des circonscriptions de Montréal et de Kingston interdisait de donner suite à leur demande d'augmentation; et il arguait que ce qu'on avait fait à Montréal ne constituait pas un précédent, car, à cette époque, un relèvement du tarif était justifié pour Montréal, mais non pour Québec.

En fait, la situation était quelque peu différente de celle qu'invoquait le Ministre. Les pilotes recherchaient moins une augmentation qu'un réaligement du tarif en vue de rendre officiels les revenus touchés par les pilotes spéciaux à titre officieux. L'autorité de pilotage savait pertinemment que très peu de compagnies de navigation seraient touchées par la classification de la catégorie A car, comme le signala M. Cumyn à la réunion du Comité consultatif du 21 octobre 1959, un très large groupe de navires bénéficiaient du privilège d'employer des pilotes spéciaux. En vertu du nouveau régime, les compagnies ne paieraient la majoration que pour leurs plus importantes unités, tandis qu'antérieurement tous leurs navires, quelle qu'en fût la dimension, étaient conduits par leurs pilotes spéciaux auxquels on payait toujours le boni spécial. En fait, les nouveaux frais se traduisaient pour les armateurs par une économie annuelle approximative de \$50,000.

Tous les pilotes furent tenus au courant de l'évolution de la situation par des bulletins publiés par leur Corporation. Celui du 26 avril 1960 les informait que le Ministre avait rejeté leur demande, sans tenir compte de la promesse de son sous-ministre et qu'il en résulterait une perte moyenne de \$1,000 pour chaque pilote. Ils furent aussi informés que le Conseil d'administration jugeait cette décision inacceptable et qu'il entendait poursuivre des négociations et convoquer, au besoin, une assemblée générale des membres de la corporation.

L'autorité de pilotage avait changé d'attitude au moment où l'on avait sollicité l'agrément de la Fédération des armateurs. Celle-ci s'était énergiquement opposée à toute augmentation, prétendant que la perte subie par les pilotes spéciaux serait compensée:

- a) en partie par la majoration imposée aux navires de la catégorie A;
- b) par l'augmentation de la jauge maximale servant de base au calcul des droits;

- c) par l'accroissement prévu de la jauge des bâtiments;
- d) par la réduction du volume de travail résultant du transfert de la station de pilotage.

On notera cependant que l'augmentation du plafond de la jauge de 7,500 à 15,000 tx ne fit pas l'objet d'un accord avant le 13 octobre 1960, qui n'entra en vigueur que le 1<sup>er</sup> janvier 1961, après de longues négociations.

C'est à ce moment que la Fédération des armateurs publia sa brochure. C'était le premier exposé de ce genre qu'elle eût jamais publié sur les pilotes du Saint-Laurent (pièce 726, Vol II, appendice 49). Ce document (largement diffusé, notamment aux capitaines, députés et journalistes) cherchait à prouver que les pilotes étaient grassement rémunérés de leur travail. Il adressait aussi de sévères critiques à l'autorité de pilotage qui aurait failli à sa tâche et prétendait que l'autorité réelle était entre les mains des pilotes eux-mêmes. Les pilotes de Québec crurent que cette brochure avait pour but de soulever contre eux un mouvement d'opinion. Ils décidèrent donc de réagir. Leur Conseil d'administration fit parvenir un exemplaire de la brochure à tous les pilotes et, par l'entremise de la Fédération, concerta ses efforts avec ceux des pilotes des autres circonscriptions.

Le 2 juin 1960 le gouverneur en Conseil ratifia les modifications au règlement nécessaires pour abolir le régime des pilotes spéciaux, le remplacer par le régime de classes, et créer une majoration de \$25 pour les navires de la catégorie A.

Après cette date, la Fédération des pilotes mena les négociations. Le 7 juin 1960 elle présenta un mémoire au Ministre (pièce 754) couvrant 5 problèmes, dont 3 concernaient la circonscription de Québec:

- a) le travail des pilotes étrangers dans les eaux canadiennes;
- b) la représentation des armateurs au sein des jurys d'examen;
- c) le manquement de l'autorité à compenser la perte pécuniaire des pilotes de Québec résultant de la substitution du régime de classes au régime des pilotes spéciaux;
- d) l'insuffisance des droits de pilotage dans le port de Montréal;
- e) l'inefficacité de l'autorité, c.-à-d. les retards apportés à la perception des droits et à la solution des problèmes.

La première question avait trait au service assuré par des pilotes américains entre Montréal et Saint-Régis et n'intéressait pas directement les pilotes de Québec.

Bien que la question de la représentation des armateurs au sein des jurys d'examen fût commune aux trois circonscriptions, elle intéressait plus particulièrement, à cette époque, celle de Québec car les pilotes préparaient alors le projet d'un nouveau règlement relatif au recrutement et à la formation des aspirants pilotes. En fait, comme on l'a vu (Cf. pp. 261 et suiv.), le régime

d'apprentissage fut considérablement remanié par une modification entrée en vigueur le 23 mars 1961. Dans leur mémoire les pilotes s'opposaient à la présence au jury d'un représentant des armateurs, pour les motifs suivants:

- 1° une telle représentation n'avait jamais existé dans le passé, le régime actuel avait donné satisfaction et les pilotes avaient manifesté un sens élevé de la responsabilité professionnelle;
- 2° l'examen, très spécialisé et très technique, a pour but majeur de prouver la connaissance des lieux et seuls les pilotes ont compétence pour la discuter;
- 3° aux termes du nouveau régime proposé, le jury d'examen examinerait les candidats et les aspirants pilotes à cinq reprises, aux différents stades de leur formation, si bien que les armateurs seraient incapables de juger de la qualité de leur formation professionnelle ou de leur compétence technique;
- 4° les armateurs ne sont pas représentés au sein des jurys d'examen nommés par le ministère des Transports en vue d'examiner les capitaines et autres officiers de la marine marchande;
- 5° le seul fait que les armateurs paient les services du pilote ne leur donne pas plus de droit de contrôle que lorsqu'ils paient les services d'autres professionnels;
- 6° l'intérêt public est protégé par la présence, dans le jury, de représentants du ministère des Transports.

Quant à la troisième question le mémoire résumait la situation exposée plus haut, et la quatrième n'intéressait que la seule circonscription de Montréal.

En ce qui regarde les retards apportés à la perception des droits de pilotage (e), les pilotes signalaient qu'à la fin d'avril 1960 les arriérés atteignaient plus de \$30,000. Cette question était fort préjudiciable aux pilotes qui se trouvaient privés pendant longtemps de leurs gains et, qui pis est, ces retards rendaient la perception assez aléatoire. Ainsi, une compagnie devant \$11,500 fit faillite. Les pilotes tenaient le ministère responsable de cette perte pour n'avoir pas tenu compte, en temps voulu, des prescriptions de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Vu l'inaction à peu près totale de l'autorité en vue de résoudre les problèmes esquissés dans le mémoire, la publicité faite à sa brochure par la Fédération des armateurs—et fondée, selon les pilotes sur des statistiques inexactes—la Fédération des pilotes décida non seulement de recourir à la presse pour éclairer le public, mais de solliciter l'appui de différents députés.

Au mois d'août le conseiller juridique de la Fédération rencontra des fonctionnaires du ministère pour discuter les problèmes soulevés dans le mémoire.

En l'absence de tout progrès, le président de la Fédération adressa le 2 septembre 1960 une lettre de protestation au Ministre, résumant l'état de la question et signalant que tous leurs efforts avaient été vains; qu'en conséquence, «dans l'espoir de susciter une action, la Fédération des pilotes du Saint-Laurent avait rencontré un certain nombre de députés et leur avait remis un mémoire sur les questions mentionnées ci-dessus», dont une copie était annexée. La lettre concluait sur cette menace (pièce 756):

«Aucune des demandes précédentes ne semblant avoir reçu auprès de votre ministère une attention satisfaisante, la Fédération estime de son devoir de convoquer, sous peu, une assemblée générale de ses membres en vue de leur faire un rapport complet sur la situation actuelle et d'envisager les nouvelles mesures à prendre à cet égard...»

La veille, soit le 1<sup>er</sup> septembre, le conseiller juridique de la Fédération avait été, seul, voir le capitaine Matheson, de la Fédération des armateurs, et lui avait remis copie du mémoire adressé aux députés par la Fédération des pilotes (pièce 754).

Le 9 septembre, le Ministre répondit et examinait les différents problèmes:

a) Au regard de la représentation des armateurs

«... Nous estimons cependant qu'étant donné l'intérêt financier considérable qu'ont les armateurs dans le fonctionnement sûr des services de pilotage, il n'est que juste de leur accorder une forme quelconque de représentation au sein des jurys d'examens.

... il y aurait aussi lieu de tenir compte de l'industrie maritime qui est à l'origine du pilotage. A condition que les pilotes membres conservent la majorité, il semblerait que les intérêts des pilotes fussent convenablement protégés...»

b) En ce qui concerne la compensation aux pilotes de Québec il répéta ce qu'il avait dit au pilote Rousseau dans sa lettre du 25 mars 1960, que le revenu dans la circonscription de Québec étant alors sensiblement plus élevé que dans les autres circonscriptions du Saint-Laurent il serait difficile de justifier une modification au règlement insérant une augmentation de \$65,000; qu'en fait, puisque depuis le revenu des pilotes de Québec s'était accru substantiellement, ils devraient se contenter du revenu supplémentaire de \$15,000 accordé en bonis spéciaux aux pilotes de la classe A et de l'augmentation générale de revenus dont ils bénéficiaient;

c) Au regard des retards apportés à la perception des droits, il mentionna que les sommes dues étaient très peu élevées comparative-ment aux recettes totales brutes de la circonscription. Il signala cependant qu'on faisait actuellement pression dans l'espoir de redresser la situation;

d) On ne s'était pas désintéressé de la question d'un tarif spécial pour la navigation d'hiver.

La lettre traitait en outre du pilotage illégal effectué par des pilotes américains dans les eaux de la circonscription de Cornwall et de la question des taux dans le port de Montréal.

Dans sa réponse du 14 septembre 1960 le président de la Fédération renouvela sa protestation et désapprouva les décisions prises, concluant:

«Pour toutes ces raisons la Fédération tient à exprimer ses regrets que vous n'ayez pas jugé à propos de porter remède à ce qui nous semble constituer des griefs justes et raisonnables.

Je dois en conséquence vous informer que nous convoquerons sous peu une assemblée générale de nos membres en vue de décider des mesures qu'il convient dans ces conditions de prendre.»

Le 4 octobre le Ministre répondit au président de la Fédération, pour accuser réception de sa communication antérieure «concernant les questions en litige entre les pilotes du Saint-Laurent et l'autorité de pilotage». Il l'informa que l'on disposait maintenant de statistiques partielles, pour la saison 1960 (jusqu'à la fin du mois d'août), qui constitueraient une base précise pour établir des prévisions pour toute la saison. Il ajouta qu'il avait demandé à ses fonctionnaires de convoquer, dans les jours qui suivraient, une réunion des intéressés qui permettrait de dissiper les malentendus (pièce 756).

Au cours de cette réunion, tenue à Montréal, le 8 octobre, le ministère était représenté par M. Alan Cumyn, le capitaine Jones et le capitaine Gendron. Le président de la Fédération des pilotes déclara qu'elle n'aboutit à aucun résultat tangible; la situation était devenue encore plus confuse, les pilotes américains continuaient à se rendre régulièrement jusqu'à Montréal et l'on apprit qu'ils avaient l'intention de demander l'autorisation de piloter jusqu'à Pointe-au-Père. D'autre part on allait saisir la Chambre des communes du Bill C-80 et un Bill analogue devait être présenté au Congrès américain; des représentants des syndicats américains exerçaient des pressions pour que les pilotes américains pussent piloter librement sur le Saint-Laurent. Les représentants des pilotes présents à cette réunion eurent l'impression que le ministère en acceptait l'éventualité.

Au cours des négociations précédant cette réunion on était arrivé, dans une certaine mesure, à un accord sur le pilotage d'hiver. Le 8 octobre, M. Cumyn envoya un télégramme au président de la Fédération pour l'informer que cet accord serait sérieusement remis en cause par toute action de la part des pilotes en vue de retarder ou d'arrêter les navires (pièce 756).

La Fédération convoqua alors une réunion extraordinaire des membres délégués à Trois-Rivières pour le 10 octobre. On révisa la situation et l'on décida de convoquer une assemblée générale des pilotes du Saint-Laurent le samedi 15 octobre à Trois-Rivières; un télégramme adressé au ministre l'informa de cette décision.

A cette époque un nouveau ministre des Transports, M. Léon Balcer, venait d'entrer en fonctions et il demanda aux pilotes de le rencontrer. La ré-

union eut lieu à Ottawa le 12 octobre, dans le bureau du Ministre, entre 16 h 30 et 19 h. La réaction du Ministre fut favorable et la difficulté majeure qu'il désirait résoudre était les opérations illégales des pilotes américains sur le Saint-Laurent. Une autre réunion eut lieu le lendemain, un accord y fut conclu et le Ministre signa le document confirmant l'approbation du ministère (pièce 756). Outre la question des pilotes américains il fut convenu que le règlement de la circonscription serait modifié en vue d'imposer l'emploi de deux pilotes entre le 1<sup>er</sup> décembre et le 8 avril, le second pilote étant au plein taux jusqu'à concurrence de \$100. Au regard de la compensation à Québec on convint que le règlement serait modifié pour porter, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1961, de 7,500 tx à 15,000 tx le plafond pour le calcul des droits. On convint en outre que le jury d'examen ne comprendrait pas de représentants des armateurs. On procéderait à une étude plus poussée des droits dans le port de Montréal. Cet accord fut ultérieurement confirmé par une lettre du Ministre, en date du 18 octobre 1960 (pièce 756). Le 13 octobre le ministère publiait un communiqué de presse annonçant la conclusion d'une entente.

Toutes ces négociations eurent lieu directement avec le Ministre et les armateurs n'y participèrent pas.

Les pilotes y voient un compromis, du fait que leurs demandes n'ont pas reçu entière satisfaction, mais ils conviennent que c'était une solution satisfaisante vu la gravité de la situation, et reconnaissent que la grève fut ainsi évitée.

Du point de vue de Québec, on réalisa peu de progrès pour le règlement de la question du pilotage d'hiver, à ceci près qu'on légalisa la pratique suivie depuis plusieurs années. On conserva le *statu quo* pour le jury d'examen. Toutefois, sur la question majeure, la compensation complète des \$65,000 ne fut pas accordée, comme on l'avait promis. Les pilotes de Québec acceptèrent le compromis sur ce sujet en vue de contribuer à éviter la grève. Ils convinrent que si le plafond du tonnage pour le calcul du maximum des droits était porté à 15,000 tx, ils renonceraient à une pleine compensation.

Dans son discours à l'assemblée générale du 10 janvier 1962 (pièce 683) le président de la Corporation déclara que les recettes additionnelles obtenues en 1961, par le moyen des différentes modifications apportées au tarif en 1960, s'étaient, en fait, élevées approximativement à \$65,000, soit l'indemnité demandée par les pilotes. Voici les chiffres qu'il indiqua :

Tarif d'hiver.....	\$ 29,274.94
Navires de la catégorie A.....	13,660.00
Accroissement de la jauge pour le calcul du maximum des droits, de 7,500 à 15,000 tx.....	21,069.76
Total.....	\$ 64,004.70

L'accroissement de revenu provenant de la troisième modification n'est pas entré comme poste distinct dans l'état financier de l'autorité de pilotage (pièce 534), mais les montants indiqués ici pour les deux autres sont à peu près exacts; la légère différence peut s'expliquer par l'emploi d'une année financière différente pour les établir. D'autre part le tarif d'hiver est étranger à la compensation de \$64,000, car antérieurement à 1960 les pilotes bénéficiaient, en fait, de ce tarif, bien qu'il ne fût pas officiel. L'état indique néanmoins qu'en 1961 les deux nouveaux postes, la majoration pour la catégorie A et l'augmentation des droits de jauge apportèrent, en chiffres ronds, des rentrées additionnelles de \$45,000.

C'est ainsi que la grève fut évitée; il apparaît toutefois que tous les pilotes ne l'approuvaient pas. Le 13 octobre dix-huit d'entre eux adressèrent un télégramme au président de leur Fédération (pièce 593) insistant sur l'ajournement de la grève pour trois motifs:

- a) la Corporation n'avait pas consulté chaque membre;
- b) la simple déclaration d'un fonctionnaire du ministère au sujet des exemptions envisagées pour les navires canadiens et américains des Grands lacs ne semblait pas justifier la grève;
- c) le nouveau ministre des Transports n'avait pas encore eu le temps de se familiariser avec le problème et de prendre position.

Le pilote Barras, l'un des signataires du télégramme, déclara que la décision de faire grève fut prise par les délégués, au niveau de la Fédération, les pilotes n'ayant pas été convoqués pour exprimer leur avis par vote.

Le pilote Jean-Louis Latulippe était également opposé à la grève; il était membre et de l'Association et de la Corporation et celles-ci ne furent jamais consultées sur son opportunité. Il croyait comprendre que l'arrêt de travail avait pour but d'obtenir \$65,000, et il était contre le recours à une telle mesure pour ce résultat. Un des administrateurs vint le voir chez lui et tenta, sans succès, de le convaincre. Il fut parmi les signataires du télégramme et il déclara que s'ils n'avaient pas manqué de temps pour entrer en contact avec tous les pilotes il y en aurait eu beaucoup plus.

Après la visite de l'administrateur il écrivit à la Corporation, le 4 octobre 1960, au sujet de la proposition de grève et expliqua ses raisons de ne pas partager l'opinion de la Corporation (pièce 641). Il avait constaté, dans le bulletin n° 6, que la situation se détériorait et aboutirait à la grève. Il estimait celle-ci inopportune, car elle témoignait d'un manque de maturité et d'impatience. Il suggéra d'écrire aux pilotes pour demander leur opinion, en prédisant que leur réponse serait négative.

Il ne fut pas menacé et bien que certains de ses collègues aient affirmé «qu'on pourrait recourir à des durs pour mater les jaunes» il ne les prit pas au sérieux. Il n'ignorait pas cependant que lorsque les nerfs sont à vif, des événements désagréables et inattendus peuvent se produire.

Ce qu'il craignait par-dessus tout, c'était que le ministère «à un moment donné, puisse punir ceux qui ne voulaient pas faire la grève». Il avait l'impression que celui-ci n'était pas mécontent des événements et qu'il n'appuierait pas ceux qui étaient hostiles à la grève s'ils étaient disposés à travailler. Il pensait ainsi parce que, grâce à la grève, le ministère pourrait indirectement réaliser ce que lui aurait permis l'adoption du Bill S-3. En d'autres termes, il craignait que le ministère et les armateurs ne complotassent contre les pilotes pour éviter d'avoir à payer les droits de pilotage sur le Saint-Laurent.

Dans sa réponse, le capitaine Slocombe affirma qu'il n'en était rien et que les fonctionnaires du ministère ne cherchaient pas les ennuis.

Le pilote Latulippe ajouta que la grève fut évitée mais que la confusion, au niveau du ministère des Transports, ne faisait que s'accroître. Il avait été lui-même administrateur pendant deux ans et ayant été appelé, à ce titre, à traiter avec les représentants du ministère il en avait gardé une impression défavorable.

#### COMMENTAIRE

La succession d'événements qui se sont produits en 1960 constitue un exemple du défaut de l'autorité de pilotage d'agir en tant que telle, de l'administration par compromis et des conséquences préjudiciables de l'abandon des responsabilités.

Dans le cas présent, l'autorité de pilotage avait primitivement pris une position qu'elle estimait juste et raisonnable (et qui l'était en fait), mais par la suite elle la modifia et changea sa décision, en cédant d'abord à l'opposition des armateurs, puis à la menace de grève des pilotes frustrés.

La raison réelle de cette volte-face fut que l'autorité de pilotage en vint à partager l'opinion des armateurs d'après laquelle les gains officiels et officieux des pilotes de Québec formaient une rémunération individuelle globale déraisonnablement élevée en comparaison des autres circonscriptions. En refusant de tenir sa promesse aux pilotes de Québec de compenser la perte des rémunérations officieuses des pilotes spéciaux, l'autorité, indirectement, réussit à réduire substantiellement leur rémunération.

En 1960, les pilotes firent preuve de la plus grande coopération avec l'autorité de pilotage qui put alors accomplir un grand nombre de réformes qu'on avait vainement tenté de réaliser au cours de l'organisation précédente des pilotes.

Cependant, ces violations de promesses, surtout quand elles ont été faites par l'autorité de pilotage (art. 2 [69] de la Loi sur la marine marchande), décisions sujettes à révision et jamais définitives, et la tendance à céder aux pressions, expliquent que les pilotes se sentirent lésés et perdirent confiance dans leur autorité de pilotage. La Commission estime qu'une telle situation pourrait être effectivement redressée si l'on donne suite à la procédure réglementaire qu'elle propose dans sa recommandation générale 19.