

## Deuxième section

PORTS DU BAS SAINT-LAURENT

## PRÉAMBULE

Les eaux libres du bas Saint-Laurent à l'est de la station de pilotes des Escoumins ne présentent pas de difficultés autres que celles qui sont inhérentes à la navigation en haute mer. La navigation dans ces eaux n'exige pas d'expérience particulière et les rares connaissances locales nécessaires sont fournies par des publications officielles telles que les cartes marines, les instructions nautiques (*St. Lawrence River Pilot*, Parties 1 à 5), les avis aux navigateurs et les conseils aux navires marchands naviguant en hiver. Il n'y a nul besoin de service de pilotage dans cette zone.

L'estuaire du fleuve est large. Sauf près du rivage, ses eaux sont profondes et sans obstacle. La zone offre de nombreuses aides de navigation. Les principaux feux, signaux de brume et radiophares y fonctionnent durant l'hiver ainsi que le système Decca qui couvre la plus grande partie de la zone. En général, le nombre d'aides de navigation en hiver dépasse largement les exigences minimales de la sécurité. Certains secteurs sont complètement couverts par des radiophares, les systèmes de navigation Loran et Decca, ainsi que par des aides de navigation visuelles et sonores.

La navigation d'hiver est facilitée par le Service d'information sur les glaces du ministère des Transports, qui renseigne et conseille les navires naviguant dans cette zone (Cf. p. 212).

En général, les ports du fleuve à l'est des Escoumins ne présentent pas de difficultés particulières à la navigation et aucun port de la région ne dispose d'un service public organisé de pilotage.

Avant 1960, du fait de l'absence de service local de pilotage, les compagnies de navigation fréquentant le Saint-Laurent embarquaient à bord de leurs navires des personnes familières du port de destination, sauf si le capitaine connaissait suffisamment la région. De telles personnes étaient des pilotes en ce sens qu'elles n'appartenaient pas à l'équipage et qu'elles passaient d'un navire à l'autre selon les besoins. Comme ces ports ne sont compris dans aucune circonscription de pilotage, aucun brevet de pilote n'était ni ne pouvait être délivré, et n'importe qui pouvait offrir ses services et être employé. Les navires naviguant sur le Saint-Laurent embarquaient habituellement en cours de route un de ces pilotes qui voyageait jusqu'au port de destination où il rendait ses services, et débarquait quelque part en route au cours du trajet de retour, pour embarquer sur un autre navire dans le même but. A cette époque, ces services étaient pour la plupart assurés, avec la permission du surintendant de circonscription, par les pilotes brevetés et les aspirants pilotes de la circonscription de Québec (Cf. p. 217). Cela permettait aux apprentis pilotes de gagner quelque argent, et les pilotes brevetés augmentaient leur rémunération en faisant, à titre personnel, ce travail

supplémentaire en plus de leurs affectations normales. Le prix de ces services était fixé par entente entre l'intéressé et l'agent ou le capitaine. Cette rémunération appartenait en propre au pilote et ne figurait pas dans le montant indiqué comme étant la rémunération d'un pilote breveté.

Lorsque le service de pilotage de la circonscription de Québec fut réorganisé en 1960, on cessa cette pratique.

Actuellement, on peut obtenir des services de pilotage sur place. A mesure que ces ports acquièrent de l'importance à la suite de l'ouverture de la Voie maritime et du développement considérable de l'industrie minière dans la région Québec-Labrador, on organisa des services locaux de pilotage assurés par les industries dans chaque port.

Ces services locaux de pilotage assurés par des sociétés privées fonctionnent bien et n'ont fait l'objet d'aucune plainte de la part des compagnies de navigation.

Pour faire suite à sa proposition de réserver le pilotage au Canada exclusivement à des pilotes brevetés et, en conséquence, d'inclure dans une circonscription de pilotage toute zone dans laquelle on assure du pilotage, la Fédération des pilotes du Saint-Laurent recommanda que les ports du bas Saint-Laurent, c.-à-d. les ports de Rimouski, Forestville, Port-Cartier, Sept-Îles, Baie-Comeau et peut-être Gaspé fussent groupés en une circonscription de pilotage et que toutes les personnes effectuant du pilotage local fussent tenues, dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, d'obtenir un brevet assurant leur compétence (recommandation 19 de la Fédération des pilotes du Saint-Laurent [p. 85]). La Fédération soutenait qu'étant donné que ces pilotes sont employés par des tiers, c.-à-d. les capitaines, n'ayant aucun moyen de vérifier leur compétence, c'est à l'État qu'il appartient de s'assurer de la qualification de ceux qui offrent leurs services comme pilotes.

En accord avec son autre recommandation que tous les pilotes soient des entrepreneurs libres, la Fédération s'oppose à la pratique établie dans certains ports où les pilotes sont des employés salariés des industries locales, prétendant qu'elle donnerait lieu à des abus parce qu'en certains endroits les gains de pilotage pourraient dépasser largement le salaire des pilotes. Pour financer la circonscription proposée, elle suggérait que les revenus de pilotage d'un port très actif pourraient aider à subvenir aux besoins d'un port d'un trafic moindre, et qu'un pilote pourrait accroître son revenu en servant un port avoisinant.

Les industries locales réagirent à la proposition de la Fédération par un mémoire (pièce 923) présenté par l'intermédiaire de l'Association pour le progrès du Golfe et du bas Saint-Laurent. Elles soulignaient que l'organisation actuelle fonctionne bien et satisfait à tous les besoins, et s'opposaient à la création de la circonscription de pilotage proposée comme étant injustifiée par les faits et indésirable à Baie-Comeau, Port-Cartier, Sept-Îles et Havre-Saint-Pierre (Cf. p. 114, pour des détails au sujet de ce mémoire).

Comme ces ports ne font partie d'aucune circonscription de pilotage, leurs services locaux ne sont assujettis à aucune législation spéciale sur le pilotage. Cependant, les dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada portant sur le pilotage et les pilotes en général (Cf. *Titre I*, pp. 26 et suiv.) et les dispositions du Code civil du Québec concernant le privilège et le rang de la créance du pilote (Cf. *Titre I*, p. 75) s'appliquent. En outre, les termes du contrat de pilotage conclu entre le navire et le pilote ou son employeur font la loi des parties et les engagent sauf si ces termes sont incompatibles avec les dispositions générales de la Loi sur la marine marchande du Canada ou avec les dispositions du Code civil du Québec qui s'appliquent aux contrats de droit civil réputés d'intérêt public que les parties ne peuvent modifier.

Les ports de Forestville et de Rimouski font toujours partie de la circonscription de pilotage de Québec (Cf. p. 8) mais la demande de pilotage pour ces ports est très faible et le besoin ne s'en fait guère sentir car la plupart des nouveaux navires y faisant escale assurent un service régulier et que leurs capitaines connaissent bien les caractéristiques physiques et les particularités de navigation des ports et de leurs approches. Les quelques demandes sont satisfaites par des pilotes locaux non brevetés, pratique tolérée par les pilotes et l'autorité de pilotage de Québec (Cf. p. 124). Ce sont de petits caboteurs qui assurent la majeure partie du trafic maritime (Cf. tableau pp. 158-159). Pour le trafic de Gaspé, cf. *Titre III*, page 533.

A l'est de la circonscription de Québec, les seuls ports importants où l'on assure des services de pilotage, tous situés sur la rive nord, sont Baie-Comeau, Port-Cartier, Sept-Îles et Havre-Saint-Pierre que nous étudions dans les quatre subdivisions qui suivent.

**Subdivision I**

**BAIE-COMEAU**

Le port de Baie-Comeau, situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 70 milles au nord-est de la station de pilotes des Escoumins, fut déclaré port public le 19 avril 1962 (C.P. 1962-595). Il comprend les eaux navigables de la Baie-des-Anglais dont l'entrée mesure quatre milles de largeur. La partie ouest du port, où se trouve la ville de Baie-Comeau, est un haut-fond qui ne laisse qu'une entrée en eau profonde, d'une largeur de 2 milles et 3 encâblures, donnant accès aux trois zones d'amarrage à l'est de la ville, sur la rive nord-est de la baie. C'est un port douanier, et le second en importance, après Sept-Îles, des ports du bas Saint-Laurent.

Le fond de la baie, où se trouvent les installations d'amarrage, est protégé sauf par grosse mer accompagnant les vents d'est. Il faut donc protéger les postes d'amarrage. La profondeur de l'eau empêche les navires de mouiller dans la baie excepté au large du rivage ouest auprès du haut-fond qui est protégé hormis des vents d'est. L'approche des quais est libre d'obstacle, avec une profondeur minimale de 10 brasses (pièce 291). Les courants et les marées ne soulèvent pas de difficulté et aucune rivière ne se déverse dans la baie. La hauteur des marées est de 13 à 15 pi. en vive-eau et de 9½ pi. en morte-eau.

Il y a trois emplacements de quais situés à quelque distance l'un de l'autre, chacun desservant l'une des principales industries locales:

- a) A trois quarts de mille environ à l'est de la ville se trouve le quai du ministère des Transports, en forme de F inversé, de 2,150 pi. de long et dont une partie est louée à la *Quebec North Shore Paper Company* pour ses expéditions de pâte à papier et de papier. Construit perpendiculairement au côté nord du quai principal se trouve un quai secondaire de 415 pi. de long et, à l'extrémité intérieure, sur un terrain rapporté, un quai de chargement de 500 pi. avec une profondeur de 21 pi. La profondeur indiquée au quai principal est de 26 pi. à marée basse, et de 20 pi. au quai perpendiculaire. Ce sont les seuls quais publics du port. C'est là que viennent accoster le transbordeur reliant Baie-Comeau et Rimouski et les autres bâtiments qui transportent des marchandises pour la population locale. Les postes d'amarrage situés à l'intérieur du quai principal, face à la baie et qui sert de jetée protectrice, sont d'accès facile. A l'extrémité extérieure du quai principal se trouve un feu qui indique l'entrée du quai, et un signal de brume entretenu par la compagnie. Dans la zone abritée par le quai du ministère des Transports, sur le terrain rapporté, se trouve le quai de l'Hydro Québec, dont la *Quebec North Shore Paper Company* utilise également une partie pour charger du bois à pâte. On y trouve une profondeur minimale de 25 pi.
- b) Un mille plus à l'est, à l'Anse-du-Moulin, se trouvent la fonderie de la *Canadian British Aluminum Company Limited* et ses quais

privés dont l'orientation procure un abri. Il y a trois quais, longs de 537, 587 et 551 pi., avec une profondeur de 29 pi. L'accès, des eaux profondes aux postes d'amarrage, est facilité par des feux d'alignement et une bouée à sifflet que la compagnie fournit et entretient.

- c) Un peu au nord de l'Anse-du-Moulin sont situées les installations d'emmagasinage et de transbordement de la *Cargill Grain Company Limited*, qui consistent en un élévateur d'une capacité de treize millions de boisseaux, quatre silos à grain et des quais. Le quai de l'est, de 696 pi., est une digue dont le côté intérieur sert au déchargement du grain. Le quai ouest, de 585 pi., peut recevoir des navires des deux côtés pour le chargement du grain. Il y a une profondeur minimale de 29 pi. le long du quai est, et 37 pi. au quai ouest. Les feux de deux alignements, possédés et entretenus par la compagnie, mènent au fond de la baie et au terminal Cargill.

Depuis 1960, les services de pilotage portuaire requis ont été assurés par deux lamaneurs, employés de la Compagnie Cargill, qui effectuent, à son terminal, tous les accostages et appareillages.

Cette compagnie a imposé comme condition d'utilisation de ses quais que les bâtiments emploient ses lamaneurs et les remorqueurs disponibles aux termes d'une entente qu'elle a conclue avec la *Foundation Maritime Limited*:

- a) en vue d'assurer la protection des immobilisations considérables dans la machinerie et l'équipement des quais;
- b) en vue d'une utilisation optimale de ses installations au cours de la saison quelque peu limitée du fait de la fermeture en hiver de la Voie maritime du Saint-Laurent dont la compagnie dépend pour ses approvisionnements en grain. Il faut absolument qu'au cours de la saison de navigation de la Voie maritime, les bâtiments chargés et déchargés puissent appareiller dans les plus brefs délais.

Le pilotage n'est pas obligatoire pour les autres quais du port. La plus grande partie des transports de la *Quebec North Shore Paper Company* est assurée par des navires qui effectuent plusieurs voyages par an et dont les capitaines connaissent bien le port et les postes d'amarrage. La majorité des capitaines accostent et appareillent eux-mêmes, mais il arrive qu'un capitaine ne connaissant pas les lieux recourt à l'aide locale. Lorsque la compagnie a commencé à fonctionner à plein, au printemps de 1958, il n'y avait ni remorqueur ni pilote disponibles. En certains cas, les employés de la compagnie ayant une expérience maritime apportaient leur aide; en de très rares occasions, la compagnie engageait d'autres personnes. Le service de pilotage est maintenant assuré par les lamaneurs que la Compagnie Cargill met à la

disposition des navires au prix forfaitaire de \$50 pour l'accostage ou l'appareillage à d'autres quais. Sauf pour les quais de la Compagnie Cargill, seuls emploient un pilote les bâtiments qui n'assurent pas de service régulier.

Tous les intéressés ont témoigné de l'excellence du service fourni par les deux lamaneurs. A l'exception d'un ou deux incidents mineurs de heurt d'un quai, il n'y a jamais eu, pilote ou non à bord, de sinistres maritimes à Baie-Comeau.

Le tableau ci-dessous indique le trafic maritime des navires de plus de 250 tjn et le tonnage de marchandises manipulées de 1958 à 1967 (pièce 1483).

Année	Nombre	Navires		Marchandises manipulées	
		Jauge nette totale	Jauge nette moyenne	Étranger	Cabotage
1958.....	890	595,114	668.6	359,330	135,652
1959.....	827	628,318	759.8	291,168	255,137
1960.....	912	1,210,075	1,326.8	1,136,902	537,538
1961.....	948	1,986,903	2,095.9	2,655,505	769,286
1962.....	1,253	3,243,952	2,588.9	3,047,825	943,551
1963.....	1,567	4,791,277	3,057.6	4,928,360	1,625,171
1964.....	1,463	5,280,799	3,609.5	5,503,451	2,802,109
1965.....	1,471	5,471,118	3,719.3	6,039,935	2,395,274
1966.....	1,254	5,215,479	4,159.1	5,757,074	2,669,298
1967.....	622	2,563,085	4,120.7	2,743,924	1,734,998

En vue de mieux aligner ces statistiques au service de pilotage, il faut en soustraire le nombre d'arrivées annuel et le tonnage total de marchandises transportées par le transbordeur assurant le service entre Baie-Comeau et Pointe-au-Père. Le transbordeur qui assurait initialement le service, le m/v *Père Nouvel* (2,474 tjn) fut remplacé le 10 décembre 1967, par le m/v *Manic* (1,329 tjn) et, depuis lors, le service quotidien est devenu un service bi-quotidien, sauf pendant la période de juin à septembre, où le service a lieu trois fois par jour. Ce service n'a que peu d'incidence sur les statistiques des marchandises manipulées. Des autres bâtiments, 325 (2,416,611 tjn) firent escale aux quais Cargill, 227 (343,370 tjn) aux quais de la *Canadian British Aluminum* et 93 (334,114 tjn) aux quais de la

*Quebec North Shore.* Parmi ceux qui firent escale à des quais autres que les quais Cargill, où le pilotage est obligatoire, 105 employèrent les pilotes de cette compagnie.

Le tableau précédent montre une expansion considérable à Baie-Comeau depuis 1958, due en grande partie aux opérations de transbordement de grain aux élévateurs Cargill. L'incidence de l'ouverture de la Voie maritime sur la jauge moyenne des navires est également remarquable: elle est passée de 668.6 tjn en 1958 à 4,120.7 tjn en 1967 à mesure que les bâtiments de jauge maximale des Grands Lacs remplacèrent les autres transporteurs de grain des eaux intérieures et que de grands long-courriers affectés à ce genre de transport firent escale au port.

La diminution du trafic de 50% subie en 1967 était due principalement à une diminution des exportations de blé et, dans une moindre mesure, à une grève des transports dans les Grands Lacs suivie par une grève des employés des élévateurs de Fort William et de Port Arthur.

Les navires touchant Baie-Comeau comprennent ceux qui effectuent le transport international, les navires des Grands Lacs et les caboteurs. Il y a également moins de goélettes et de petits bâtiments locaux. Le trafic des Grands Lacs, assuré en grande partie par de gros transporteurs de vrac, n'a lieu que durant la saison de navigation de la Voie maritime du Saint-Laurent. La plus grande densité du trafic se produit en été mais il est continu, même au cours de l'hiver, puisque le port reste ouvert toute l'année.

L'incidence des goélettes et autres petits bâtiments et leur disparition progressive sont évidentes lorsqu'on compare ces statistiques à celles du B.F.S. qui indiquent le nombre total des arrivées, sans tenir compte des bâtiments de guerre, ni des bateaux de pêche ni de ceux de moins de 15 tjn. Ces statistiques indiquent, p.ex., pour 1962, 1,707 arrivées, comprenant 454 petits bâtiments de ce genre, c.-à-d. 26.6% du trafic total. Par contre, en 1966, le trafic total fut de 1,351 bâtiments dont 97 petits bâtiments, soit 7.7% du trafic total. En 1967, année creuse, le trafic total fut de 715 bâtiments, dont 93 petits bâtiments représentant 13% du trafic total.

Les statistiques relatives aux *marchandises manipulées* indiquent nettement que le port de Baie-Comeau dessert surtout les besoins des trois industries locales. En 1966, p.ex., les marchandises que l'on peut clairement rattacher à ces trois industries représentent la majeure partie des arrivages et des expéditions, comme l'indiquent les chiffres et pourcentages du tableau suivant. Le poste «Diverses» comprend principalement des marchandises et produits expédiés ou reçus par ces trois industries, notamment du combustible, des machines, du coke et de la ferraille.

TONNAGE DE MARCHANDISES MANIPULÉES À BAIE-COMEAU EN 1966

Marchandises	Expéditions				Arrivages				Total			
	Étranger		Cabotage		Étranger		Cabotage		Expéditions		Arrivages	
	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total
Grains .....	3,395,126	86.3	—	—	1,376,503	75.3	2,007,205	83.9	3,395,126	80.6	3,383,708	80.2
Papier journal.....	318,412	8.1	—	—	—	—	—	—	318,412	7.6	—	—
Alumine et bauxite.....	—	—	—	—	202,214	11.1	—	—	—	—	202,214	4.8
Bois pour pâte à papier.....	149,464	3.8	240,200	86.6	—	—	—	—	389,664	9.2	—	—
Diverses.....	3,863,002	98.2	240,200	86.6	1,578,717	86.4	2,007,205	83.9	4,103,202	97.4	3,585,922	85.0
	67,557	1.8	37,253	13.4	247,798	13.6	384,640	16.1	104,810	2.6	632,438	15.0
Total.....	3,930,559	100.0	277,453	100.0	1,826,515	100.0	2,391,845	100.0	4,208,012	100.0	4,218,360	100.0

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 15 (1966, parties II et III).

RÉSUMÉ DES EXPÉDITIONS ET ARRIVAGES MANIPULÉS À BAIE-COMEAU EN 1966

Type de navires	Expéditions		Arrivages		Total		Total général		
	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total	Type de trafic	% du total	
	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total	
Long-courriers.....	3,930,559	93.4	1,826,515	43.3	5,757,074	68.3	Expéditions.....	4,208,012	49.9
Caboteurs.....	277,453	6.6	2,391,845	56.7	2,669,298	31.7	Arrivages.....	4,218,360	50.1
Total.....	4,208,012	100.0	4,218,360	100.0	8,426,372	100.0	Total.....	8,426,372	100.0

Les pilotes de la Compagnie Cargill sont des employés de la compagnie à double titre: premièrement, ils travaillent à l'agence et, deuxièmement, ils sont chargés de l'accostage, de l'appareillage et de la manœuvre des navires à l'approche ou au départ des quais de la compagnie. Celle-ci les choisit en fonction de leur expérience en matière de navigation et de manœuvre ainsi que de leur connaissance des quais et de leurs approches. Ils ne sont pas tenus de détenir un certificat de compétence déterminé, mais la qualification et l'expérience qu'on exige d'eux impliquent qu'ils en possèdent un. En fait, ils détiennent des certificats de capitaine; l'un est capitaine au long cours et l'autre capitaine de navire d'eaux intérieures.

En leur double capacité, les pilotes sont employés sur une base annuelle et perçoivent un traitement fixe mensuel quel que soit le nombre des navires qu'ils pilotent. Ils ont le même statut et les mêmes privilèges que les autres employés de la compagnie. Ils bénéficient de deux semaines de congé par an, participent au régime de retraite de la compagnie après cinq ans de service, sont couverts par l'assurance de groupe et ont droit aux prestations de la caisse des accidents du travail.

Il n'y a pas de bateaux-pilotes affectés exclusivement au transport des pilotes entre la terre et les navires. Pour l'accostage à un quai Cargill ou l'appareillage, ils prennent passage sur un remorqueur; en d'autres occasions, on utilise un petit bateau de service non ponté, de 38 pieds de long, qui peut aussi aider à accoster ou à appareiller.

Les pilotes embarquent à bord des navires entrants au large de la Pointe Saint-Panrace, c.-à-d. au delà des limites du port, à environ un mille et demi des quais. Au départ, ils débarquent habituellement dans le remorqueur ou le bateau de service peu de temps après avoir quitté le quai, car la navigation s'effectue sur une route rectiligne dans des eaux larges et profondes sans obstacle. Lorsque les navires doivent attendre une place à quai, ils peuvent mouiller dans la partie sud-ouest de la baie, au bord du haut-fond, où le pilote vient embarquer dès qu'une place est disponible.

Un trajet d'entrée, depuis le départ du pilote du quai sur le remorqueur jusqu'au moment où le navire accoste, dure en moyenne une heure; dans le cas d'un navire sortant, le pilote met une demi-heure à trois quarts d'heure pour appareiller, débarquer et revenir à quai.

Deux pilotes sont nécessaires pour assurer la continuité du service. L'un des pilotes effectue la plus grande partie du pilotage tandis que l'autre se consacre au travail de l'agence mais aide son collègue occasionnellement lorsque ce dernier est déjà occupé à piloter ou qu'il est indisponible, pour raisons de santé ou autres.

La Compagnie Cargill n'accepte aucune responsabilité pour les fautes possibles de ses pilotes. Le contrat que l'on doit signer pour obtenir leurs services contient une clause de décharge à cet effet et stipule que, lorsqu'il est

ainsi employé, le lamaneur est considéré comme un membre de l'équipage. Le contrat contient également une clause déchargeant le pilote de toute responsabilité pour sa négligence ou ses fautes. Bien que la validité de cette dernière clause soit douteuse, la responsabilité pécuniaire du pilote ne peut excéder \$300, conformément à l'article 362(2), Loi sur la marine marchande, qui s'applique à tous les pilotes, brevetés ou non (Cf. *Titre I*, pp. 39-40). En dépit des clauses de décharge, le contrat entraîne, de la part de la Compagnie Cargill, la garantie implicite que ses lamaneurs possèdent la qualification voulue.

La Compagnie Cargill alléguait que l'industrie privée peut fournir les services de lamaneurs à un prix moindre que ne le pourrait une circonscription de pilotage. Les lamaneurs concourent aux opérations portuaires et les gains qu'ils tirent de leur emploi ne constituent qu'une compensation partielle de tous les services portuaires fournis. La compagnie ajouta qu'en cas de suppression des gains des lamaneurs, la perte de revenu devrait nécessairement se traduire par un relèvement des droits de port imposés aux bâtiments et, en conséquence, réduirait l'avantage économique que présente le port.

is a system of... (faint text)

the... (faint text)

**Subdivision II**

the... (faint text)

**PORT-CARTIER**

the... (faint text)

Port-Cartier est un port privé doté de nombreux postes d'amarrage et construit par la *Quebec Cartier Mining Company* pour recevoir les navires transporteurs de minerai de fer en matras apporté au port par une voie ferrée privée de 191 milles, reliant le port aux mines de la compagnie au lac Jeannine. Le port est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à trois milles à l'est de la municipalité de Port-Cartier-Ouest, autrefois *Shelter Bay*, à 150 milles à l'est des Escoumins et à 20 milles à l'ouest de Sept-Îles.

Le port artificiel est constitué par un grand bassin creusé dans le rocher à pic, avec une entrée donnant sur le Saint-Laurent. Les digues et les plages spécialement conçues suppriment ou réduisent la houle, procurant ainsi aux navires des quais abrités et sûrs.

L'aménagement du port fut terminé en juillet 1961 et il est ouvert toute l'année. Un dispositif à bulles d'air, installé sur le fond, empêche la formation des glaces et l'on dit qu'il donne satisfaction.

Le chenal d'approche d'un demi mille est dragué à 40 pi. à marée basse normale; la profondeur du port est de 50 pi., fond de roche; marées de vive-eau de 11 pi. et de morte-eau de 7 pi. L'entrée mesure 500 pi. de large et le bassin, construit à angle aigu avec l'entrée, a 400 pi. de large et 2,500 pi. de long.

Il n'y a pas de mouillage au large du port. A trois milles à l'ouest se trouve un assez bon mouillage qui n'est praticable que par beau temps; sinon, les grands bâtiments doivent aller chercher abri dans la baie des Sept-Îles.

Les approches sont équipées des aides de navigation voulues qui, à l'exception de la bouée d'entrée du chenal, sont toutes possédées et entretenues par la compagnie.

L'entrée du chenal est indiquée par une bouée appartenant au ministère des Transports et située à 1 mille et 3 encablures au large du rivage. Les côtés de l'entrée du port sont marqués par deux feux fixes, l'un au bout de la jetée et l'autre sur un caisson. Des feux d'alignement et un radiophare placé devant ceux-ci guident le passage des bâtiments au milieu du chenal d'entrée. Un signal de brume installé à l'est du feu d'entrée fonctionne par temps de brume ou sur demande. On a signalé que ces aides de navigation étaient adéquates et satisfaisantes.

Les postes d'amarrage et les installations portuaires ont été disposés pour effectuer avec un rendement maximal les opérations commerciales: chargement de minerai de fer et de matras et déchargement de marchandises diverses destinées au port, à la mine de la compagnie au lac Jeannine et à Gagnon, la ville où habitent, pour la plupart, les employés de la région minière.

Le quai nord, de 2,500 pi., est réservé au chargement du minerai. La section est, de 1,500 pi., ou quai n° 4, est le poste d'attente. Le quai n° 1 est

le poste de chargement du minerai et occupe la partie ouest, sur 1,000 pi. Le quai sud, de 1,480 pi., comporte aussi deux postes: le poste n° 2, de 1,000 pi., qui occupe la partie ouest, est le quai au pétrole, et le quai n° 3, qui occupe le reste, soit 480 pi., est le quai des marchandises diverses. La plupart des postes sont munis de conduites de ravitaillement en gas-oil, en mazout et en eau douce.

Jusqu'à ces temps derniers, les installations du port servaient exclusivement pour les importants arrivages et expéditions de la compagnie et, occasionnellement, pour le ravitaillement de bâtiments en combustible liquide ou en eau. Au cours de ces dernières années, les postes du quai sud ont été utilisés par la société anonyme Louis Dreyfus et Cie qui exploite un élévateur de grain, le poste n° 2 pour le déchargement et le poste n° 3 pour le chargement.

Les navires touchant Port-Cartier sont pour la plupart de gros transporteurs de vrac, grands navires des Lacs ou long-courriers; un certain nombre de petits bâtiments, de goélettes et de caboteurs transportent des marchandises diverses.

Le tableau ci-dessous indique le volume du trafic maritime des navires de plus de 250 tjn et le tonnage de marchandises manipulées entre 1959 et 1967 (pièce 1483).

Année	Nombre	Navires		Marchandises manipulées	
		Jauge nette totale	Jauge nette moyenne	Étranger	Cabotage
1959.....	50	55,118	1,102.4	85,449	21,919
1960.....	59	119,572	2,026.6	95,499	57,384
1961.....	54	364,732	6,754.3	1,338,954	17,469
1962.....	183	1,165,718	6,370.0	5,186,421	22,911
1963.....	249	2,011,394	8,077.9	7,166,939	65,889
1964.....	353	3,096,080	8,770.8	10,203,993	20,538
1965.....	357	3,035,807	8,503.7	9,161,929	192,241
1966.....	419	3,666,032	8,749.5	9,390,613	80,818
1967.....	435	3,765,197	8,655.6	9,293,446	248,639

Le tableau de la page 574 indique clairement la nature du trafic maritime. Le total des expéditions de minerai de fer et de mattes représente 97.9% du total des marchandises manipulées (arrivages et expéditions) dont seulement 0.5% est transporté par caboteurs. Vient ensuite, par ordre d'importance, le mazout importé exclusivement par des navires étrangers. Une partie de ce mazout est réexpédiée, probablement sous forme de ravitaillement de navires

TONNAGE DE MARCHANDISES MANIPULÉES À PORT-CARTIER EN 1966

	Expéditions				Arrivages				Total			
	Étranger		Cabotage		Étranger		Cabotage		Expéditions		Arrivages	
	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total
Marchandises												
Minéral de fer et mattes.....	9,222,917	100.0	45,350	64.6	—	—	—	—	9,268,267	99.7	—	—
Mazout.....	—	—	24,736	35.2	167,539	99.9	—	—	24,736	0.3	167,539	94.0
	9,222,917	100.0	70,086	99.8	167,539	99.9	—	—	9,293,003	100.0	167,539	94.0
Diverses.....	—	—	143	0.2	157	0.1	10,589	100.0	143	0.0	10,746	6.0
Total.....	9,222,917	100.0	70,229	100.0	167,696	100.0	10,589	100.0	9,293,146	100.0	178,285	100.0

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 15 (1966, parties II et III).

RÉSUMÉ DES EXPÉDITIONS ET ARRIVAGES MANIPULÉS À PORT-CARTIER EN 1966

Type de navires	Expéditions		Arrivages		Total		Total Général	
	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total	Type de trafic	Tonnage
Long-courriers.....	9,222,917	99.2	167,696	94.1	9,390,613	99.1	Expéditions.....	9,293,146
Caboteurs.....	70,229	0.8	10,589	5.9	80,818	0.9	Arrivages.....	178,285
Total.....	9,293,146	100.0	178,285	100.0	9,471,431	100.0	Total.....	9,471,431

touchant le port. Le reste des marchandises manipulées ne représente qu'une fraction de 1% mais comprend divers articles, p. ex., des explosifs, des sels métalliques, de l'essence, des tuyaux, des tubes, des machines, le tout transporté par caboteurs. Le trafic maritime comprend donc de gros transporteurs de minerai, long-courriers et navires des Lacs se rendant dans les ports américains des Lacs (qui entrent dans les statistiques au titre «Étranger») et de gros pétroliers. D'autre part, les marchandises diverses sont transportées par de petits caboteurs.

La différence de taille entre les deux groupes de bâtiments est considérable comme l'indique le tableau suivant qui donne, pour 1962, 1963 et 1964, le nombre des navires, y compris ceux de moins de 250 tjn, d'une longueur supérieure et inférieure à 300 pieds, ainsi que la jauge nette moyenne par navire dans chaque groupe.

Année	Navires de plus de 300 pi.		Navires de moins de 300 pi.	
	Nombre	Jauge nette moyenne	Nombre	Jauge nette moyenne
1962.....	124	9,285.5	62	277.6
1963.....	220	8,897.6	néant	—
1964.....	346	9,043.9	104	249.5

Les opérations de transport de blé de la société Louis Dreyfus, qui débutèrent en 1967, ne changeront pas la nature du trafic puisque le blé est reçu et expédié par de gros transporteurs de vrac, c.-à-d. des navires des Lacs pour les arrivages et des long-courriers pour les expéditions.

L'approche du port ne présente pas de difficultés spéciales de navigation. Les eaux sont profondes et sans obstacle jusqu'à l'entrée du chenal d'approche dragué où, comme dans le bassin même, la route est bien indiquée par des aides de navigation adéquates et où il n'y a ni courants ni courants traversiers. Les seuls facteurs dont il faut tenir compte sont le vent et, dans le cas de gros bâtiments, l'étroitesse du bassin ajoutée au fait qu'il forme un angle aigu avec le chenal d'entrée. C'est pour cette raison, ainsi que pour accélérer le mouvement des navires dans le port en vue d'obtenir un rendement maximal de chargement du minerai tout en protégeant les installations, que la compagnie assume l'entière direction des arrivées, des départs et des mouvements à l'intérieur du port, et qu'elle impose aux bâtiments de plus de 300 pi. qui veulent utiliser les installations portuaires l'emploi de ses lamineurs et de ses remorqueurs.

Pour faciliter et organiser les opérations portuaires, les bâtiments doivent envoyer un E.T.A. 72 h, 48 h et 24 h avant l'arrivée, et tout changement

de plus d'une heure après la transmission du dernier E.T.A. (24 h avant) doit être transmis immédiatement. Le premier E.T.A. doit indiquer le tonnage de marchandises et le dernier (24 h avant), le temps approximatif nécessaire pour le pompage des ballasts après l'amarrage. En outre, tous les navires doivent demander des instructions d'accostage 4 heures avant l'arrivée. L'utilisation d'un quai d'attente est obligatoire pour tous les minéraliers. Les radio-communications s'établissent *via* la station côtière de Sept-Îles. La compagnie utilise sa propre station de très haute fréquence pour les communications à courte distance.

Il n'y a pas de droit de pilotage distinct pour les navires de plus de 300 pi. Un prix forfaitaire de \$850 (au début \$650) par voyage couvre les frais d'agence, le pilotage, le service de remorquage (un remorqueur), les opérations d'approvisionnement, l'eau douce, les douanes et l'immigration, les honoraires et frais du médecin du port et le service du courrier de l'équipage. L'utilisation d'un second remorqueur entraîne un supplément de \$250. En ce qui concerne le pilotage, le prix couvre l'entrée, la sortie et tous les mouvements.

Il arrive qu'un navire de moins de 300 pi. demande l'aide d'un pilote. P. ex., au cours des trois années de 1962 à 1964, cela ne s'est produit qu'en 1962, alors que deux navires de moins de 300 pi. furent pilotés à l'entrée et à la sortie et un à l'entrée seulement. En pareil cas, le prix est calculé en fonction des services fournis; en 1962, il était de \$8.40 l'heure pour le pilote et \$40 l'heure pour le remorqueur.

Le contrat de la compagnie contient les mêmes clauses de décharge au regard de sa responsabilité et de celle du pilote pour les dommages causés par l'erreur ou la négligence de ce dernier, et stipule que le pilote est considéré comme un membre de l'équipage. Les remarques faites à l'égard de la clause correspondante du contrat Cargill s'appliquent également ici (Cf. pp. 569-570).

Le service de pilotage est assuré par deux pilotes employés par la compagnie. Comme à Baie-Comeau, on les appelle des pilotes lamaneurs, choisis pour leur expérience maritime et de la manœuvre des navires. Les deux pilotes sont titulaires d'un certificat de compétence de capitaine au long cours. Ils reçoivent un salaire annuel et, en outre, bénéficient des avantages accordés aux autres employés de la compagnie. Ils ont droit à deux semaines de congé payé après un an de service, à trois semaines après deux ans de service et à quatre semaines après quatre ans. Ils participent au régime d'assurance-groupe, qui comporte à la fois certaines prestations d'assurance-vie et des services de santé, au régime de retraite obligatoire et à une caisse d'épargne à laquelle la compagnie contribue. Ils ont aussi droit à 10 semaines de congé de maladie avec salaire, après un an de service, pouvant s'élever jusqu'à 39 semaines suivant le temps de service à la compagnie (pièce 923e).

Depuis l'ouverture du port, il ne s'est produit aucun sinistre maritime. Aucun accident n'est arrivé aux petits navires au cours de l'accostage ou de l'appareillage bien qu'ils n'utilisent généralement pas les services des remorqueurs ni ceux des pilotes lamaneurs.

Il n'y a pas de bateau-pilote. Le remorqueur transporte le pilote qui embarque à bord d'un navire entrant à la bouée du chenal, et il débarque au même endroit d'un navire sortant et revient au port sur le remorqueur.

Les plus gros bâtiments, de quelque 730 pi. de long et plus, évitent généralement avec l'aide de remorqueurs et entrent dans le port la poupe la première. Normalement, le pilote effectue entièrement cette opération et donne tous les ordres de manoeuvre.

Il faut environ 1 h  $\frac{1}{4}$  à 1 h  $\frac{1}{2}$  à un gros navire pour entrer et terminer l'accostage, et 40 minutes environ pour les petits navires. Il faut beaucoup moins de temps pour appareiller, suivant les conditions atmosphériques. Les nombres d'appareillages de jour et d'appareillages de nuit sont sensiblement égaux.

Le pilote R. F. Pilcher déclara dans sa déposition que la structure particulière d'un navire, comme par exemple une passerelle à l'avant, au milieu ou à l'arrière, n'augmente pas les difficultés de la navigation, et que la manoeuvre des navires est une question d'expérience des différents types.



Subdivision III

SEPT-ÎLES

Sept-Îles, ville située sur la rive nord du Saint-Laurent, à 20 milles à l'est de Port-Cartier et à 170 milles à l'est des Escoumins, a été déclarée port public le 8 juin 1961 (C.P. 1961-824). C'est un port douanier et le principal port de la région. Il comprend la baie des Sept-Îles, bassin circulaire abrité mesurant six milles dont trois en eau profonde. La limite de trois milles du côté du large est une ligne de cap à cap, c.-à-d. de la Pointe-au-Corbeau, à l'ouest, à la Pointe-aux-Basques, à l'est. C'est pratiquement un bassin fermé étant donné qu'il est protégé au large par sept petites îles.

Le port comprend deux zones nettement séparées l'une de l'autre avec des quais situés de chaque côté de la baie près de l'entrée où l'eau profonde est plus près du rivage. La zone est d'amarrage se trouve en bordure de la ville de Sept-Îles. Cette partie du port sert pour les expéditions de minerai de fer des mines de la *Iron Ore Company of Canada* auxquelles elle est reliée par un chemin de fer public spécialement construit à cette fin, et la réception de combustible et de marchandises diverses pour la *Iron Ore*, la population de Sept-Îles et la collectivité des régions minières. La zone d'amarrage de la partie ouest du port, appelée Pointe Noire, est le port en eau profonde de Clarke City, à neuf milles à l'intérieur de la rivière peu profonde de Sainte-Marguerite, où se trouve l'usine de la *Gulf Pulp and Paper Company* à laquelle il est relié par un chemin de fer privé. Sa principale activité est actuellement l'exportation du minerai de fer de la *Wabush Mines Company* dont le quai privé est également relié par le chemin de fer public à la région minière intérieure.

Les caractéristiques physiques du port et de ses approches sont idéales et ne présentent aucune difficulté de navigation. Il n'y a pas besoin de connaître ni d'avoir l'expérience des lieux; les brèves informations fournies par les cartes et instructions nautiques suffisent. On n'exige le pilotage que pour avantager les propriétaires de quais d'expédition du minerai, afin d'assurer l'utilisation maximale du matériel de chargement en réduisant dans la mesure du possible les périodes d'inactivité et en assurant une rotation rapide des navires par l'emploi de pilotes lamaneurs spécialement entraînés. Ici, le pilotage n'est donc pas un service rendu aux transports maritimes mais fait partie intégrante des opérations de chargement du minerai de fer.

Il y a trois chenaux d'approche qui passent à travers ou contournent les sept îles qui protègent l'entrée du port. Le chenal de l'ouest, d'une largeur minimale de  $\frac{3}{4}$  mille entre la terre ferme et West Rocks Island, est sans obstacle et profond. Le chenal du milieu est rectiligne, profond, sans obstacle, et d'une largeur minimale de deux milles; il donne accès direct au port. Le chenal de l'est, entre la terre ferme et l'île Grande-Basque, est secondaire, étroit et divisé par un banc de roches médian, Basque Reef, marqué par des bouées.

Il n'y a ni courants ni courants traversiers dans la baie et dans ses approches, à l'exception de l'effet limité de la marée, et aucun cours d'eau important ne s'y déverse. La baie est bien abritée du vent et l'on trouve de bons mouillages à l'intérieur, à proximité des deux zones d'amarrage.

Le port est ouvert à la navigation toute l'année, bien qu'en hiver la glace puisse devenir assez gênante pour que les navires aient besoin de l'aide de brise-glace pour aller à quai ou le quitter.

Les trois chenaux sont bien pourvus de feux à terre qui indiquent les pointes et les limites des chenaux. Des feux sont placés aussi sur le Basque Reef dont l'extrémité nord-ouest est marquée par une bouée lumineuse avec réflecteurs radar.

En outre, l'emplacement des divers quais est indiqué par des feux et la *Iron Ore Company* et la *Wabush Company* possèdent et entretiennent un certain nombre de balises lumineuses et de feux de direction pour aider les bâtiments à approcher leurs quais privés et à manœuvrer. Au quai de la *Iron Ore*, un signal de brume, entretenu par la compagnie, est mis en marche en cas de besoin.

Les E.T.A. transmis de loin sont passés via la station côtière de Sept-Îles. La *Iron Ore Company* et la *Wabush Company* ont toutes deux un service de radiophonie en très haute fréquence pour les communications à courte distance afin de faciliter les mouvements des navires jusqu'à leurs quais privés.

L'approche du quai du gouvernement a une profondeur minimale de 25 pi. à marée basse; l'approche de tous les autres quais se fait en eau profonde. Les marées de vive-eau sont de 10½ pi. et les marées de morte-eau de 7¼ pi.

Il existe 5 quais en eau profonde, dont 2 appartiennent au gouvernement et sont gérés par le ministère des Transports, 2 à la *Iron Ore Company of Canada*, et 1 à l'*Imperial Oil Company*. Les quais du gouvernement ont respectivement des postes d'amarrage de 600 et 900 pi., avec une profondeur de 23 pi. à marée basse. Les quais de chargement et d'accostage de la *Iron Ore Company* sont installés sur une jetée faisant face à la baie et s'étendent sur plus de 1,600 pieds, avec une profondeur de 37 pi. à marée basse. À l'est du quai actuel de chargement du minerai, un nouveau quai en eau profonde est en construction; il mesure approximativement 875 pi. de longueur et sera dragué à une profondeur minimale de 70 pi. Il pourra accueillir des bâtiments d'un déplacement de plus de 150,000 tonnes. Le quai de l'*Imperial Oil Company* a quelque 300 pi. de long, avec une profondeur de 40 pi.

Le tableau suivant, basé sur les statistiques du B.F.S. pour les navires de plus de 250 tjn, indique le nombre de navires, leur jauge nette moyenne et la quantité de marchandises manipulées, donnée séparément pour les deux zones d'amarrage (Sept-Îles et Pointe Noire) et pour le total du port. Pointe Noire comprend Clarke City.

*Ports du bas Saint-Laurent*

Année	Nombre	Navires		Marchandises manipulées	
		Jauge nette totale	Jauge nette moyenne	Étranger	Cabotage
1958—Sept-Îles Pointe Noire	1,234	3,315,368	2,686.7	7,226,793	1,951,120
	324	133,912	413.3	—	1,755
Total.....	1,558	3,449,280	2,214.0	7,226,793	1,952,875
1959—Sept-Îles Pointe Noire	1,206	5,899,963	4,892.2	12,512,830	2,516,891
	253	120,645	499.8	29,088	2,280
Total.....	1,459	6,020,608	4,126.5	12,541,918	2,519,171
1960—Sept-Îles Pointe Noire	1,353	4,574,910	3,381.3	10,549,695	956,397
	374	163,844	438.1	30,076	2,089
Total.....	1,727	4,738,754	2,743.9	10,579,771	958,486
1961—Sept-Îles Pointe Noire	1,172	3,690,997	3,149.3	8,038,682	782,676
	272	147,598	542.6	31,119	3,157
Total.....	1,444	3,838,595	2,658.3	8,069,801	785,833
1962—Sept-Îles Pointe Noire	1,356	4,766,547	3,515.2	11,864,495	569,502
	116	53,152	458.2	46,589	1,842
Total.....	1,472	4,819,699	3,274.3	11,911,084	571,344
1963—Sept-Îles Pointe Noire	1,291	5,059,867	3,919.3	12,208,990	374,070
	139	76,834	552.8	29,150	32,785
Total.....	1,430	5,136,701	3,592.1	12,238,140	406,855
1964—Sept-Îles Pointe Noire	1,436	6,821,614	4,750.4	16,107,206	491,727
	175	133,105	760.6	74,907	53,724
Total.....	1,611	6,954,719	4,317.0	16,182,113	545,451
1965—Sept-Îles Pointe Noire	1,366	6,752,461	4,943.2	15,779,081	647,244
	227	1,021,169	4,498.5	1,477,054	771,653
Total.....	1,593	7,773,630	4,879.9	17,256,135	1,418,897
1966—Sept-Îles Pointe Noire	947	6,259,478	6,918.8	14,942,552	505,237
	321	2,058,988	6,414.3	2,566,582	1,933,407
Total.....	1,268	8,318,466	6,560.3	17,509,134	2,438,644
1967—Sept-Îles Pointe Noire	998	6,906,935	6,920.8	16,528,178	965,843
	312	2,408,152	7,718.4	2,636,825	2,546,390
Total.....	1,310	9,315,087	7,110.8	19,165,003	3,512,233

Ce tableau appelle les remarques suivantes:

- a) L'accroissement soudain de la jauge nette moyenne à Pointe Noire en 1965 est dû à la mise en exploitation du quai de la *Wabush Mines Company*; précédemment, Pointe Noire servait surtout à l'expédition et à la réception des marchandises pour la *Gulf Pulp and Paper Company* et pour Clarke City, c.-à-d. des marchandises diverses transportées par de petits bâtiments.
- b) La tendance à l'utilisation de bâtiments moins nombreux mais plus grands est encore très nette; alors que le nombre de bâtiments a quelque peu diminué depuis 1958 (bien que la *Wabush Mines Company* ne fût pas encore en exploitation) la jauge nette totale, la jauge nette moyenne et le tonnage des marchandises manipulées ont presque triplé. Il y eut un accroissement marqué de la dimension des navires en 1966 pour les deux zones d'amarrage, ce qui indique que les petits transporteurs de minerai ont maintenant disparu pour être remplacés par de grands long-courriers transporteurs de minerai et par de grands navires des Lacs transporteurs de vrac et construits en vue de tirer l'avantage maximal des dimensions des écluses de la Voie maritime.

Ici encore, on constate la diminution du pourcentage des goélettes et des petits bâtiments et leur disparition progressive lorsque l'on compare ces statistiques à celles du BFS qui donnent le total des arrivées, à l'exception des bâtiments de guerre, des bateaux de pêche et des bateaux de moins de 15 tjn. P. ex., ces statistiques indiquent qu'en 1962 il y eut un total de 1,710 arrivées, c.-à-d. 238 arrivées de tels bâtiments, soit 13.9% du trafic total. Par contre, en 1967, le trafic total se chiffrait à 1,393 arrivées dont 83 petits bâtiments, ce qui ne représente que 6% du trafic total.

Les tableaux suivants indiquent, comme pour les deux ports des subdivisions précédentes, pour 1966, les quantités réelles et les pourcentages des principaux produits reçus de ports étrangers et de ports canadiens ou expédiés sur des ports étrangers et des ports canadiens ainsi que le tonnage des marchandises manipulées.

Ces tableaux montrent bien que le trafic maritime du port satisfait principalement les besoins (expédition et réception) des deux compagnies minières, et que la plupart des produits manipulés sont des marchandises en vrac transportées par de grands minéraliers et pétroliers. Les arrivages des ports de la côte, indiqués dans les statistiques du BFS, comprennent des articles divers transportés par de petits caboteurs.

La taille des minéraliers s'accroît et continuera de s'accroître constamment étant donné qu'un pourcentage considérable des expéditions de minerai se font par l'Atlantique et que, par conséquent, la dimension de ces bâtiments n'est pas limitée comme celle de ceux qui empruntent la Voie maritime du

TONNAGE DE MARCHANDISES MANIPULÉES À SEPT-ÎLES ET POINTE NOIRE EN 1966

Marchandises	Expéditions				Arrivages				Total					
	Étranger		Cabotage		Étranger		Cabotage		Expéditions		Arrivages			
	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total		
Minerai de fer et mattes :														
Sept-Îles.....	14,534,047	85.3	267,472	12.7	—	—	51,730	11.2	13,875	5.3	—	—	65,605	9.0
Pointe Noire.....	2,400,904	14.0	1,882,169	86.6	—	—	27,238	5.9	2,483	0.9	—	—	29,721	4.1
	16,934,951	99.3	2,158,641	99.3	—	—	78,968	17.1	16,358	6.2	—	—	95,326	13.1
Bentonite :														
Sept-Îles.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pointe Noire.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pâte à papier :														
Sept-Îles.....	4,835	0.0	—	—	—	—	—	—	206	0.1	—	—	206	0.1
Pointe Noire.....	106,440	0.7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	111,275	0.7	—	—	—	—	—	—	206	0.1	—	—	206	0.1
Mazout :														
Sept-Îles.....	—	—	2,776	0.1	—	—	349,356	75.5	19,011	7.2	—	—	368,367	50.7
Pointe Noire.....	—	—	—	—	—	—	32,000	6.9	29,774	11.3	—	—	61,774	8.5
	—	—	2,776	0.1	—	—	381,356	82.4	48,785	18.5	—	—	430,141	59.2
Total partiel des marchandises ci-dessus	17,046,226	100.0	2,161,417	99.4	—	—	460,324	99.5	65,349	24.8	—	—	525,673	72.4

Diverses:	1	0.0	12,991	0.6	2,583	0.5	179,906	68.3	12,992	0.1	182,489	25.1
Sept-Îles.....	—	—	705	0.0	—	—	18,276	6.9	705	0.0	18,276	2.5
Pointe Noire.....	1	0.0	13,696	0.6	2,583	0.5	198,182	75.2	13,697	0.1	200,765	27.6
Total:												
Sept-Îles.....	14,538,883	85.3	292,239	13.4	403,669	87.2	212,998	80.8	14,831,122	77.1	616,667	84.9
Pointe Noire.....	2,507,344	14.7	1,882,874	86.6	59,238	12.8	50,533	19.2	4,390,218	22.9	109,771	15.1
Total général.....	17,046,227	100.0	2,175,113	100.0	462,907	100.0	263,531	100.0	19,221,340	100.0	726,438	100.0

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 15 (1966, parties II et III).

## RÉSUMÉ DES EXPÉDITIONS ET ARRIVAGES À SEPT-ÎLES ET POINTE NOIRE EN 1966

Type de navires	Expéditions		Arrivages		Total		Total Général		
	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total	Type de trafic	Tonnage	% du total
Long-courriers:									
Sept-Îles.....	14,538,883	75.6	403,669	55.6	14,942,552	74.9	Expéditions:	14,831,122	74.3
Pointe Noire.....	2,507,344	13.1	59,238	8.1	2,566,582	12.9	Sept-Îles.....	4,390,218	22.0
	17,046,227	88.7	462,907	63.7	17,509,134	87.8	Pointe Noire.....	19,221,340	96.3
Caboteurs:							Arrivages:		
Sept-Îles.....	292,239	1.5	212,998	29.3	505,237	2.5	Sept-Îles.....	616,667	3.1
Pointe Noire.....	1,882,874	9.8	50,533	7.0	1,933,407	9.7	Pointe Noire.....	109,771	0.6
	2,175,113	11.3	263,531	36.3	2,438,644	12.2	Total:	726,438	3.7
Total:							Sept-Îles.....	15,447,789	77.4
Sept-Îles.....	14,831,122	77.1	616,667	84.9	15,447,789	77.4	Pointe Noire.....	4,499,989	22.6
Pointe Noire.....	4,390,218	22.9	109,771	15.1	4,499,989	22.6	Total général.....	19,947,778	100.0
Total général.....	19,221,340	100.0	726,438	100.0	19,947,778	100.0			

Saint-Laurent. P.ex., les expéditions faites par la *Iron Ore Company of Canada* en 1964 via la Voie maritime représentaient 43.8% du total de ses expéditions, tandis que 56.2% furent expédiés par mer sur des ports américains de la côte et du golfe du Mexique et sur des ports européens. Il y aura bientôt des expéditions sur des ports très éloignés, au Japon p.ex. C'est en prévision de l'arrivée de minéraliers plus grands et calant plus que la *Iron Ore Company* a construit son nouveau quai en eau profonde.

Le trafic principal de Sept-Îles est effectué par les plus grands transporteurs de vrac des Lacs, des long-courriers transporteurs de vrac, des pétroliers, de petits caboteurs transportant des marchandises diverses et des navires à passagers. Comme il existe un service de transbordeur avec Matane, les statistiques d'arrivées de bâtiments devraient être corrigées en conséquence pour être valables en matière de pilotage.

Le service de pilotage est assuré par les pilotes lamaneurs des compagnies minières. Au quai de la *Gulf Pulp*, le contremaître des dockers de la compagnie assume également les fonctions de pilote. L'emploi des lamaneurs pour les manœuvres d'arrivée et de départ des minéraliers aux quais privés des compagnies minières est rendu obligatoire par une clause du contrat d'utilisation des quais et des installations de chargement des compagnies. Autrement, le pilotage n'est pas obligatoire même pour les autres bâtiments qui s'amarrent aux quais des compagnies minières. Cependant, les pilotes lamaneurs sont à leur disposition pour les aider dans leurs manœuvres aux quais des compagnies ou aux autres quais du port.

Lorsque la *Iron Ore Company* commença à utiliser ses installations portuaires à Sept-Îles, en 1954, la responsabilité de l'accostage et de l'appareillage des minéraliers était laissée aux capitaines des navires et la compagnie se contentait de mettre à leur disposition des lamaneurs et des remorqueurs pour les aider, sur leur demande. Après une période d'essai, on s'aperçut que cette pratique gênait les opérations de chargement de la compagnie, qu'il se produisait trop de pertes de temps causées par les bâtiments qui accostaient et appareillaient sans aide. Afin de réduire au minimum les temps morts de son matériel de chargement, la compagnie rendit obligatoire l'emploi de ses lamaneurs et de ses remorqueurs, système qu'ont adopté depuis la *Wabush Mining Company* à Pointe Noire et la plupart d'autres compagnies minières ailleurs.

Tous les minéraliers qui font escale au quai de chargement de la *Iron Ore Company* paient un prix forfaitaire par voyage (\$665 en 1963); ce prix couvre le service d'agence, le service de pilotage à l'arrivée et à la sortie ainsi que les autres manœuvres dans le port ou le long du quai, le service des remorqueurs, le service des amarres et autres menus frais. Les autres bâtiments doivent payer un droit correspondant aux services qu'ils obtiennent. P.ex., en 1963, les taux de pilotage à l'arrivée et au départ étaient respective-

ment de \$50 et \$35; pour les remorqueurs, \$125 par mouvement, et \$50 pour le service des amarres (pièce 923h.) La *Iron Ore Company* a un certain nombre d'employés qualifiés pour remplir les fonctions de pilotes lamaneurs, mais ils font aussi d'autres travaux pour elle; l'un d'eux, le chef lamaneur, assume la responsabilité des opérations de pilotage. En 1963, ces employés étaient au nombre de 5, y compris le chef lamaneur.

Les compagnies minières choisissent leurs lamaneurs en fonction de leur expérience et leurs connaissances en ce qui touche à la manœuvre des navires, les quais et les installations. Ce sont des employés permanents touchant un salaire annuel et payés au mois. Ceux de la *Iron Ore* reçoivent, en plus, un boni annuel. Le chef lamaneur perçoit un salaire supérieur aux autres. Ils bénéficient tous de tous les avantages offerts aux autres employés permanents de la compagnie, notamment le régime facultatif de retraite auquel la compagnie contribue et le régime à cotisations patronales et ouvrières d'assurance médicale et chirurgicale comportant des indemnités hebdomadaires et des prestations d'assurance-vie.

Le compagnie est assurée contre toutes les réclamations auxquelles peut donner lieu l'emploi des lamaneurs.

A l'audience de la Commission, les témoins déclarèrent n'avoir eu connaissance d'aucun sinistre maritime à Sept-Îles. Trois accidents furent signalés de 1960 à 1968 mais, en aucun de ces cas, il n'y avait de pilote à bord.

Le préposé aux navires de la *Iron Ore* déclara dans sa déposition que, depuis l'application du pilotage obligatoire, en 1957, il s'était produit cinq cas de dommages mineurs, tels que de légers renforcements de bordé et de quai au cours de la manœuvre d'accostage; dans un autre cas semblable, les avaries furent plus importantes; un pétrolier ayant eu déjà son étrave sérieusement endommagée par les glaces effectua au cours de l'accostage, en dépit de l'avis du pilote, une manœuvre qui aboutit au heurt du quai par l'ancre saillante de tribord et celle-ci, forçant sur le bordé de coque, l'endommagea.

Les pilotes rejoignent les bâtiments par le remorqueur qui doit aider à la manœuvre et le transport est gratuit. Au cours des mois d'hiver, les remorqueurs sont indisponibles et des pêcheurs locaux assurent le service au prix de \$15 par navire.

Les remorqueurs appartiennent à la *Foundation Maritime Company* d'Halifax et sont affrétés, sous contrat annuel, par la *Iron Ore Company*.

Les pilotes utilisent un radiotéléphone portatif et restent ainsi en contact constant avec le remorqueur et les zones d'où peuvent provenir des ordres modifiant les mouvements d'un navire. Ce procédé de communication constante était considéré très satisfaisant.

Le capitaine de port ne dirige pas les entrées et les sorties ni les mouvements dans le port; ce sont les compagnies minières qui exercent ce contrôle par leurs exigences relatives à l'utilisation de leurs postes d'amarrage.

Dans la zone restreinte de Sept-Îles, un pilote passe rarement plus d'une heure pour effectuer l'accostage, l'appareillage ou le mouvement d'un bâtiment, dont la durée dépend de la dimension de ce dernier et du temps régnant.

Selon les registres du trafic de la *Iron Ore Company* pour 1964, 721 minéraliers et 27 bâtiments de types différents ont été pilotés à l'arrivée ou au départ par ses pilotes lamaneurs. Les mois de juin et de juillet sont les plus actifs: on effectue alors les mouvements de jour et de nuit.

Les pilotes de la *Iron Ore Company* assurent un service de 24 heures en deux équipes; le chef pilote règle les affectations.

Subdivision IV

HAVRE-SAINT-PIERRE

Havre-Saint-Pierre (appelé aussi Havre des Esquimaux) est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à l'extrémité orientale du groupe des Îles Mingan, au large de l'île Anticosti, à 257 milles à l'est des Escoumins et à 23 milles à l'ouest de la limite est officielle du fleuve (Cf. art. 2[41], Loi sur la marine marchande). Il n'a pas encore été déclaré port public en vertu de l'article 600. Pendant longtemps, ce ne fut qu'un petit port de pêche, qui prit de l'importance en 1950 lorsqu'il se développa en port de charge de la *Quebec Iron and Titanium Corporation* qui exploite une mine d'ilménite au Lac Tito, 27 milles à l'intérieur des terres, reliée au port par un chemin de fer que possède et exploite la compagnie minière.

Il n'y a pas de service de pilotage régulier organisé ni de services de remorquage, et on estime qu'ils sont inutiles. Lorsqu'un capitaine désire obtenir de l'aide, le surintendant des quais de la *Quebec Iron and Titanium Corporation*, titulaire d'un certificat de compétence de second et ayant l'expérience voulue, est mis à sa disposition. On a signalé qu'il tenta d'obtenir un brevet de pilote du ministère des Transports, mais celui-ci n'en a pas le pouvoir puisque le port ne fait pas partie d'une circonscription de pilotage (Cf. *Titre I*, pp. 46-47). On demande très rarement son aide car le chenal d'approche et le port ne présentent aucune difficulté et sont bien équipés d'aides de navigation installées à terre.

Havre-Saint-Pierre est un port naturel formé par le chenal entre l'île aux Esquimaux et la pointe aux Esquimaux, sur la terre ferme, où sont situés les postes d'amarrage. Il est bien protégé du large par une série d'îles offrant plusieurs chenaux d'approche en eau profonde et bien délimités. L'approche la plus courte et la meilleure est le chenal aux Morses entre l'île aux Morses et l'île Verte; sa largeur est de 7 encâblures et sa profondeur de 8 brasses à marée basse. Un feu à l'extrémité sud de l'île aux Morses en indique l'entrée, où existe également un signal de brume. Des feux d'alignement installés sur la terre ferme guident les bâtiments dans le chenal. La hauteur des marées est de 7 pi. en vive-eau et de 4½ pi. en morte-eau. Il y a très peu de courants de marée; cependant, avec des vents de la partie ouest, ils peuvent atteindre une vitesse de deux nœuds.

Le port est large et profond et offre un bon mouillage. Les deux seuls quais sont situés sur la terre ferme à la pointe aux Esquimaux. Le quai du gouvernement mesure 450 pi. de long, avec une profondeur minimale de 27 pi. Le quai de chargement du minerai appartient à la *Iron and Titanium Corporation* et est situé à une encâblure à l'ouest du quai du gouvernement. Construit face au large, il mesure 140 pi. de long et est flanqué de ducs d'Albe qui le prolongent à l'est et à l'ouest et forment avec lui un ensemble de 600 pi. de long, avec une profondeur de 30 pi. à marée basse.

Les navires touchant Havre-Saint-Pierre sont pour la plupart des caboteurs et des bâtiments des eaux intérieures, de petites goélettes de pêche, des bâtiments côtiers de taille moyenne qui transportent des marchandises et des

passagers, et de gros minéraliers transportant le titane à Sorel et, depuis 1967, sur une bien plus petite échelle, dans des ports étrangers. Donc, pratiquement, à l'exception des minéraliers, tous les bâtiments fréquentant Havre-Saint-Pierre sont des caboteurs et des bâtiments des eaux intérieures, généralement de petite et de moyenne dimension assurant un service régulier.

Les chiffres suivants, fournis par le B.F.S. concernent le nombre total de bâtiments de 250 tjn et plus qui firent escale à Havre-Saint-Pierre de 1958 à 1967, ainsi que leur jauge nette totale et moyenne; ils indiquent aussi le tonnage des marchandises manipulées à destination ou en provenance soit de l'étranger, soit de l'intérieur (cabotage).

Année	Nombre	Navires		Marchandises manipulées	
		Jauge nette totale	Jauge nette moyenne	Étranger	Cabotage
1958.....	192	254,906	1,327.6	—	434,782
1959.....	151	306,709	2,031.2	—	682,308
1960.....	225	484,603	2,153.8	—	1,008,771
1961.....	243	575,692	2,369.1	—	1,196,284
1962.....	275	413,705	1,504.4	1,670	810,351
1963.....	234	462,021	1,974.4	—	823,184
1964.....	240	670,183	2,792.4	—	1,371,526
1965.....	190	682,323	3,591.2	—	1,442,589
1966.....	157	532,476	3,391.6	2,973	1,010,590
1967.....	185	894,483	4,835.0	27,432	1,777,193

Le tableau comparatif suivant indique en jauge et en pourcentage le type et les quantités de marchandises manipulées. Les expéditions représentent exclusivement le produit de la compagnie minière, le minerai de titane, qui jusqu'en 1967, était expédié en totalité à l'usine de la compagnie à Sorel. Les arrivages, sauf le combustible, comprennent un grand nombre d'articles divers, provenant tous de ports canadiens et transportés par de petits caboteurs réguliers. La localité est isolée du côté de la terre car aucune route ne la relie aux autres collectivités vers l'ouest. C'est pourquoi il existe un service maritime régulier de passagers de Montréal et de Québec, et un service aérien.

Étant donné que les minéraliers assurent un trafic régulier (les mêmes bâtiments font régulièrement la navette entre Havre-Saint-Pierre et Sorel pendant la saison de navigation), les capitaines et officiers connaissent bien les caractéristiques physiques du port et de ses approches.

Le capitaine J. A. G. Rousseau, pilote breveté de la circonscription de Québec, eut souvent l'occasion de faire escale à Havre-Saint-Pierre lorsqu'il commandait un navire avant de devenir pilote. Bien que l'approche fût alors plus difficile par suite de l'absence d'aides de navigation installées à terre et de feux d'alignement, il n'eut jamais d'accident parce qu'il fut très prudent. Après un certain nombre de voyages, cette région lui devint familière.

Aucun sinistre maritime n'a été signalé.

TONNAGE DE MARCHANDISES MANIPULÉES À HAVRE-SAINT-PIERRE EN 1967

Marchandises	Expéditions				Arrivages				Total			
	Étranger		Cabotage		Étranger		Cabotage		Expéditions		Arrivages	
	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total
Minerai de titane.....	27,432	100.0	1,761,155	100.0	—	—	—	—	1,788,587	100.0	—	—
Mazout.....	—	—	—	—	—	—	6,133	39.7	—	—	6,133	39.7
Diverses.....	27,432	100.0	1,761,155	100.0	—	—	6,133	39.7	1,788,587	100.0	6,133	39.7
	—	—	584	0.0	—	—	9,321	60.3	584	0.0	9,321	60.3
Total.....	27,432	100.0	1,761,739	100.0	—	—	15,454	100.0	1,789,171	100.0	15,454	100.0

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS : pièce 15 (1967, parties II et III).

RÉSUMÉ DES EXPÉDITIONS ET ARRIVAGES À HAVRE-SAINT-PIERRE EN 1967

Type de navires	Expéditions		Arrivages		Total		Total général	
	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total	Type de trafic	% du total
	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total	Tonnage	% du total	Expéditions	Arrivages
Long-courriers.....	27,432	1.5	—	—	27,432	1.5	Expéditions.....	1,789,171
Caboteurs.....	1,761,739	98.5	15,454	100.0	1,777,193	98.5	Arrivages.....	15,454
Total.....	1,789,171	100.0	15,454	100.0	1,804,625	100.0	Total.....	1,804,625

## Troisième section

CIRCONSCRIPTION DE PILOTAGE DE MONTRÉAL



## Chapitre A

# LÉGISLATION

### 1. LOI ET RÈGLEMENTS

#### PRÉAMBULE

Le pilotage dans la circonscription de Montréal est assuré par deux groupes de pilotes officiellement distincts, chacun ayant sa propre organisation, et le port de Montréal (tel que défini par les règlements de la circonscription aux fins du pilotage) est un territoire mixte où chaque groupe a des attributions particulières:

- a) les pilotes de port, qui effectuent exclusivement les mouvements à l'intérieur du port de Montréal;
- b) les pilotes de fleuve, qui ont pour fonctions d'effectuer les trajets et toutes les autres tâches de pilotage.

En outre, la circonscription est officieusement divisée en deux secteurs de pilotage fluvial ayant comme limite commune Trois-Rivières. Cette division n'est pas définie dans la législation, si ce n'est indirectement dans le tarif, et elle est marquée en pratique par la relève des pilotes à Trois-Rivières. Les pilotes de fleuve se répartissent en deux groupes distincts: celui du secteur Montréal-Trois-Rivières et celui du secteur Trois-Rivières-Québec.

L'organisation et les institutions des circonscriptions de Québec et de Montréal (pilotes de fleuve) présentent une grande similarité tant du fait de leurs caractéristiques physiques comparables que de l'historique commun de leur législation. Depuis la fondation de la colonie, le pilotage dans cette partie du Saint-Laurent, desservi par ces deux circonscriptions contiguës, a toujours relevé de la même autorité législative. Étant donné que l'une et l'autre fournissent un service de pilotage fluvial, leur situation était différente de celle des autres régions et elle aboutit à des institutions *ad hoc*, uniques. Les deux circonscriptions suivirent une évolution législative analogue et la seule différence notable est que les pilotes de Montréal, en tant que groupe, ne furent jamais légalement chargés d'assurer et de diriger le service ni autorisés à diriger l'exercice de leur profession. Du point de vue légal, leur statut a toujours été celui d'entrepreneurs libres mais, en pratique, ils

sont depuis une centaine d'années des employés *de facto*; ils furent d'abord les employés de leur propre Association puis plus tard ceux de leur autorité de pilotage.

Le groupe des pilotes de port de Montréal fut créé en 1957 pour faire face à une situation spéciale qui s'accrut après l'ouverture de la Voie maritime: un nombre considérable et toujours croissant de mouvements de navires s'effectuant entièrement à l'intérieur du port de Montréal et une répugnance de plus en plus marquée des pilotes de fleuve à rester disponibles à Montréal pour effectuer ces mouvements. Comme c'était un nouveau service, les facteurs traditionnels furent moins restrictifs et l'on put mettre sur pied une organisation plus réaliste permettant de satisfaire aux besoins actuels.

Comme la circonscription de pilotage de Québec, celle de Montréal jouit toujours (dans une certaine mesure) d'un statut juridique spécial du fait qu'elle est soumise à certaines dispositions statutaires particulières, alors que d'autres ne lui sont pas appliquées. Les remarques générales concernant la circonscription de Québec (Cf. p. 7) valent ici, *mutatis mutandis*.

Les dispositions statutaires qui s'appliquent spécifiquement à la circonscription de pilotage de Montréal, ainsi que la législation spéciale contenue dans divers règlements sont étudiées ci-après.

(1) DISPOSITIONS SPÉCIALES DE LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU  
CANADA ET DÉCRETS PRIS PAR LE GOUVERNEUR EN CONSEIL  
EN VERTU DE CETTE LOI

a) *Création de la circonscription*

La création de la circonscription de pilotage de Montréal, en tant que circonscription fédérale de pilotage, date de la première loi sur le pilotage adoptée en 1873 (art. 6) qui reconnaissait et confirmait son existence en tant que circonscription distincte, comme elle l'est actuellement (art. 323 et suiv., Loi sur la marine marchande). Elle ne peut être abolie que par une loi du Parlement puisque l'article 324 prive expressément le gouverneur en conseil de ce pouvoir (Cf. *Titre I*, p. 65, et recommandations générales 8 et 17).

b) *Limites de la circonscription*

L'article 323 définit ses limites:

«...la partie du fleuve Saint-Laurent qui s'étend de l'extrémité est du canal de Lachine jusqu'à l'extrémité est du port de Québec, ainsi que les parties des rivières, eaux, havres, criques, baies et anses qui sont comprises dans lesdites limites.»

La limite orientale suscite la même difficulté que la limite occidentale de la circonscription de Québec, en ce qu'elle n'est pas précisée et qu'il faut se référer à la Loi sur le Conseil des ports nationaux pour la déterminer. Cette

question et l'étendue de la compétence des autorités de pilotage de Québec et de Montréal sur ce territoire (port de Québec) sont étudiées par la Commission lorsqu'elle traite de la situation créée par le chevauchement de la circonscription de Montréal sur la circonscription de Québec, c.-à-d. leur territoire commun (Cf. pp. 8 à 11).

La description de la limite ouest de la circonscription pose un sérieux problème pratique et juridique parce qu'elle ne correspond plus à la réalité.

Alors que la définition dit que la limite orientale coïncide avec la limite est du port de Québec, la définition de la limite occidentale de la circonscription ne fait aucune mention de la limite ouest du port de Montréal, ni du port proprement dit.

La limite occidentale de la circonscription de pilotage de Montréal est indiquée comme un lieu géographique qui, sauf en ce qui concerne l'absence d'une zone commune pour la relève des pilotes, suffisait à l'époque où la définition fut établie, mais n'a plus de sens maintenant. Il en résulte que la circonscription de pilotage de Montréal n'a pas de limite légale à l'ouest, ce qui a suscité de nombreuses difficultés (Cf. pp. 664' et suiv.).

L'absence d'un territoire commun n'a, pratiquement, soulevé aucune difficulté, probablement du fait que le paiement des droits n'était pas obligatoire dans la circonscription Saint-Laurent–Kingston–Ottawa en amont.

L'utilisation d'un lieu géographique, au lieu d'une ligne imaginaire coupant une étendue d'eaux navigables, comme c'est normalement le cas, était et reste justifiée par la façon dont le port de Montréal est relié au cours supérieur du fleuve par un réseau d'écluses et de canaux, la première écluse étant l'endroit tout indiqué pour embarquer et débarquer et servir ainsi de limite à la circonscription de pilotage.

Jusqu'en 1959, la circonscription de pilotage de Montréal se terminait à juste titre au canal de Lachine, mais cette limite cessa d'être valable lorsque le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent contourna le canal de Lachine, fermé depuis. La rectification nécessaire de la définition statutaire de cette partie des limites de la circonscription aurait alors dû être faite par une modification à la Loi sur la marine marchande. Cependant, dix ans après l'ouverture de la Voie maritime, elle n'a pas encore été apportée, si bien qu'il n'existe plus de limite ouest et qu'il est impossible de déterminer jusqu'où s'étendent à l'ouest la compétence de l'autorité de pilotage de Montréal et les attributions des pilotes de Montréal.

On ne peut établir cette limite par voie de comparaison en choisissant, dans le nouveau canal, un point correspondant au point défini dans l'ancien. Une telle interprétation aboutirait à une situation illogique: la limite serait l'entrée de la Voie maritime, c.-à-d. au milieu du port, aux environs de la bouée 193M, où commence la circonscription de pilotage de Cornwall, con-

formément à la définition de sa limite orientale donnée dans le décret en conseil C.P. 1960-1570 du 17 novembre 1960 (pièce 1143), c.-à-d. «l'extrémité est de l'approche de la Voie maritime», à 2 milles et 5 câbles en aval de l'écluse de Saint-Lambert.

La définition de la limite orientale de la circonscription de Cornwall ne fournit pas non plus de solution car on ne peut dire qu'elle détermine *ipso facto* la limite ouest de la circonscription de Montréal, bien que la Commission estime que l'article 324 de la loi donne au gouverneur en conseil le pouvoir de modifier par règlement les limites statutaires établies par l'article 323 (Cf. p. 9). Les limites doivent être établies formellement par législation et leur définition n'implique pas nécessairement que tout le territoire situé à l'intérieur de ces limites ne fait partie que d'une seule circonscription; c'est ainsi que des circonscriptions contiguës doivent se chevaucher en vue de permettre la relève des pilotes (Cf. *Titre I*, recommandation générale 9, pp. 527 et suiv.). Cependant, si l'on considérait l'entrée de la Voie maritime comme la limite ouest de la circonscription de Montréal, la relève des pilotes devrait s'y effectuer, et non, comme maintenant, à l'écluse de Saint-Lambert. Les pilotes de Montréal procéderaient illégalement s'ils montaient au delà de «l'extrémité est de l'approche de la Voie maritime» puisqu'ils seraient alors hors de leur circonscription.

L'autorité de pilotage de Montréal connaissait bien la situation légale et tenta de surmonter la difficulté en incluant dans ses règlements sa propre définition du port aux fins du pilotage. Voici le texte de l'article 2(*h*) du règlement général de la circonscription:

«2. Dans le présent règlement, l'expression

- h) «port de Montréal» désigne la partie du fleuve Saint-Laurent qui est bornée au nord par une ligne tirée de l'est à l'ouest à travers l'extrémité de l'île Sainte-Thérèse qui se trouve le plus au nord, et au sud par le pont Victoria et une ligne reliant l'extrémité ouest du pont Victoria et l'extrémité est du canal de Lachine et comprenant le bassin Bickerdike et le bassin de la pointe au Moulin à vent.»

Cette définition est sans valeur en ce qui concerne la limite ouest de la circonscription car l'autorité de pilotage n'a pas le pouvoir de déterminer l'étendue de sa propre compétence territoriale, de tels règlements étant réservés au gouverneur en conseil aux termes de l'article 324, ou au Parlement.

L'écluse de Saint-Lambert est limitée aux deux extrémités par des sections distinctes du pont Victoria. D'après le libellé actuel de la définition, la zone couverte par le pont Victoria n'est pas incluse et la limite du port aux fins du pilotage est la face nord du pont Victoria, ce qui exclut l'écluse de Saint-Lambert.

Lorsqu'on rectifiera la situation par une législation appropriée, on devra se garder d'adopter, pour définir la limite ouest, la description qu'en donne ce règlement, car elle exclut de la circonscription l'écluse de Saint-Lambert et rend donc illégal pour un pilote de Montréal, de fleuve ou de port, le fait de piloter un navire dans cette écluse.

La description de la circonscription à l'article 323 de la loi pose un autre problème, celui de savoir si la rivière Richelieu et son canal font partie de la circonscription de Montréal. Le libellé de l'article 323 ne laisse aucun doute: la circonscription comprend, entre autres, toutes les eaux et rivières situées entre les ports de Québec et de Montréal et puisque la rivière Richelieu et le canal international jusqu'à la frontière américano-canadienne sont des eaux navigables, ils font partie de la circonscription de Montréal avec les conséquences qui en découlent, particulièrement dans une circonscription où le paiement obligatoire du pilotage est censément en vigueur. La législation antérieure à la Confédération réglait cette situation avec réalisme en précisant dans la définition du port de Montréal ce qu'il incluait « . . . et telles parties des affluents de cette section du fleuve Saint-Laurent qui sont navigables pour les navires de mer;» (Acte de 1894 concernant les commissaires du havre de Montréal, 57-58 Victoria, chap. 48, art. 5).

Le commentaire de la page 11 au sujet de la définition d'une limite de circonscription par référence à une description dans d'autres statuts s'applique également à la limite est de la circonscription de Montréal.

La question de l'établissement de la limite ouest de la circonscription et de la création d'un territoire commun avec la circonscription de Cornwall sera traitée dans la recommandation 1, cinquième section.

La situation créée du fait que la voie navigable du Richelieu se trouve dans la circonscription montre la nécessité d'une définition des limites de celle-ci de telle façon que la législation pertinente réponde aux exigences actuelles du pilotage.

*c) Autorité de pilotage*

Le ministre des Transports est l'autorité de pilotage. La situation juridique étant la même que celle de la circonscription de Québec, on se référera aux pages 11 et 12.

*d) Régime obligatoire*

Le paiement obligatoire des droits de pilotage est en vigueur dans la circonscription de Montréal mais, comme dans celle de Québec, aucune disposition légale ne le permet. La situation juridique étant la même qu'à Québec, on se référera aux pages 12 à 14.

Quant aux exemptions, cf. pages 21 et 22.

(2) LÉGISLATION NON CONTENUE DANS LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE  
DU CANADA OU N'EN ÉMANANT PAS ET CONCERNANT L'ORGANISATION  
DE LA CIRCONSCRIPTION DE PILOTAGE

a) *La Corporation des pilotes pour le havre de Québec et au-dessus (13-14  
Victoria, chap. 123 [1850] modifié)*

Dix ans avant que les pilotes de Québec n'obtiennent leur constitution en corporation, une loi de l'ancienne Province du Canada créa une corporation professionnelle dont faisaient automatiquement partie tous les pilotes de Montréal. Toutefois, cette corporation ne prit jamais forme du fait que les pilotes ne tinrent pas la première assemblée générale nécessaire (Cf. p. 623). Il semble que cette loi n'ait jamais été abrogée et qu'en conséquence, il suffirait de tenir cette première assemblée pour que la Corporation puisse assumer ses fonctions (Cf. *Titre I*, p. 5).

La Commission estime que cette loi devrait être abrogée étant donné son inutilité actuelle du fait de l'existence de deux groupes distincts de pilotes dans la circonscription; par ailleurs, chaque groupe devrait être constitué en une corporation statutaire telle que définie à la recommandation générale 25 (Cf. *Titre I*, p. 603).

b) *Paiement des frais d'exploitation de la circonscription*

Comme dans la circonscription de pilotage de Québec, les frais d'exploitation de la circonscription sont supportés par la Couronne par l'intermédiaire du ministère des Transports. Les seules dispositions autorisant cette pratique sont contenues dans la Loi des subsides annuelle, ce qui ne couvre pas les frais d'entretien et de fonctionnement des services de bateau-pilote qui existent dans toute la circonscription et qui sont tous assurés par des entrepreneurs privés; le paiement de ces services fait l'objet d'arrangements contractuels entre les agents maritimes et les entrepreneurs privés concernés. Ni la Couronne, ni la circonscription, ni les pilotes n'engagent de dépenses à cet égard.

(3) ORDONNANCES DE L'AUTORITÉ DE PILOTAGE  
RATIFIÉES PAR LE GOUVERNEUR EN CONSEIL

a) *Nomination du secrétaire-trésorier et paiement des dépenses de la circonscription (art. 328, Loi sur la marine marchande)*

L'autorité de pilotage de Montréal, comme les autorités de pilotage de toutes les autres circonscriptions, peut prélever ses frais d'exploitation à même les droits de brevet et les droits de pilotage en suivant la procédure stipulée à l'article 328, c.-à-d. en demandant l'approbation du gouverneur en conseil (Cf. *Titre I*, pp. 117 et suiv.) Actuellement, on ne recourt jamais à cette disposition statutaire étant donné que tous les frais d'exploitation de la circonscription sont payés par la Couronne et que tous les droits

de pilotage, à l'exception des frais de radiotéléphone et des déductions obligatoires pour la caisse de retraite, sont payés pour le compte de chaque pilote à sa propre association.

*b) Délégation des pouvoirs de l'autorité de pilotage (art. 327[2] et 329[p])*

Aucun règlement spécial n'a jamais été établi par le Ministre, en tant qu'autorité de pilotage de la circonscription de Montréal, en vertu de l'article 327(2) aux fins de délégation de certains de ses pouvoirs à un surintendant ou quelqu'un d'autre.

Pendant, l'autorité de pilotage, agissant en vertu de l'article 329(p) a, par diverses dispositions contenues dans le règlement général, délégué certains de ses pouvoirs à différentes personnes, à savoir le jury d'examen, le fonctionnaire enquêteur en matière disciplinaire et principalement son représentant local appelé surveillant des pilotes. La remarque de la page 21 au sujet de la validité de la nomination du surintendant s'applique également au surveillant.

*c) Exemptions et retrait d'exemptions (art. 346[c], 347 et 357[1])*

Aucun règlement n'a jamais été établi en vertu de l'article 357(2).

L'autorité de pilotage a omis d'établir des règlements pour accorder aux petits bâtiments non immatriculés dans le Commonwealth des exemptions en vertu de l'article 346(c). Donc (et en supposant que le paiement obligatoire des droits de pilotage ait été légalement établi), tout petit bâtiment non immatriculé dans l'un des dominions serait assujéti au paiement obligatoire de ces droits, c.-à-d. au minimum des frais dus par un bâtiment étranger. Cela s'appliquerait, entre autres, aux bâtiments non commerciaux, y compris les yachts de plaisance, même les plus petits, qui empruntent le canal du Richelieu et les eaux du Saint-Laurent comprises dans la circonscription de Montréal (Cf. *Titre I*, p. 254).

D'autre part, l'autorité de pilotage, agissant en vertu de l'article 347, a complètement retiré les exemptions statutaires relatives accordées, en vertu de l'article 346(e), aux vapeurs immatriculés dans un dominion et effectuant des voyages dans les eaux côtières et intérieures sauf pour:

- (i) les navires de moins de 1,500 tjn employés à des voyages entre les ports de la province de Québec; et
- (ii) les bâtiments à passagers naviguant régulièrement sur le Saint-Laurent et le Saguenay et non en aval de la limite est de la circonscription de pilotage de Québec. Cela couvrirait évidemment le service de transbordeurs de la *Canada Steamship Lines* qui, jusqu'en 1956, fonctionnait pendant l'été entre Montréal, Québec, Murray Bay, Tadoussac et Port-Alfred. Ce service a été supprimé depuis et cette exemption ne s'applique plus.

Donc, en résumé, tous les navires, sauf le petit nombre qui bénéficie d'une exemption statutaire absolue et les bâtiments de tonnage moyen qui naviguent entre Montréal et un autre port de la province de Québec, sont assujettis au paiement obligatoire des droits, quelles que soient leur dimension et leur utilisation.

L'emploi du mot «bâtiment» tel qu'il est défini dans le règlement pour étendre l'application du régime du paiement obligatoire à des bâtiments qui ne répondent pas à la définition statutaire de «navires» est évidemment *ultra vires* (Cf. *Titre I*, p. 244).

De plus, on accorde indirectement une exemption pour la partie du trajet comprise entre l'entrée de la Voie maritime et l'écluse de Saint-Lambert, en vertu de l'article 3(1) de l'annexe au règlement, qui ne rend applicable le droit supplémentaire qu'à un navire effectivement piloté dans ce secteur par un pilote de fleuve.

*d) Règlement général établi en vertu de l'article 329*

Le règlement général (pièce 430) actuellement en vigueur a été ratifié par le décret en conseil C.P. 1961-1475, en date du 17 octobre 1961; il fut subséquemment modifié par les décrets suivants:

- C.P. 1962-645, en date du 26 avril 1962;
- C.P. 1964-20, en date du 10 janvier 1964;
- C.P. 1964-644, en date du 30 avril 1964;
- C.P. 1965-1173, en date du 23 juin 1965;
- C.P. 1966-777, en date du 29 avril 1966;
- C.P. 1967-697, en date du 13 avril 1967;
- C.P. 1967-1820, en date du 21 septembre 1967;
- C.P. 1969-1911, en date du 1<sup>er</sup> octobre 1969.

Il remplace le règlement général antérieur, ratifié par le décret en conseil C.P. 1824, en date du 16 septembre 1927, et ses 37 modifications (pièce 1539a).

Sans compter l'annexe, qui contient le tarif, ni la section d'interprétation, le règlement général comprend trois parties: la Partie I contient les dispositions d'application générale, la Partie II s'applique aux pilotes de fleuve et la Partie III aux pilotes de port. Ses caractéristiques principales sont les suivantes (les références indiquent les pages du *Titre I* qui traitent du sujet):

*Dispositions générales*

- (i) L'autorité de pilotage, en sus de ses pouvoirs normaux d'attribuer les brevets, dirige et gère le service par l'intermédiaire de son représentant local, le surveillant des pilotes (Cf. pp. 82 et suiv.).
- (ii) Deux groupes de pilotes exercent dans la circonscription: les pilotes de fleuve et les pilotes de port. La seule et unique fonction

des pilotes de port est d'effectuer les mouvements dans le port de Montréal tel que défini à cette fin par le règlement.

- (iii) Chaque groupe est représenté par son comité des pilotes. Le règlement ne fixe pas le nombre des membres des comités ou la façon dont les pilotes doivent les choisir.

#### *Pilotes de fleuve*

L'organisation, pour les pilotes de fleuve, ressemble beaucoup à celle de la circonscription de Québec:

- (i) Les pilotes sont recrutés parmi les candidats remplissant les conditions préalables, grâce à un régime d'apprentissage compliqué (Cf. p. 282), à cette différence près que les aspirants pilotes sont recrutés tant parmi des candidats présélectionnés que parmi des marins qualifiés. Les candidats présélectionnés sont tenus de suivre un cours de navigation de deux ans à l'Institut de marine de Québec, de réussir aux examens de sortie et de servir pendant 36 mois comme officiers de pont. Avant d'être brevetés pilote, mais pas nécessairement avant d'être admis comme aspirant pilote, ils doivent obtenir un certificat de compétence de premier lieutenant au cabotage (sans limite de tonnage) ou d'un grade supérieur. Pour être admis comme aspirant pilote, le marin qualifié doit détenir un certificat de compétence canadien d'un grade non inférieur à capitaine d'eaux intérieures, de premier lieutenant au cabotage, ou de deuxième lieutenant au long cours, et avoir servi de façon satisfaisante pendant au moins 36 mois comme officier de quart à bord d'un tel bâtiment.
- (ii) Le nombre des pilotes est déterminé à la discrétion de l'autorité après consultation avec le Comité des pilotes, mais la législation ne fixe aucun critère (Cf. pp. 288-289). Les pilotes de fleuve sont censés comprendre 5 classes. Les pilotes nouvellement brevetés obtiennent la classe C1, et sont graduellement promus aux classes C2, C3, B et A, après des périodes prescrites de services satisfaisants dans les classes inférieures<sup>1</sup>. Le brevet, pour chaque classe, est limité quant à la capacité et à la dimension des navires

<sup>1</sup> Par suite d'une erreur de rédaction, il semblerait, d'après l'article 22(1)(c)(i), que le pilote nouvellement breveté ne reçoive aucune affectation avant l'expiration de six mois à compter de la date de délivrance du brevet. En fait, cependant, lorsqu'il reçoit son brevet, un pilote a la classe C1 et est affecté à des bâtiments ne dépassant pas 2,000 tjn pendant les premiers six mois ou jusqu'à ce qu'il réunisse 100 affectations, c.-à-d. la condition satisfaite en dernier lieu (pièce 1539d).

Le texte du paragraphe 23(6) devrait également être clarifié en précisant qu'il s'agit d'incompétence et d'inaptitude quant à la classe A. La modification de 1961 a supprimé l'éclaircissement donné dans le texte de 1959. Selon les règles d'interprétation, ce paragraphe devrait s'interpréter comme signifiant qu'un pilote incompétent et inapte doit être classifié B, ce qui aboutit à une situation absurde.

que le titulaire du brevet a le droit de piloter (Cf. p. 295). Un tel régime de classes est une caractéristique nécessaire dans un service de pilotage dirigé et géré par l'autorité de pilotage, mais la Partie VI de la Loi sur la marine marchande ne l'autorise pas. Un régime analogue dans la circonscription de Québec a été déclaré *ultra vires* par les tribunaux et une modification à la loi serait nécessaire pour le rendre légal (Cf. *Titre IV*, pp. 23-24). Les dispositions du règlement général de la circonscription de Montréal ont, cependant, été validées temporairement par l'article 7 de la modification de 1969 à la loi (17-18 Elisabeth II, chap. 53), selon laquelle tous les règlements établis par les autorités de pilotage et en vigueur le 9 juillet 1969 sont réputés avoir été légalement établis et être valides jusqu'au 31 décembre 1969, et pour une période supplémentaire de 12 mois si leur validité est prolongée par décret en conseil. Cette disposition statutaire ne s'applique pas aux règlements pouvant avoir été établis postérieurement au 9 juillet 1969 et, en conséquence, rend nulle toute modification d'un règlement qui n'aurait pas été légalement établi par l'autorité de pilotage. Les règlements qui régissent le régime de classes doivent donc conserver leur forme actuelle jusqu'à l'adoption d'une nouvelle législation pertinente par le Parlement.

- (iii) Le règlement prévoit la nomination d'aspirants pilotes comme pilotes temporaires en cas de pénurie, ces brevets devant être annulés dès que celle-ci cesse.
- (iv) Le statut du pilote est celui d'employé *de facto* de l'autorité de pilotage. Les tâches de pilotage doivent être également réparties par le surveillant par un mode d'affectations basé à la fois sur le tour de rôle et la classe avec, comme à Québec, une règle de péréquation des affectations (Cf. pp. 82-83).
- (v) Contrairement à la situation de Québec, le règlement n'établit pas le mode de rémunération, mais prévoit simplement la perception des droits par le surintendant et la remise de tous les droits perçus—même ceux provenant du paiement obligatoire—moins les cotisations requises à la caisse de retraite et les frais de location des radiotéléphones, à l'association des pilotes, *United Montreal Pilots*. Cette disposition ne fut pas modifiée lorsque l'association *United Montreal Pilots* cessa d'exister, le 27 décembre 1968.
- (vi) On ne prévoit pas de congé régulier. Comme à Québec, l'autorité de pilotage ne s'occupe pas de la rémunération des pilotes, et des congés peuvent être accordés à l'entière discrétion du surveillant. Des congés de maladie sont automatiquement accordés, le surveil-

lant ayant le droit de vérifier si la maladie est réelle. Le règlement ne prévoit pas de congé avec ou sans salaire.

- (vii) Les droits de base sont calculés d'après le tirant d'eau, la jauge, et la distance selon le système des zones. Deux échelles sont prévues, la plus petite pour les petits bâtiments des eaux côtières et intérieures jaugeant moins de 2,000 tx. Les zones sont délimitées par Portneuf, Trois-Rivières et Sorel. Des taux forfaitaires sont prévus pour des mouvements pouvant être effectués par les pilotes de fleuve dans les ports autres que Montréal. Un droit de retenue est payable au pilote retenu à bord pour une raison quelconque, entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 15 mars, et pendant le reste de l'année pour toute raison autre que le mauvais temps, les conditions défavorables de marée ou des glaces. Un droit de retenue est également payable au pilote qui doit attendre plus d'une heure pour embarquer à l'écluse de Saint-Lambert ou, entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 15 mars, plus de 6 h à partir de l'heure d'arrivée prévue à la station d'embarquement, ou de l'heure prévue de l'appareillage d'un quai. Le droit de retenue est de \$3 l'heure avec un maximum de \$25 par jour civil. Le tarif prévoit également des taux pour les régulations de compas, les «navires morts», les annulations, les affectations d'hiver, les frais de location des radiotéléphones, un droit de transport de \$3 pour l'embarquement ou le débarquement à l'écluse de Saint-Lambert et une majoration générale (sauf pour les frais de location de radiotéléphones) qui, à compter du 10 juin 1969, a été portée à 31.15%.
- (viii) Le règlement ne prévoit pas de relève de pilotes à Trois-Rivières ni la répartition des pilotes de fleuve en pilotes du cours supérieur (Montréal-Trois-Rivières) et du cours inférieur (Trois-Rivières-Québec). Cette question n'est traitée qu'indirectement par l'établissement d'un tarif par zone et d'un droit de retenue pour le temps d'attente en hiver des pilotes de relève à la station de Trois-Rivières. La légalité de cette division de fait est contestable car celle-ci est incompatible avec la disposition de l'article 361 de la loi qui interdit à un pilote de quitter un navire qu'il a entrepris de piloter avant que ce dernier n'ait atteint sa destination ou la limite de la circonscription. Ni le pilote ni l'autorité de pilotage ne sont libres d'organiser une relève de pilotes en cours de route, en un lieu quelconque.

#### *Pilotes de port*

Le statut et les conditions de travail des pilotes de port sont, selon le règlement, à peu près les mêmes que ceux dont jouissent normalement les pilotes des circonscriptions autres que celles de Québec et de Montréal

(pilotes de fleuve). Ce sont des employés *de facto* de l'autorité de pilotage qui, conformément au règlement, met aussi en commun leurs gains de pilotage en plus d'assurer les affectations. Outre les caractéristiques communes aux deux groupes, certaines s'appliquent exclusivement aux pilotes de port:

- (i) Ils sont recrutés parmi les marins qualifiés détenteurs d'un certificat de compétence d'un grade au moins égal à celui de capitaine d'eaux intérieures. Il n'y a pas de régime officiel d'apprentissage.
- (ii) Il n'y a pas de classes, mais le premier brevet est un brevet de stagiaire d'une durée d'un an, susceptible d'être annulé en cas de service non satisfaisant.
- (iii) La rémunération des pilotes de port est une quote-part du fonds commun géré par l'autorité de pilotage, le partage étant basé sur la disponibilité pour le service (art. 46[2]).
- (iv) Il n'est pas prévu de congé. Le surveillant a toute latitude d'en accorder et, aux fins du partage, il est compté comme temps d'indisponibilité. On peut cependant accorder un congé de maladie avec salaire jusqu'à un maximum de 15 jours au cours d'une saison de navigation. En d'autres termes, un tel congé de maladie est compté comme temps de service, aux fins du partage.
- (v) Les affectations sont données par le surveillant, par un mode de tour de rôle basé sur la règle de péréquation des «voyages» (art. 10).
- (vi) Les mouvements des navires effectués entièrement dans le port de Montréal, tel que défini dans le règlement général, sont des mouvements relevant exclusivement de la compétence des pilotes de port et constituent le seul service de pilotage qu'ils sont autorisés à assurer.
- (vii) Le tarif prévoit, pour ces mouvements, des taux qui varient de \$20 à \$41 selon une échelle basée sur la jauge. Le taux d'un mouvement jusqu'au mur d'approche de l'écluse de Saint-Lambert est de \$20 plus \$5 de l'heure après la première heure. Les dispositions générales relatives aux «navires morts» et aux annulations s'appliquent, plus une majoration générale, portée à 39.15% le 10 juin 1969.

Sans parler de l'illégalité de la plupart de ses dispositions (comme c'est le cas pour les règlements de toutes les circonscriptions, ainsi qu'on l'a montré dans le *Titre I* du rapport), ce règlement n'est pas satisfaisant à d'autres points de vue, notamment:

- (i) Incompatibilité des libellés des articles 21(1) et 46(1) quant à la composition des deux caisses de pilotage distinctes, compte tenu de ce que, selon les règles d'interprétation, les titres et sous-titres ne

font pas partie des dispositions de la loi. Selon l'article 21(1) tout l'argent, sans distinction, perçu par l'autorité de pilotage fait partie de la «Caisse de pilotage des pilotes de rivière de Montréal», et, après la déduction obligatoire de la cotisation à la caisse de retraite et des droits perçus pour les frais de location des radio-téléphones, doit être versé au crédit de la *United Montreal Pilots*. Cela comprendrait donc les droits de pilotage gagnés par les pilotes de port, qui, en fait, font partie de la «Caisse de pilotage du port de Montréal», selon l'article 46(1).

- (ii) L'expression «saison de navigation» devrait être définie ou supprimée maintenant que les navires empruntent le Saint-Laurent pendant toute l'année.
- (iii) Le règlement omet de reconnaître que la circonscription de Montréal fait partie du système du Saint-Laurent, en particulier en ne définissant pas les pouvoirs et la compétence du surveillant de la circonscription de Québec sur les pilotes de Montréal lorsqu'ils sont affectés à un trajet en amont à partir de Québec (Cf. *Titre IV*, pp. 450 et suiv.).
- (iv) A l'article 46(4), la référence à l'article 17 devrait être supprimée ou, tout au moins, le mot «ou» devrait être remplacé par «et» pour éviter l'incompatibilité actuelle des dispositions relatives au congé de maladie des articles 17 et 51.

Par décret C.P. 1955-29/1712, en date du 16 novembre 1955, le gouverneur en conseil a ratifié le règlement établi par l'autorité de pilotage, en vertu de l'article 329 de la Loi sur la marine marchande, sur la caisse de retraite des pilotes de fleuve de Montréal. Ce règlement annulait les règlements antérieurs ratifiés par le décret C.P. 774 du 13 mai 1953, modifié par le décret C.P. 1156 du 28 juillet 1954. Cette législation sera étudiée plus tard dans le rapport.

Il n'y a pas de caisse de pilotes pour les pilotes de port de Montréal.

## 2. HISTORIQUE DE LA LÉGISLATION

La plus ancienne mention connue du pilotage dans ce qui est maintenant la circonscription de pilotage de Montréal, c.-à-d. en amont du port de Québec, est une ordonnance du 12 avril 1790 (30 George III, chap. 1) dans laquelle il est question pour la première fois du *port de Montréal et des pilotes et de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent en aval de Montréal*. Comme on l'a vu précédemment, à cette époque le mot «port» avait une signification autre que «havre»: il désignait ce qu'on appelle maintenant une circonscription de pilotage.

La législation antérieure ne parlait pas de pilotage entre Québec et Montréal pour la raison évidente que les long-courriers ne montaient pas en

amont de Québec. Les transports par eau entre Québec et Montréal étaient assurés par de petites goélettes de 50 à 100 tx, et les rapides de Lachine constituaient une barrière infranchissable pour les navires de cette époque. A toutes fins pratiques, Québec était le centre de la navigation.

L'ordonnance de 1790 divisait le Saint-Laurent en deux secteurs distincts aux fins du pilotage, mais il n'y avait qu'une autorité de pilotage—le surintendant des pilotes—dont relevaient à la fois le «port de Québec» et le «port de Montréal» et leurs pilotes.

La seconde mention du pilotage en amont de Québec que l'on trouve dans la législation figure dans la Loi de 1797 (37 George III, chap. 4) qui s'intitule: «Acte pour amender les Lois maintenant en force, et pour faire une provision plus efficace, pour le Pilotage du fleuve St Laurent, entre le Bassin de Québec et l'Isle du Bic; et pour en améliorer la navigation jusqu'à la Cité de Montréal.» On imposait des droits supplémentaires aux bâtiments naviguant, entre autres, entre Québec et Trois-Rivières et en amont. Ces droits étaient perçus par «l'Officier Naval du Port de Québec» (nommé par le gouvernement) et servaient à aider et à améliorer la navigation et le pilotage sur le Saint-Laurent entre l'île du Bic et Montréal.

Le trafic maritime s'accrut considérablement à mesure que la colonie se développait et plus de navires naviguèrent en amont de Québec, jusqu'à Montréal. Des navires plus grands, plus modernes, exigèrent plus d'habileté et de connaissances de la part des pilotes et le service de pilotage devint peu à peu une grande organisation. L'une des conséquences fut l'amélioration des chenaux entre le bas Saint-Laurent et Montréal et l'adjonction de nouvelles aides de navigation dans cette zone. La tâche devint évidemment trop lourde pour un seul fonctionnaire et, en 1805, les responsabilités qu'assumait jusqu'alors le surintendant des pilotes devinrent celles d'une corporation publique, la «*Maison de la Trinité de Québec*» (Cf. pp. 35 et suiv.).

L'«Acte de la Maison de la Trinité» mentionna pour la première fois le «havre de Montréal», mais la distinction entre le port de Québec et le port de Montréal ne fut pas conservée. Toute la section entre le bas Saint-Laurent et le havre de Montréal inclusivement fut appelée le port de Québec (45 George III, chap. 12). Le port de Québec et le havre de Montréal furent définis comme suit dans l'article VI de l'Acte:

«... et le Port de Québec, pour les fins de cet Acte, sera tenu et jugé comprendre toute cette partie du Fleuve St Laurent entre l'Isle du Bic et le mouillage d'icelui inclusivement, jusqu'à la Pointe de Sainte Anne audessus de la Cité de Montréal, ... et le Havre de Montréal comprendra, pour les dites fins, cette partie du dit Fleuve depuis la Baie audessous du courant de Sainte Marie inclusivement, jusqu'à la Pointe de Sainte Anne.»

La Maison de la Trinité se composait de 9 personnes nommées par le gouverneur: le maître, le député-maître et sept syndics dont trois devaient résider à Montréal. Le maître du havre de Québec et le surintendant des pilotes de Québec étaient syndics. En outre, un maître de havre était nommé pour le havre de Montréal, mais il n'était pas, contrairement à son homologue de Québec, l'un des syndics de la corporation.

L'organisation de base du service de pilotage restait la même; on maintenait les deux groupes distincts de pilotes qui continuaient à relever d'une même autorité de pilotage, la Maison de la Trinité, à la place du surintendant des pilotes. Le gouvernement se réservait l'attribution des brevets aux pilotes. L'acte prévoyait que le gouverneur devait «nommer et commissionner, par Ordre ou Licence sous son Seing et le Sceau de ses Armes, . . . et d'autres personnes propres et convenables pour être Pilotes pour et audessus du Havre de Québec du dit Havre» (Havre de Québec) « . . . pourvu toujours, qu'aucune personne ne sera ainsi nommée jusqu'à ce qu'elle ait été examinée . . . » Personne ne devait donc être nommé avant d'avoir passé un examen et reçu un certificat de la Maison de la Trinité, les pilotes brevetés étant invités à assister à l'examen et à poser des questions.

En amont du havre de Québec, le pilotage n'était aucunement obligatoire: les capitaines étaient libres de prendre un pilote ou non, mais s'ils en employaient un, il devait être breveté et être payé aux taux stipulés.

L'acte fixait les taux de pilotage qui couvraient le trajet aller et retour. La seule station d'embarquement était à Québec, et les pilotes restaient sur le bâtiment pendant toute la durée de ce trajet en amont du havre de Québec. Les taux étaient basés sur la longueur du trajet et sur la jauge du navire. Un trajet aller-retour à Montréal coûtait deux fois le prix d'un trajet à Trois-Rivières: 7 livres 10 shillings pour un bâtiment de moins de 200 tx, 10 livres pour un bâtiment de 200 à 250 tx, et 12 livres 10 shillings pour les bâtiments plus grands. Si le capitaine le demandait, le pilote était obligé de rester à bord 14 jours à compter de la date d'arrivée du bâtiment dans le havre de Montréal. Pour la retenue excédant 14 jours, le pilote avait droit à 5 shillings par jour supplémentaire, plus le vivre et le couvert pendant toute la durée de la retenue.

En 1805, toutes les eaux navigables de la colonie n'étaient pas sous la juridiction de la Maison de la Trinité. La limite ouest de cette juridiction était «la pointe Sainte-Anne» à l'extrémité ouest de l'île de Montréal, appelée maintenant Sainte-Anne de Bellevue.

A cette époque, les marins avaient appris comment passer les rapides en amont de Montréal à l'aide de radeaux, de péniches et de bateaux spéciaux à fond plat. En 1805, la voie maritime en amont de Montréal était devenue

une route commerciale si importante et devenait une artère si vitale pour le développement de la province du Haut-Canada qu'on estima d'intérêt public l'amélioration du chenal traversant les rapides et le contrôle de la navigation sur cette partie du fleuve. Le gouvernement vota une somme de 1,000 livres pour améliorer la voie navigable en amont de Montréal «afin de faciliter les communications par eau entre la province de Québec et le Haut-Canada et d'accroître le commerce entre ces deux provinces». Comme c'était la coutume à cette époque, la responsabilité des travaux fut confiée à une commission de trois commissaires. Ils devaient, entre autres choses, dégager le chenal traversant les rapides et procéder aux améliorations qu'ils jugeraient souhaitables entre Lachine et Montréal (1805, 45 George III, chap. 6).

A la même époque, le gouvernement fit une législation sur le pilotage dans ce secteur, en dépit du fait que les rapides de Chateauguay et de Lachine, étant à l'est de la pointe Sainte-Anne, relevaient de la Maison de la Trinité et qu'ils fussent inaccessibles aux long-courriers. Son titre (1805, 45 George III, chap. 9) est le suivant:

«Acte qui pourvoit à la nomination d'un Inspecteur et des Mesureurs des Bacs et cages, et qui règle les Pilotes ou Conducteurs d'Iceux entre Chateauguay et la Cité de Montréal.»

Son préambule se passe de commentaires:

«Attendu que plusieurs accidents et pertes de propriétés considérables sont arrivés dans les Rapides du Fleuve St Laurent audessus de la Cité de Montréal, partie par l'ignorance ou la négligence des personnes qui entreprennent de piloter et conduire les Bacs chargés de fleur et autres provisions, de même que les bois de Chêne, les Douves et autres bois venant du Haut Canada, et le bois de chauffage de différentes parties de cette Province audessus des dits Rapides; et étant nécessaire qu'il soit fait quelque Règlement pour prévenir à l'avenir, autant que possible, de semblables accidents et pertes: . . . »

L'acte prévoyait la nomination par le gouverneur d'un inspecteur et de mesureurs. L'une de leurs fonctions consistait à empêcher la navigation dans les rapides d'embarcations dont les dimensions n'assureraient pas la sécurité du passage dans des conditions données. Une seconde fonction était de faire des propositions pour la nomination de pilotes. La loi stipulait qu'on devait employer des pilotes «licenciés» chaque fois que les bâtiments n'étaient pas conduits par leurs propriétaires. Ces pilotes étaient «licenciés» par le juge de paix du district de Montréal sur la recommandation de l'inspecteur ou de l'un ou l'autre des deux mesureurs. L'acte fixait également les taux de pilotage. Cet acte était temporaire et devait cesser d'être en vigueur en 1808, mais cette année-là (48 George III, chap. 13), ses dispositions devinrent permanentes avec certaines modifications; p. ex., l'échelle des droits fut annulée et la rémunération des pilotes, laissée à une entente entre le pilote et le propriétaire, mais seul un pilote licencié «pouvait être employé sauf si le vaisseau était conduit par son propriétaire».

En 1806 (46 George III, chap. 3), une autre somme de 1,000 livres fut votée pour l'amélioration de la navigation intérieure entre Montréal et le lac Saint-François; en 1808 (48 George III, chap. 19), une caisse permanente pour l'amélioration de la navigation intérieure au-dessus de Montréal fut créée. Le préambule de cet acte est le suivant:

«Atterndu que les argents qui ont été accordés pour l'amélioration de la Navigation intérieure de cette Province, entre Montréal et le Lac Saint François, ont produit des effets si avantageux, qu'il est expédient et convenable de pourvoir à un Fonds permanent pour continuer d'y faire des améliorations, . . . »

La caisse devait être alimentée par les droits imposés à chaque bâtiment qui naviguait dans ce secteur.

L'organisation du pilotage aux rapides de Lachine fut de courte durée car on ne tarda pas à s'apercevoir qu'il y avait une limite aux améliorations pouvant être apportées au chenal dans cette zone. On conçut donc le plan de construire un système d'écluses et un canal pour contourner les rapides. En 1815, on adopta une loi (55 George III, chap. 20) « . . . pour accorder une Aide à sa Majesté afin de contribuer à l'ouverture d'un Canal du voisinage de Montréal à La Chine, et aussi afin de pourvoir aux nécessaires pour faciliter l'exécution du dit Canal.» 25,000 livres furent octroyées à cette fin et trois commissaires devaient être nommés pour s'occuper, en tant que corporation, de la construction et de l'entretien du canal. En 1819, on décida (59 George III, chap. 6) de confier l'entreprise à des particuliers qui avaient demandé l'autorisation de construire le canal de Lachine projeté en le prolongeant en aval pour contourner le courant de Sainte-Marie. Les requérants furent constitués en corporation à cette fin. La souscription du capital-actions fut ouverte au public et l'on prévint une contribution de la Couronne du fait que le commandant militaire était autorisé à acheter des actions jusqu'à concurrence de 600, et le gouverneur, pour le compte de la province, 200. La nouvelle corporation était autorisée à imposer des droits d'écluse sur le trafic maritime.

On s'aperçut bientôt que cette initiative privée était vouée à l'échec, mais on considérait le projet tellement vital que, dès 1821, le gouvernement adopta une loi préventive pour autoriser la Couronne à intervenir et prendre l'affaire en charge si les craintes qu'on entretenait alors se concrétisaient. La loi 1 George IV, chapitre 6 ajouta une autre somme de 10,000 livres aux 25,000 livres votées quatre ans auparavant et le gouverneur fut autorisé à nommer des commissaires qui, en tant que corps constitué, seraient chargés d'achever la construction du canal.

Le préambule de l'acte explique la situation:

«Vu qu'il est expédient d'adopter des mesures efficaces pour l'ouverture d'un Canal navigable depuis le voisinage de Montréal jusqu'à Lachine, dans le cas où la Compagnie des Propriétaires y autorisés par la Loi, ne le ferait pas et ne

l'acheverait pas dans le terme prescrit par un Acte passé par la Législature de cette Province, . . . on aurait perdu ses droits à le faire en ne remplissant pas les conditions qui lui sont imposées par le dit Acte ou aurait abandonné ses droits à construire un tel canal conformément au dit Acte . . . »

On autorisa les commissaires à faire des plans pour prolonger le canal en aval afin de contourner le courant Sainte-Marie et, finalement, à traiter avec les actionnaires au sujet de l'abandon des droits de ces derniers.

En 1823, le canal n'était pas encore terminé et une autre somme de 12,000 livres fut votée « . . . à l'effet de continuer et parachever le Canal qui est maintenant après s'ouvrir . . . » On demanda de nouveau aux commissaires d'évaluer le coût du prolongement du canal jusqu'en aval du courant de Sainte-Marie (3 George IV, chap. 23). En 1825, les commissaires du canal de Lachine furent autorisés à emprunter sur le marché une somme n'excédant pas 30,000 livres (l'intérêt devant être payé par le gouvernement) pour achever le canal parce que les sommes précédemment votées par la législature à cette fin étaient insuffisantes et que l'on considérait d'intérêt public l'achèvement rapide des travaux (5 George IV, chap. 19).

Le creusement du canal de Lachine ne fut que l'un des nombreux grands travaux entrepris à cette époque pour améliorer les transports par eau. Le canal du Richelieu en fut un autre. En 1818 (58 George III, chap. 18) une corporation privée fut autorisée à creuser et entretenir un canal navigable depuis la ville de Saint-Jean sur la rivière de Sorel ou Richelieu jusqu'au « Bassin de Chambly ». Ici encore la tâche se révéla au-dessus des moyens de l'entreprise privée et, comme on l'avait fait au cours de la même année pour le canal de Lachine, on créa une corporation publique pour prendre l'affaire en charge si la société privée se trouvait dans l'incapacité de terminer les travaux. On devait donner la priorité au canal de Lachine.

Le canal de Lachine fut terminé et mis en exploitation en 1826, comme l'indique l'acte passé cette année-là (sanctionné en 1827) pour modifier et abaisser certains taux et péages dans le canal de Lachine pendant un certain temps (6 George IV, chap. 3). Les travaux du canal du Richelieu étaient en cours: on accorda cette année-là (6 George IV, chap. 33) un supplément de 2,400 livres aux commissaires du canal du Richelieu.

Des travaux du même genre étaient en cours dans la province du Haut-Canada. Le canal Welland était en cours de creusement et l'on considérait que l'entreprise présentait un tel intérêt pour la province de Québec qu'en 1827 (7 George IV, chap. 13) le gouverneur fut autorisé à souscrire des actions du capital social de la Compagnie du canal Welland, jusqu'à concurrence de 2,000, et à dépenser à cette fin la somme de 25,000 livres. Le préambule de l'acte donne les raisons d'une mesure si extraordinaire:

« Vu que le complètement du Canal de Welland, maintenant en progrès dans la Province du Haut-Canada, est un objet de grande utilité publique pour le Canada, en autant qu'icelui procurera un libre passage aux vaisseaux venant des

lacs Erié, Ste. Claire, Huron et Michigan jusqu'au Lac Ontario, et du Fleuve St Laurent jusqu'à Prescott et qu'il est en outre très-avantageux au gouvernement de Votre Majesté dans les dites Provinces; . . . »

D'autres mesures furent également prises pour améliorer la navigation sur le Saint-Laurent à l'ouest du canal de Lachine. En 1830 (10-11 George IV, chap. 27), on autorisa une étude en vue de déterminer s'il était pratique d'améliorer la navigation sur cette partie du Saint-Laurent entre les Cascades et Coteau-du-Lac.

En 1831, après que la construction du canal de Lachine eut résolu le problème des rapides de Lachine, on décida de dissoudre la société créée en 1808 pour améliorer et entretenir le chenal dans les rapides. On créa à sa place une nouvelle corporation pour améliorer les rapides de Sainte-Anne « . . . de manière à permettre aux Bateaux à Vapeur d'y naviguer » (1 Guillaume IV, chap. 20). Les principales tâches des commissaires étaient de faire dresser des cartes hydrographiques des rapides et d'évaluer le coût des améliorations nécessaires. En 1836 (6 Guillaume IV, chap. 20), l'Acte de 1805 concernant le pilotage dans les rapides de Lachine et la mesure des radeaux et vaisseaux fut abrogé, ce qui entraîna l'abolition du pilotage dirigé par le gouvernement dans ce secteur. N'importe qui pouvait emprunter le chenal des rapides, mais à ses propres risques, et les radeaux ou « cageux » qui s'échouaient devaient être enlevés dans les 36 heures. Jusqu'en 1934, année de la création de la circonscription Saint-Laurent—Ottawa—Kingston, le pilotage fut régulièrement effectué dans ce secteur et sur les canaux par des pilotes non brevetés et au prix convenu, à chaque occasion, par les parties contractantes.

Pour en revenir à l'organisation du pilotage entre Québec et Montréal, l'Acte de 1805 concernant la Maison de la Trinité comportait un certain nombre d'innovations, dont la création de la première caisse de pilotes, le « Fonds des pilotes infirmes ». C'était une caisse commune ayant pour objet de secourir les « pilotes indigents et infirmes et les veuves et enfants des pilotes » et à laquelle tous les pilotes étaient tenus de contribuer. Les deux groupes furent rapidement mécontents de la gestion du fonds. Les pilotes du bas Saint-Laurent contribuèrent beaucoup plus que les autres à alimenter la caisse, mais elle fut bientôt presque vide par suite des importantes demandes (et disproportionnées, de l'avis des pilotes de Québec) du groupe de Montréal. On estima donc qu'il y avait lieu de créer une caisse séparée pour les pilotes de Québec et au-dessus. Cela fut fait en 1812 par une modification à l'Acte concernant la Maison de la Trinité (52 George III, chap. 12) —c'était un pas de plus vers la division de la circonscription de pilotage, c.-à-d. le Port de Québec.

Une modification apportée en 1811 à l'Acte concernant la Maison de la Trinité (51 George III, chap. 12) exigea que pour se présenter à

l'examen du brevet de pilote pour la section de Montréal, le candidat réunisse préalablement cinq années consécutives de navigation entre Montréal et Québec. La même loi modifiait la structure du tarif en divisant, à cette fin, la circonscription en trois zones, les points intermédiaires étant Portneuf et Trois-Rivières. Les droits n'étaient plus basés sur le trajet aller et retour et ceux payés pour les trajets vers l'amont étaient notablement plus élevés; p. ex., pour un trajet complet de Québec à Montréal d'un bâtiment dépassant 250 tx, le trajet vers l'amont coûtait 15 livres et le trajet vers l'aval 10 livres et 15 shillings seulement. On ne pouvait plus exiger que le pilote restât au service du navire plus de 48 heures après l'arrivée à destination.

En ce qui concerne les conditions de travail des pilotes au cours de cette période, l'unique station d'embarquement restait le havre de Québec où les pilotes étaient obligés d'attendre l'arrivée des bâtiments pour offrir leurs services. A cette époque, il n'existait aucune station de signaux et l'on n'apprenait l'arrivée d'un bâtiment que lorsqu'il était en vue de Québec.

Entre Québec et Montréal, le trafic était effectué par des voiliers de 200 à 250 tx et d'un tirant d'eau maximal de 11 ou 12 pi. Avec des vents contraires, ils devaient louvoyer avec l'aide de la marée montante. Il fallait généralement deux marées pour franchir les premiers 36 à 39 milles, jusqu'à la pointe Platon ou l'anse Portneuf, puis ils devaient attendre un vent favorable pour les 124 milles restant à parcourir contre le courant jusqu'à Montréal. Il leur fallait souvent deux ou trois semaines pour atteindre l'entrée du port de Montréal d'où restait à franchir la pire des difficultés: le courant Sainte-Marie, d'une vitesse de 7 nœuds.

Si le vent favorable n'était pas assez fort, les bâtiments étaient halés contre le courant Sainte-Marie par 10, 12 ou même 16 bœufs attelés à un long cordage.

En amont du courant Sainte-Marie, un petit havre naturel pouvait accueillir quelques petits bâtiments qui y restaient d'habitude au mouillage plusieurs semaines, parfois deux ou trois mois.

En général les pilotes ne pilotaient que deux ou trois bâtiments au cours d'une saison de navigation.

Bien que le tirant d'eau des bâtiments fût faible à cette époque, la tâche des pilotes était très difficile. Ils devaient sortir du port de Montréal à la voile dans des eaux restreintes et par une passe étroite, tout en se gardant des remous et des courants traversiers. Cette manœuvre exigeait beaucoup d'habileté et d'attention. Il n'existait ni bouées ni feux pour les aider et ils devaient utiliser comme amers des arbres et des constructions, dont beaucoup servent encore aujourd'hui («Le pilotage du Saint-Laurent de Québec à Montréal» [pièce 1456e]).

Les extraits suivants tirés d'un article intitulé «Dans le courant Sainte-Marie» publié par la Gazette de Montréal le 3 avril 1965 (pièce 1470b) décrivent les difficultés qu'il fallait surmonter\* :

«Le port de Montréal est peut-être aussi sûr qu'on pourrait le souhaiter pour un bâtiment, une fois entré, mais son accès est plutôt difficile, écrivait Thomas Doige en 1819. La difficulté d'accès dont il parlait était causée par le courant Sainte-Marie qui, autrefois comme maintenant, courait en amont de l'île Sainte-Hélène et entre l'île Sainte-Hélène et l'île de Montréal.

Pour les voiliers de son époque, ce courant constituait un sérieux obstacle. Ils ne pouvaient monter le fleuve jusqu'au port que poussés par un fort vent arrière; tant qu'il n'y avait pas un tel vent, ils devaient rester à l'ancre en aval de l'île Sainte-Hélène. Il n'était pas rare alors de voir des flottes de voiliers au mouillage pendant des jours, voire des semaines, en attendant que le vent tourne en leur faveur.

Les chalands qui montaient le fleuve, chargés de foin et de bois à destination de Montréal, étaient grésés de voiles d'une dimension et d'une forme extraordinaires, sur lesquelles les vents exerçaient plus de poussée, et qui leur permettaient de remonter le courant. En 1900, ces chalands offraient encore un spectacle unique en son genre sur le fleuve. On ne voyait probablement ce genre de voiles nulle part ailleurs en Amérique du Nord et peut-être même nulle part ailleurs dans le monde.

Il y avait quelques vapeurs sur le fleuve à l'époque de Doige, mais leurs machines primitives manquaient de puissance pour remonter le courant. Leur situation était, en fait, pire que celle des voiliers, puisqu'il fallait les haler à l'aide de longs cordages, tirés par des bœufs le long de la rive.»

... «Les difficultés présentées par le courant Sainte-Marie apparaissent dans la description que fit Philippe Aubert de Gaspé de son voyage en bateau à vapeur de Québec à Montréal en 1818.»

... «Mais arrivés auprès du bout de l'île Sainte-Hélène, ni le vent ni la vapeur ne pouvait les aider. Il fallait alors avoir recours à la force combinée de 42 bœufs pour aider... à remonter le courant.»

... «On se préoccupait beaucoup du problème du courant Sainte-Marie.»

... «En 1823, on proposa un plan grandiose. Une loi du Parlement nomma une commission pour examiner la possibilité de construire un grand canal allant du début des rapides de Lachine jusqu'à la fin du courant Sainte-Marie... Mais tout le plan tomba à l'eau dès l'estimation des frais.

L'année suivante, cependant, un événement fit penser à une autre solution. En 1824, le remorqueur *The Hercules*, équipé de nouvelles machines d'une puissance exceptionnelle, entra dans le courant en remorquant le navire, sur lest, *Margaret*. Il remonta le courant et entra par ses propres moyens dans le port de Montréal.

Cet événement de 1824 fut la première victoire de la machine à vapeur sur le courant Sainte-Marie.»

En 1822, il fut nécessaire d'augmenter, à la Maison de la Trinité, le nombre des syndics de Montréal. La loi 2 George IV, chapitre 7 ajouta deux syndics pour Montréal et un pour Québec. La corporation comprenait dès lors un maître, un député-maître et dix syndics, dont le surintendant des pilotes de Québec et le maître du havre de Québec, qui l'étaient *ex officio*.

\*Traduction.

Dès 1830, le transport par eau entre Québec et Montréal s'était tellement accru que l'on estima insuffisantes les installations du havre de Montréal, et l'on pourvut (10-11 George IV, chap. 28) à la nomination de trois commissaires chargés de l'amélioration et de l'agrandissement du port. Son préambule n'appelle aucun commentaire\*:

«Considérant que le havre de Montréal est actuellement insuffisant pour recevoir les navires qui le fréquentent, il est opportun de l'améliorer et de l'agrandir . . . »

C'était un autre empiétement partiel sur les pouvoirs de la Maison de la Trinité, de laquelle relevait le havre de Montréal et qui était normalement responsable des améliorations à apporter à ses installations. A cette époque, la nomination de commissaires à des fins déterminées ne signifiait pas la suppression de certains droits de la Maison de la Trinité, mais simplement que le gouvernement entreprenait d'améliorer le port à ses propres frais, et l'on avait coutume de nommer une commission pour accomplir la tâche et disposer des crédits votés à cette fin. Après un certain temps, cette commission devint une corporation publique qui se substitua à la Maison de la Trinité de Montréal en 1873 et en assumait toutes les responsabilités et fonctions en ce qui concerne aussi bien le «havre» que le «port» de Montréal.

En 1832, les transports par eau entre Québec et Montréal étaient devenus si importants qu'on estima souhaitable de donner au «port» de Montréal sa propre autorité. L'Acte de 1832 (2 Guillaume IV, chap. 24) s'intitulait «Acte pour abroger en partie certains Actes y mentionnés, et pour établir et incorporer une Maison de la Trinité dans la Cité de Montréal». On fixait la limite du «port» de Québec à Pointe-du-Lac (comté de Saint-Maurice) et la partie du fleuve en amont de ce point devenait le «port» de Montréal. La section de Montréal de la Maison de la Trinité devint une corporation indépendante, sous le nom de «Maison de la Trinité de Montréal» dont les tâches comprenaient la garde et l'administration du Fonds des pilotes infirmes de Montréal.

La limite ouest du «port» fut reculée de la pointe Sainte-Anne, où il se terminait jusqu'alors, à la frontière ouest de la province, c.-à-d. qu'on y ajoutait ce qui est maintenant la circonscription de Cornwall. La limite ouest resta la même jusqu'en 1934. Cependant, la compétence de la nouvelle Maison de la Trinité en matière de pilotage s'étendait au delà de la limite est du «port». Elle avait le pouvoir d'attribuer les brevets, de fixer les taux, et la responsabilité de la surveillance du service de pilotage entre Québec et Montréal, c.-à-d. du service effectué par les pilotes dans le havre de Québec et en amont.

La Maison de la Trinité de Montréal comprenait 7 personnes nommées par le gouverneur: le maître, le député-maître et cinq syndics, résidant tous

---

\*Traduction.

dans la cité de Montréal. Sa compétence était la même que celle qu'avait eue la Maison de la Trinité de Québec; entre autres choses, la responsabilité de toute la navigation et de toutes les voies navigables dans son territoire (notamment le havre de Montréal), le contrôle du service de pilotage et des pouvoirs judiciaires en matière de pilotage. Le maître du havre de Montréal devenait fonctionnaire, mais non membre, de la corporation.

La loi donnait à la corporation le pouvoir de réglementation dans les divers domaines de son activité «tant pour la direction, conduite et gouvernement de la dite Corporation et de la propriété réelle ou personnelle par eux ainsi tenue, que pour la plus grande aisance, sûreté et facilité de la navigation du Fleuve Saint Laurent et des différentes Rivières dans les limites Du Port de Montréal, soit pour poser ou ôter des bouées et ancres, ou pour ériger des fanaux ou amarques de terre, nettoyer les sables ou roches, ou autre objet quelconque et aussi pour préparer et améliorer les différents havres en dedans des limites du dit Port . . .». Elle pouvait aussi établir des règlements sur la discipline et la direction des pilotes et aspirants pilotes de Montréal, c.-à-d. des règlements concernant leur conduite professionnelle, leur compétence, leur instruction, leur formation pratique et leurs examens.

Les pouvoirs judiciaires de la corporation devaient être exercés par au moins trois de ses membres. Sa juridiction s'étendait aux différends entre les pilotes et les capitaines au sujet des droits de pilotage, aux plaintes portées contre les pilotes pour négligence, mauvaise conduite ou infraction aux règlements et toutes autres infractions à la loi. Elle avait les pleins pouvoirs d'un tribunal pour faire comparaître les accusés et les témoins voulus, faire prêter serment, rendre des jugements, imposer les dépens jugés raisonnables, et émettre des mandats de saisie ou d'arrêt. On pouvait en appeler des jugements condamnant à payer plus de 20 livres devant la Cour du Banc du Roi à Montréal.

L'Acte de 1832 portait que les candidats pilotes devaient subir un examen «en présence des pilotes brevetés qui jugent bon d'assister à l'examen, et qui peuvent proposer des questions» mais cette procédure fut modifiée par l'ordonnance de 1839 qui prévoyait, à la place, que l'examen devait avoir lieu «en la présence de tels Pilotes licenciés qui jugeront à propos d'assister à tel examen», et qui auront la liberté de proposer des questions. La durée de l'apprentissage était toujours de cinq ans d'emploi sur le fleuve entre Québec et Montréal. L'ordonnance ne devait rester en vigueur que jusqu'au 1<sup>er</sup> novembre 1842.

La fiducie du Fonds des pilotes infirmes de Montréal fut transférée à la Maison de la Trinité de Montréal. Les exigences statutaires pour la gestion et la comptabilité étaient les mêmes que celles qui s'appliquaient à la Maison de la Trinité de Québec.

La Loi de 1832 ne devait rester en vigueur que jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 1837, mais c'était une époque troublée pendant laquelle le pouvoir de la législature avait été suspendu et aucune loi ne fut passée ni en 1836 ni en 1837. La Loi de 1832 sur la Maison de la Trinité de Montréal cessa donc automatiquement d'être applicable, du point de vue légal, le 1<sup>er</sup> mai 1837.

La situation légale ne fut rectifiée qu'en 1839 par une ordonnance du gouverneur Sir John Colborne, qui détenait d'office les pouvoirs législatifs à cette époque (Statuts du Royaume-Uni, 1-2 Victoria, chap. 9) (Acte impérial de 1838, 1 Victoria, chap. 9).

Sans doute, pendant ces deux années, la Maison de la Trinité de Montréal et le service de pilotage continuèrent à fonctionner, mais l'ordonnance de 1839 (2 Victoria, chap. 19) créa la corporation de la Maison de la Trinité de Montréal comme si celle-ci n'avait jamais existé.

En ce qui concerne le pilotage, l'ordonnance reproduisait presque mot à mot le texte de l'Acte de 1832. Le changement le plus important fut l'agrandissement du «port» de Montréal dont la limite est fut reculée de Pointe-du-Lac au «bassin de Port Neuf exclusivement». Le havre de Trois-Rivières passa alors sous la juridiction de la Maison de la Trinité de Montréal. La période préalable de service sur le fleuve, pour un aspirant pilote, fut réduite de cinq ans à trois ans.

La Loi sur la Maison de la Trinité de Montréal fut prorogée à plusieurs reprises pour des périodes limitées (1842, 6 Victoria, chap. 11; 1846, 9 Victoria, chap. 39; 1847, 10-11 Victoria, chap. 8; 1848, 11 Victoria, chap. 3). L'ordonnance de 1839 fut finalement abrogée en 1849 lorsqu'on codifia et rendit permanentes les dispositions relatives à la Maison de la Trinité de Montréal.

A cette époque, le gouvernement était décidé à améliorer la voie navigable. En 1836 (6 Guillaume IV, chap. 23), on autorisa une étude sur le lac Saint-Louis et l'on envisagea un élargissement du canal de Lachine, «Pour établir dans les limites du Bas-Canada, une communication par eau, qui réponde s'il est possible, à celle que la Législature du Haut Canada a entrepris d'établir sur le Fleuve Saint Laurent, près de Cornwall, dans la dite Province du Haut Canada».

En 1838, les commissaires chargés de l'amélioration du havre de Montréal furent autorisés à faire un autre emprunt (1 Victoria, chap. 23), et par une autre ordonnance (1 Victoria, chap. 26) 500 livres furent affectées à une étude du lac Saint-Pierre que devaient faire des commissaires nommés à cette fin.

Après l'union du Haut et du Bas-Canada (1840, 3-4 Victoria, chap. 35, Acte impérial) le gouvernement du Canada décida d'acquérir la direction exclusive du canal Welland, et en 1841 (4-5 Victoria, chap. 48) le gouvernement fut autorisé à acheter les actions possédées par des particuliers. Par

un autre acte adopté en 1845, le gouvernement fut autorisé à payer plus cher les actions achetées à Londres, à cause de leur prix plus élevé pour les actionnaires du fait d'une disparité dans le cours des devises (8 Victoria, chap. 74).

En 1841 également (4-5 Victoria, chap. 59) le gouvernement avança de l'argent pour la construction de phares dans les limites du «port», pour le compte de la Maison de la Trinité de Montréal afin d'améliorer la sécurité de la navigation parce que la Maison de la Trinité manquait des fonds nécessaires. La corporation fut autorisée à prélever des droits de phare pour rembourser le prêt. Il était en outre prévu que tous ces actifs devaient retourner à la Maison de la Trinité de Québec en cas de cessation de l'application de la Loi sur la Maison de la Trinité de Montréal.

En 1841 (sanction royale en 1842), le *Board of Trade* de Montréal fut constitué en corporation par 4-5 Victoria, chapitre 90 ainsi que le *Board of Trade* de Québec par une loi analogue. Ces deux organismes devinrent permanents en 1845 (8 Victoria, chap. 67).

D'autres crédits furent votés au besoin pour divers travaux destinés à améliorer la voie navigable et l'on autorisa aussi les commissaires du havre de Montréal à emprunter des sommes supplémentaires.

En 1849, les lois régissant les deux Maisons de la Trinité furent codifiées. La nouvelle Loi sur la Maison de la Trinité de Montréal (12 Victoria, chap. 117 [pièce 1470*d*]) n'apporta aucun changement de la composition de la corporation ni de ses pouvoirs, responsabilités et compétence. La loi ne limitait pas le nombre des pilotes et tout candidat remplissant les conditions statutaires avait le droit d'obtenir une licence; il devait avoir navigué pendant 5 ans sur le fleuve entre Québec et Montréal, dont 3 à bord de voiliers, savoir le français et l'anglais, savoir manœuvrer les navires et connaître les lieux. Le brevet d'un pilote était automatiquement suspendu en cas de non-paiement d'une amende imposée, dans les trois mois suivant le jugement ou dans un délai plus court, mais non inférieur à un mois, fixé dans le jugement. La Maison de la Trinité pouvait annuler une licence à la suite d'une plainte formulée par un armateur à l'effet que la perte d'un navire ou des dommages étaient dus à la faute d'un pilote, mais ce dernier pouvait obtenir une nouvelle licence à condition de réussir un nouvel examen prouvant qu'il était qualifié en habileté et en savoir. La base du calcul du tarif restait la même, c.-à-d. les trois zones entre Québec et Montréal, avec Portneuf et Trois-Rivières comme points intermédiaires, et trois classes de jauge. La différence entre les trajets vers l'amont et les trajets vers l'aval était également maintenue, c.-à-d. que pour un trajet entre Québec et Montréal, un navire de plus de 250 tx payait 16 livres pour monter le fleuve et 10 livres 15 shillings pour le descendre. La responsabilité de la surveillance des pilotes incombait au «capitaine du port» qui était aussi le maître du havre.

Ni le pilotage ni le paiement des droits de pilotage n'étaient obligatoires, mais entre Québec et Montréal le pilotage ne pouvait être effectué que par des pilotes brevetés pour la circonscription. Cette obligation fut restreinte un an plus tard aux navires n'effectuant pas des voyages réguliers. En vertu de 13-14 Victoria, chapitre 95, les bateaux de rivière, les vapeurs, chalands et allèges ne naviguant qu'entre Québec et Montréal furent exemptés de l'obligation, s'ils employaient un pilote, que celui-ci fût breveté. La modification portait: «Cette obligation ne doit point s'étendre à l'avenir aux vaisseaux qui ne sont que des embarcations de rivière pour lesquelles toute personne pourra ci-après agir comme pilote sans être sujet à aucune pénalité.»

Par contre, le chapitre 96 du même statut exemptait les capitaines des bâtiments de moins de 120 tx immatriculés au Bas-Canada du pilotage obligatoire dans le «port» de Québec, mais les obligeait de n'employer qu'un pilote breveté.

Les pilotes restaient des entrepreneurs libres et les droits qu'ils gagnaient leur appartenaient personnellement, à l'exception de la cotisation obligatoire au Fonds des pilotes infirmes, mais aucun pilote disponible ne pouvait refuser (sauf pour des raisons valables) de piloter un bâtiment lorsqu'il en était requis par un capitaine ou par un membre ou un fonctionnaire de la Maison de la Trinité (cette obligation est encore imposée, cf. art. 329 [f] [v], Loi sur la marine marchande).

Du point de vue législatif, la période de 1850 à la Confédération fut marquée par trois événements importants:

- a) remplacement de la Commission chargée des améliorations du havre de Montréal par la Corporation des commissaires du havre qui prit en charge l'entière direction du havre assumée jusque-là par la Maison de la Trinité, à l'exception du service de pilotage;
- b) prise en charge par le gouvernement, par l'intermédiaire du commissaire des Travaux publics, de l'amélioration du chenal entre les havres de Québec et Montréal;
- c) tentative de constitution des pilotes de Montréal en une corporation publique professionnelle.

En 1850, la compétence des commissaires quant aux améliorations du havre de Montréal fut étendue en aval du fleuve jusqu'au lac Saint-Pierre. Ils se substituèrent dans cette tâche aux commissaires du lac Saint-Pierre et ils furent requis de faire approfondir le chenal navigable à l'île Plate en vue d'y avoir toujours au moins 16 pi. d'eau. Les travaux devaient être financés d'abord par un prêt, puis par l'imposition de droits de phare à tous les bâtiments calant 10 pi. ou plus qui empruntaient le lac Saint-Pierre (13-14 Victoria, chap. 97). Cependant, l'année suivante, on abolit les droits de phare en vue de libérer le trafic de la responsabilité financière du réseau d'aides de navigation. Le coût de leur construction et

de leur entretien devait être dorénavant couvert par des crédits publics imputés sur le Fonds du revenu consolidé (14-15 Victoria, chap. 52). En 1852, la Commission chargée des améliorations du havre devint une nouvelle corporation, celle des « commissaires du havre de Montréal », qui conservait les droits et responsabilités de l'ancienne commission quant à l'amélioration du havre et du chenal dans le lac Saint-Pierre, mais recevait en outre les pouvoirs exercés jusque-là par la Maison de la Trinité de Montréal quant au havre de Montréal, sauf l'administration du service de pilotage. L'article 6 de la loi (16 Victoria, chap. 24) donnait à la nouvelle corporation le pouvoir d'établir des règlements, notamment, « pour le bon gouvernement, l'amélioration et le règlement du dit havre, . . . pour l'ancrage, affourchement, mouillage et amarrage de tous vaisseaux hantant le dit havre; . . . pour régler et contrôler l'usage des lumières et des feux à bord des dits vaisseaux, lorsqu'ils seront le long d'un quai ou autre débarcadère, ou lorsqu'ils seront au large dans le dit havre . . . ». La tâche de surveiller et diriger le havre était confiée à un maître de havre assisté d'un député-maître de havre. Il incombait à la corporation « de désigner le chenal du dit fleuve Saint Laurent, depuis le dit havre, en suivant le chenal que l'on a creusé dans le lac Saint Pierre, jusqu'à l'embouchure de la rivière Richelieu . . . ».

En 1855, on estima nécessaire de modifier la composition de la Corporation des commissaires du havre, dont les membres avaient été jusqu'alors nommés par le gouvernement, et d'y inclure des représentants locaux. La loi 18 Victoria, chapitre 143, abrogea la Loi de 1852 et la remplaça par de nouvelles dispositions au même effet, sauf que la corporation comprenait 5 membres dont 3 devaient être nommés par le gouverneur. Les deux autres étaient, d'office, le maire de la cité de Montréal et le président du *Board of Trade* de Montréal.

Ces modifications doivent avoir été très satisfaisantes, car 6 ans plus tard, en 1858, on procéda à la même réforme à Québec où l'on créa la Corporation des commissaires du havre de Québec. En définitive, à Montréal comme à Québec, la Corporation des commissaires du havre remplaça complètement la Maison de la Trinité et assumait toutes ses fonctions et responsabilités.

On dut se rendre compte, cependant, que les améliorations à apporter au chenal navigable entre Montréal et Québec dépassaient les ressources normales et étaient au delà des capacités des commissaires du havre de Montréal, et en 1864 (27-28 Victoria, chap. 12), la province assumait la charge de l'entreprise « sous le contrôle du Commissaire des travaux publics pour qu'ils (travaux et améliorations) soient complétés et considérés comme travaux publics de la province . . . », aussi bien que celle de la dette déjà contractée dans ce but par les commissaires du havre. En 1865, les commissaires du havre furent autorisés à emprunter 25,000 livres pour terminer certains travaux en cours (29 Victoria, chap. 56).

En 1850, les pilotes du havre de Québec et au-dessus, se rendant compte de «l'importance croissante de leur profession, et de la nécessité de la faire exercer par des personnes dûment qualifiées, tant au regard de leur moralité et de leur formation que de leur compétence professionnelle»\*, demandèrent à la Législature, par voie de pétition, à être constitués en une corporation publique professionnelle, organisme qu'ils considéraient le plus apte à réaliser ces fins. La loi 13-14 Victoria, chapitre 123 (pièce 1470e) fit droit en partie à la requête des pilotes et créa une corporation publique appelée «La Corporation des pilotes pour le havre de Québec et au-dessus». En étaient obligatoirement membres tous les pilotes brevetés de la circonscription («non suspendus ni privés de leurs licences et cotisant au Fonds des pilotes infirmes de Montréal»). La corporation pouvait posséder des biens meubles et immeubles dans la mesure fixée par la loi. Elle devait tenir obligatoirement ses réunions à Montréal et être administrée par un conseil de neuf membres élus annuellement. La loi donnait au conseil le pouvoir d'établir des règlements concernant la direction, la réglementation, l'affectation et la disposition de ses affaires, biens et travaux, la «gouverne» de ses membres, la rémunération et les fonctions du secrétaire-trésorier, l'imposition de pénalités pour les infractions aux règlements, étant entendu que pour être applicables les règlements devaient ne pas être contraires aux lois du Bas-Canada ni aux règlements de la Maison de la Trinité alors en vigueur, et avoir été approuvés par la Maison de la Trinité (qui pouvait exiger que le conseil convoque une assemblée générale des membres pour obtenir leur avis au sujet du règlement proposé avant de le confirmer ou de le rejeter). Au cas où la Maison de la Trinité aurait refusé de confirmer un règlement proposé, elle devait communiquer par écrit les raisons de sa décision. L'approbation devenait automatique si la Maison de la Trinité omettait d'agir dans les dix jours de la réception du règlement proposé. Tous les membres de la corporation et ceux de la Maison de la Trinité pouvaient assister aux réunions du conseil et avaient accès aux procès-verbaux.

Cette corporation différait notablement de celle qui fut accordée dix ans plus tard aux pilotes de Québec du fait que c'était strictement une association professionnelle ne participant d'aucune manière à la direction réelle du service de pilotage. La loi ne donnait pas à la corporation des pilotes de Montréal le droit de diriger le service ni les affectations des pilotes, et la profession de pilote continuait d'être fondée sur la concurrence. La corporation n'avait aucun contrôle sur les gains des pilotes qui ne constituaient pas des recettes de la corporation; elle n'avait donc aucun droit d'imposer un mode de mise en commun. En outre, la Législature imposa des conditions qui ne plaisaient pas aux pilotes, à savoir l'obligation de tenir toutes les réunions à Montréal et le droit de veto de la Maison de la Trinité.

---

\* Traduction.

Il est certain que les pouvoirs accordés à la corporation étaient moindres que ceux qu'avaient demandés les pilotes et ils furent si mécontents qu'ils refusèrent de tenir la première réunion de la corporation qui, conformément à la loi, devait avoir lieu le 1<sup>er</sup> octobre 1851.

Ils adressèrent une autre pétition à la Législature en vue d'obtenir la modification de la loi de constitution en corporation. En 1853, la loi fut modifiée (16 Victoria, chap. 258), mais seulement en ce qui concernait les pénalités et pour permettre de tenir les réunions soit à Québec, soit à Montréal (à cette époque la plupart des pilotes habitaient Québec puisque c'était la station d'embarquement pour la section de Montréal du Saint-Laurent). Cependant, la Maison de la Trinité conservait son droit de veto. La modification ne satisfit pas les pilotes pour qui une corporation dotée de pouvoirs si restreints et placée sous la tutelle de la Maison de la Trinité n'offrait aucun avantage personnel ou professionnel. Ils refusèrent de nouveau de tenir la première réunion nécessaire pour l'élection du conseil et, de ce fait, la corporation ne prit jamais forme (pièce 1456e).

La Commission n'a trouvé aucune loi abrogeant la Loi de 1850. Si celle-ci, comme il semblerait, ne fut jamais abrogée, la corporation existe toujours, tous les pilotes de la circonscription de Montréal en font partie, et il suffirait de convoquer, conformément à la loi, une assemblée à laquelle assisteraient au moins neuf pilotes, et d'élire un conseil dont les décisions (dans les limites des pouvoirs de la corporation) engageraient alors tous les pilotes brevetés pour le havre de Québec et au-dessus.

La Maison de la Trinité assumant, de par la loi, la responsabilité d'assurer la sécurité de la navigation sur la section du fleuve relevant de sa juridiction, ainsi que la direction et le bon fonctionnement du havre de Montréal et des autres havres de la circonscription, ses règlements constituaient une combinaison de règles de route et de règlements régissant le trafic, la protection des chenaux et des installations des quais, ainsi que l'organisation et la fourniture des services de pilotage. Les règlements établis par la Maison de la Trinité de Montréal le 20 mars 1851, sanctionnés et approuvés par le gouverneur général en conseil le 2 avril 1851 (pièce 1470g), sont un exemple de ce type de législation. Ils comprennent 95 articles qui constituent essentiellement un code complet de la marine marchande pour cette section du Saint-Laurent. En plus du pilotage, ils traitent, entre autres choses, du mouillage et de l'amarrage des bâtiments dans le havre ou port de Montréal; des diverses obligations d'un capitaine telles que celle\* «de faire les signaux nécessaires» lorsqu'il est «averti par son pilote qu'un autre bâtiment en vue s'approche d'un haut-fond, ou d'un autre danger»; des règles de route telles que celle obligeant tous les bâtiments, en se croisant, à passer du côté tribord «compte tenu que les bâtiments entrant dans le havre de Sorel ou en sortant passeront toujours du côté babord (lar-

\* Traduction.

*board*<sup>2</sup>)»; du lest, du combustible, des cendres, des déchets, etc.; de l'identification des bâtiments gênant la navigation et n'obéissant pas au maître de havre; des feux que les bateaux à vapeur doivent porter la nuit lorsqu'ils font route ou au mouillage; de la navigation sur la rivière Richelieu et dans le havre de Sorel; du débarquement de la poudre (à canon); des transports à terre sur les terrains des havres. Le mot bâtiment (*vessel*) traduit alors par «vaisseau», était défini comme comprenant et signifiant tout engin flottant ou «voiture d'eau», et l'expression *maître de havre* désignait le capitaine de port de Montréal.

Les «règlements concernant les pilotes» comprennent les articles 49 à 67 inclusivement. Voici leurs caractéristiques principales:

- a) Bien que travaillant à son propre compte, le pilote ne pouvait refuser, lorsqu'il en était requis par le maître de port ou un fonctionnaire de la Maison de la Trinité, de prendre en charge tout bâtiment ayant besoin d'un pilote, à moins qu'il ne fût déjà engagé, ou lorsqu'il en était requis par un ordre signé par un fonctionnaire de la Maison de la Trinité de «se rendre à bord et de prendre en charge un vaisseau du service de Sa Majesté ou de la Province . . .», et il était obligé, lorsqu'il avait accepté, d'accomplir sa mission.
- b) Le pilote devait se présenter à la Maison de la Trinité lorsqu'il arrivait à Montréal d'un voyage vers l'amont et avant de quitter Montréal pour un voyage vers l'aval. A Québec, il était obligé de rester au service du navire durant 48 heures après l'arrivée et, à Montréal, de rester à bord durant 48 heures après l'arrivée du bâtiment en face du port, et une heure après l'amarrage ou l'accostage du bâtiment à un quai.
- c) Le fait de ne pas piloter durant deux années consécutives (sauf en cas de maladie, d'absence forcée ou de permission spéciale) rendait le pilote passible d'une pénalité de 10 livres, et d'une pénalité supplémentaire de 10 livres pour toute année en plus. Le pilote pouvait éviter de payer la pénalité en démissionnant.
- d) Les droits de mouvements dans les limites du havre de Montréal, y compris les quais du canal de Lachine, étaient fixés par les règlements.
- e) Les règlements interdisaient également, sous peine d'infraction, à un pilote:
  - (i) de prêter ou «de se départir de quelque façon de sa branche»\*;

---

<sup>2</sup> *Larboard* est l'ancien mot anglais qui signifiait *Port*. L'article 24 du règlement prévoyait pour Sorel une règle inverse de celle qui était applicable au reste de la circonscription. Cette exception semble avoir été faite pour des raisons de sécurité, afin de permettre aux bâtiments de faire face plus efficacement aux conditions locales. A cette époque, les bâtiments étaient des voiliers qui devaient surmonter les difficultés causées par l'écoulement de la rivière et les courants contraires avec le vent comme seul moyen de propulsion.

\*«Branche» était, à cette époque, le terme employé.

- (ii) de ne prendre en charge, en tant que pilote, un bâtiment que dans les limites permises par son brevet;
  - (iii) d'omettre de porter sur lui une copie des règlements en anglais et en français et de les montrer au capitaine qui le lui demandait;
  - (iv) de désobéir à toute ordre de la Corporation de la Maison de la Trinité;
  - (v) d'omettre d'avertir un autre navire d'un danger et de signaler les modifications des bancs de sable, des chenaux ou des bouées;
  - (vi) d'exiger ou de recevoir «pour le pilotage d'un vaisseau, une somme plus élevée» que ne l'autorisait la loi.
- f) Enfin, une clause générale de discipline se lisait comme suit\* :

«Article 65. Que tout pilote qui se conduira grossièrement, ou qui ne sera pas strictement sobre dans l'exercice des fonctions de sa charge, ou qui ne consacrera pas tous ses soins et sa diligence à la sauve conduite de tout navire ou vaisseau (qu'il soit remorqué par un vaisseau à vapeur ou non) pendant qu'il en a la charge, ou qui ne consacrera pas tous ses soins pour empêcher qu'il n'endommage d'autres navires ou vaisseaux, encourra et paiera, pour chacune de ces infractions, une amende ne dépassant pas 10 livres.»

En 1857, le Parlement (20 Victoria, chap. 128) délégua certains des pouvoirs législatifs qu'il avait conservés sur le service de pilotage en autorisant la Maison de la Trinité à fixer tous les taux de pilotage par règlement, sous réserve d'approbation par le gouverneur en conseil. Jusqu'à cette époque, les taux (sauf pour les mouvements) étaient fixés par la loi qu'il fallait modifier pour chaque changement apporté au tarif. La loi rendait obligatoire, pour les propriétaires de navires, le paiement intégral des droits de pilotage en cas d'annulation, sauf lorsqu'il y avait une plainte contre le pilote. Le délai de retenue non passible de droits était ramené à 24 heures après l'amarrage.

Comme on l'a vu précédemment, les pilotes exerçaient leur profession sous le régime de la libre entreprise et il était normal qu'ils se fissent concurrence pour la clientèle. Les pilotes de Montréal n'avaient pas à fournir de bateau-pilote et, contrairement à la procédure de la circonscription de Québec, un pilote n'avait pas le droit de piloter un navire lorsqu'il était le premier à le héler à la station d'embarquement parce qu'il n'existait aucun système obligatoire et que le capitaine gardait toute sa liberté d'employer ou non un pilote; sa seule obligation était, s'il employait un pilote, que celui-ci fût breveté. Les pilotes étant normalement engagés à terre, le capitaine avait toute liberté pour choisir parmi ceux qui n'étaient pas alors en service, et les pilotes, bien que travaillant à leur propre compte, devaient se rendre dispo-

\*Traduction.

nibles lorsqu'ils n'étaient pas en service et n'avaient pas le droit, une fois choisis, de refuser.

Ces règles se révélèrent d'application très difficile et en 1864 (27-28 Victoria, chap. 58) on établit un mode de contrôle de la disponibilité des pilotes. Tous les pilotes, à leur arrivée à Montréal, devaient se présenter au «registraire» de la Maison de la Trinité et indiquer leur lieu de résidence; le registraire devait inscrire dans un registre «les noms et le domicile à Montréal de tous les pilotes licenciés qui se présenteront ainsi, parmi lesquels les patrons de navires et autres ayant besoin des services de ces pilotes licenciés choisiront les pilotes qui leur conviendront, autres que ceux occupés à piloter les steamers de la malle océanique, ou aucun d'eux et indiqueront au registraire les noms des pilotes qu'ils choisissent.» Après approbation du choix par la Maison de la Trinité, le pilote concerné devait être considéré à toutes fins comme engagé et c'était une infraction statutaire que de refuser de piloter un bâtiment qui l'avait engagé, sauf pour des raisons de sécurité du navire ou toute autre cause juste et suffisante. La même loi modernisait les dispositions relatives à la formation des aspirants pilotes. Trois des cinq années d'apprentissage pouvaient maintenant être passées à bord d'un vapeur (au lieu d'un voilier) effectuant le remorquage des bâtiments de haute mer et, à la fin de la cinquième année, l'aspirant pilote devait accomplir au moins six voyages à bord de voiliers sous la direction d'au moins trois pilotes brevetés différents. En outre, le candidat devait faire au moins un voyage aller et retour du Canada en Europe, comme matelot à bord d'un voilier.

La Loi de 1864 rendit le pilotage obligatoire dans la circonscription de Montréal pour les bâtiments de plus de 125 tx autres que ceux de la province, obligation sanctionnée par une pénalité égale au montant des droits de pilotage et payable au Fonds des pilotes infirmes.

A cette époque, il n'existait ni association ni entente entre les pilotes et il en résultait une concurrence acharnée pour la clientèle. Tous les moyens étaient bons pour être les premiers à offrir leurs services et certains pilotes allaient en aval de Québec (et parfois jusqu'au Golfe) dans des bateaux ou des remorqueurs pour rencontrer des voiliers et des vapeurs. Cette concurrence ruineuse les amena, en 1870, à établir un contrôle sur la fourniture des services et à former une association à cette fin. Le principal obstacle était l'existence du régime des pilotes spéciaux qui rendait impossible d'établir un véritable tour de rôle, ce qui empêchait une répartition équitable du travail. En outre, les pilotes spéciaux bénéficiaient d'un avantage indû sur leurs collègues, du simple fait que leur choix par les lignes régulières était considéré par les clients éventuels comme la reconnaissance de leur compétence. C'est pourquoi les pilotes spéciaux refusaient de participer au mode de tour de rôle à moins qu'on ne leur accordât certains privilèges. Un accord fut conclu après 3 ans de discussion. En 1873, les pilotes élirent un comité de

5 membres chargé de veiller à leurs intérêts généraux. Un agent, choisi et payé par eux, fut chargé d'affecter les pilotes, à Québec, suivant un mode de tour de rôle. Le comité devait être élu tous les ans, lors d'une assemblée générale des pilotes (le pilotage du Saint-Laurent de Québec à Montréal [pièce 1456e]). Cela marqua la fin du régime de la libre entreprise.

La première loi sur le pilotage votée après la Confédération, la Loi sur le pilotage de 1873 (36 Victoria, chap. 54) ne modifia pas notablement la situation légale au regard du pilotage à Montréal. Elle n'abrogea que très peu des dispositions antérieures relatives à la circonscription de Montréal, et seulement par nécessité de les refondre dans la nouvelle loi sur le pilotage. Celle-ci abrogeait la partie de l'Acte de la Maison de la Trinité de Montréal (12 Victoria, chap. 117) ayant trait à l'exemption accordée aux seuls bâtiments naviguant entre Québec et Montréal, qui les dispensait de prendre, en cas de besoin, un pilote breveté (art. 21), et aux tarifs applicables (art. 23). Elle abrogeait également la Loi de 1850 (13-14 Victoria, chap. 95) qui avait créé une exemption en faveur des caboteurs (Cf. p. 620) ainsi que la Loi de 1864 (27-28 Victoria, chap. 58) ayant trait au droit du capitaine de choisir parmi les pilotes disponibles et à l'obligation, pour un pilote non engagé ailleurs, d'accepter lorsqu'il était choisi, et aussi à l'apprentissage et au pilotage obligatoire. La nouvelle loi portait sur toutes ces questions.

Les dispositions spéciales concernant la circonscription de pilotage de Montréal étaient les suivantes :

- a) Par voie d'exception, comme pour la circonscription de Québec, le Parlement conservait le pouvoir de nommer l'autorité de pilotage de Montréal. Aux termes de l'article 6 de l'Acte de pilotage, il nommait les Commissaires du havre de Montréal à titre d'autorité de pilotage de la circonscription fédérale de pilotage de Montréal nouvellement constituée, à la place de la Maison de la Trinité de Montréal, et il leur conférait tous les pouvoirs qu'avait eus jusqu'alors la Maison de la Trinité de Montréal. Par une loi distincte adoptée la même session (36 Victoria, chap. 61) la Maison de la Trinité de Montréal était dissoute et ses pouvoirs sur le port de Montréal étaient également conférés aux commissaires du havre qui devinrent alors à la fois l'autorité du havre, du «port» et du pilotage, comme l'avait été, à l'origine, la Maison de la Trinité. Les actifs qui n'étaient pas spécifiquement transférés aux commissaires du havre étaient dévolus à la Couronne représentée par le ministre du nouveau ministère de la Marine et des Pêcheries. La constitution de la Corporation des commissaires du havre fut modifiée pour permettre une plus large représentation des intérêts locaux: elle devait comprendre neuf membres, dont quatre étaient

nommés par le gouverneur et les cinq autres élus, deux par la Chambre de Commerce de Montréal, un par l'Association de la «Halle aux Blés» de Montréal, un par le «Conseil de Ville» de Montréal et un par les «Intérêts Maritimes». Les bouées et balises du «port» de Montréal devaient être placées et entretenues par la corporation à ses propres frais. Une autre loi adoptée au cours de la même session remplaça la Maison de la Trinité de Québec par la Corporation des commissaires du havre de Québec. Une autre loi votée au cours de la même session (36 Victoria, chap. 55) abrogea les pouvoirs que les deux Maisons de la Trinité avaient au regard de la récupération et des épaves et créa la fonction de «receveur d'épaves» (commissaire aux épaves). Cet ancien pouvoir de la Maison de la Trinité ne fut donc pas conféré aux Commissaires du havre de Montréal.

- b) Cependant, dans sa définition des limites de la circonscription, la loi ne distinguait pas entre la compétence territoriale des commissaires du havre en tant qu'autorité du «port» et en tant qu'autorité de pilotage. Elle donnait à la circonscription de pilotage les mêmes limites qu'au «port», c.-à-d. du bassin de Portneuf exclusivement jusqu'à la frontière du Québec et de l'Ontario, mais elle étendait la compétence des commissaires en matière de pilotage aux pilotes du havre de Québec et au-dessus et, en ce qui concerne les services qu'ils effectuaient, à «aussi la circonscription de pilotage de Québec, comprenant la partie du fleuve St-Laurent qui s'étend du Trou St. Patrice au bassin de Portneuf» (art. 6). Cette disposition resta telle quelle jusqu'à sa correction par l'article 313 de la Loi sur la marine marchande de 1934.
- c) L'autorité de pilotage de Montréal (avec celles d'Halifax, de Saint-Jean [N.-B.] et de Québec) était privée du droit d'accorder aux capitaines et lieutenants des certificats leur permettant de faire fonction de pilote (art. 18[4] et 65).
- d) Les dispositions générales concernant la création par règlement d'une caisse de pilotes ne s'appliquaient pas (art. 18[12]), étant donné que le Parlement en avait déjà créé une qui continuait d'exister, à savoir le Fonds des pilotes infirmes pour les pilotes de Montréal. Son existence était reconnue par l'article 80 qui obligeait les pilotes à continuer d'y contribuer. Le montant de la cotisation était fixé à 5%, mais les Commissaires du Havre de Montréal étaient autorisés à le modifier par règlement jusqu'à concurrence de 7% du revenu brut.
- e) Le chevauchement de juridiction dans le havre de Québec était limité par l'article 49 qui prévoyait que les pilotes de Montréal

pourraient prendre en charge un bâtiment dans le havre de Québec, à condition que ce fût pour un voyage vers l'amont, mais les mouvements devaient être effectués par un pilote de Québec.

- f) La loi prévoyait le paiement obligatoire des droits de pilotage dans la circonscription de Montréal (ainsi que dans les circonscriptions de Québec, Halifax et Saint-Jean [N.-B.] [art. 57]). Elle abrogeait le droit des bâtiments exempts d'engager des pilotes non brevetés.

En 1879 (42 Victoria, chap. 25), l'autorité de pilotage de Montréal reçut le pouvoir exceptionnel de délivrer des brevets de pilotage de seconde classe aux «apprentis» engagés par contrat qui seraient reconnus capables d'exercer des fonctions de pilotage limitées ou d'une classe subalterne. Ce brevet devait rester en vigueur jusqu'à ce que son détenteur devienne parfaitement qualifié. On devait établir un tarif spécial pour les services de ces pilotes de seconde classe et il était prévu que «l'emploi d'un pilote titulaire d'un brevet de seconde classe n'est pas obligatoire».

Le quorum des commissaires du havre siégeant en tant qu'autorité de pilotage fut réduit à trois en 1880 (48 Victoria, chap. 31).

En 1882, une modification à l'Acte du pilotage (45 Victoria, chap. 32) autorisa les diverses autorités de pilotage à limiter la durée d'un brevet de pilote à n'importe quelle période non inférieure à deux ans. La loi spécifiait cependant que ce pouvoir ne s'étendait pas à Québec, à Montréal ni à Saint-Jean (N.-B.).

Comme on l'a vu précédemment, les pilotes avaient formé ce qu'ils appelaient une «association du tour de rôle» dirigée par un comité de cinq membres, et avaient nommé un agent pour assurer les affectations des pilotes de Montréal dans le havre de Québec. En 1878, l'autorité de pilotage assumait les frais de fonctionnement du bureau des affectations de Québec et l'agent des pilotes devint employé de l'autorité de pilotage (pièce 1456e).

Lors de leur réunion générale, en 1881, les pilotes décidèrent d'adresser au gouvernement une nouvelle pétition demandant la constitution en corporation de leur association du tour de rôle. Le projet rencontra une forte opposition tant de la part de l'autorité de pilotage que de la part des armateurs. Les pilotes se réunirent à Montréal et l'on aboutit à un compromis, après de longues discussions. Les pilotes convinrent de retirer leur pétition aux conditions suivantes:

- a) L'autorité de pilotage reconnaîtrait le comité du tour de rôle des pilotes et appliquerait les règlements adoptés par lui.
- b) Le système d'apprentissage serait modifié conformément à la proposition faite par le comité des pilotes.
- c) Le nombre des pilotes serait limité à 45 jusqu'à l'accroissement de la demande en services de pilotage.

Apparemment, l'autorité de pilotage avait convenu de faire plus qu'elle ne pouvait ou désirait faire; les pilotes ne furent pas satisfaits des résultats et, en 1884, renouvelèrent leur demande de constitution en corporation. On a dit qu'ils eurent à se battre contre de puissants et tenaces ennemis et que le projet de loi fut repoussé en première lecture (pièce 1456e).

En 1885, les commissaires du havre refusèrent de continuer à payer les dépenses administratives du service de pilotage sur leurs propres revenus et imposèrent un prélèvement de 2% sur les revenus du pilotage pour financer leurs dépenses de pilotage. Les pilotes soutinrent que les commissaires du havre faisaient, sur ce prélèvement, un bénéfice net d'environ \$800 à \$900 par an et que le préposé aux affectations, puisqu'ils payaient son salaire, devrait être leur employé, comme auparavant. Ils insistèrent aussi pour avoir un représentant au conseil de la Corporation des commissaires du havre, ne fût-ce que pour éviter les dépenses considérables qu'ils devaient engager chaque année pour sauvegarder leurs intérêts menacés (pièce 1456e).

Lors de la refonte de l'Acte du pilotage, en 1886, on n'apporta aucun changement aux dispositions spéciales s'appliquant à la circonscription de pilotage de Montréal.

En 1894, lors de la modification et de la refonte de la Loi sur les commissaires du havre de Montréal, on n'apporta aucun changement à l'organisation du pilotage. Le nombre des membres de la corporation fut porté à 11 commissaires, dont 6 nommés par le gouverneur en conseil. Le maire de la cité de Montréal était commissaire d'office, et quatre commissaires devaient être élus, un par la Chambre de Commerce de Montréal, un par l'Association de la «Halle aux Blés» de Montréal, un par la Chambre de Commerce du District de Montréal, et un par les «Intérêts Maritimes». Le quorum des commissaires était de 6 lorsqu'ils siégeaient en tant qu'autorité de pilotage, mais leurs pouvoirs judiciaires pouvaient être délégués à trois quelconques d'entre eux. Quant aux pouvoirs des commissaires en tant qu'autorité de pilotage, la loi se référait simplement à l'Acte du pilotage. Leurs pouvoirs judiciaires au regard du pilotage étaient réaffirmés de même que le pouvoir de la corporation d'établir les règlements nécessaires pour les exercer.

Le nombre des lignes de navigation régulières s'était accru; en conséquence, le nombre des pilotes spéciaux qu'elles engageaient augmenta également, mais le nombre des pilotes du tour de rôle diminua tout comme le nombre des navires n'employant pas de pilotes spéciaux. Le revenu provenant du tour de rôle devint bien inférieur à celui des pilotes des lignes régulières et les pilotes du tour de rôle réagirent en demandant une part plus équitable des revenus de pilotage.

En 1896, les pilotes tentèrent de nouveau d'obtenir leur constitution en corporation en vue de mettre fin aux différends résultant de cette situation. Le projet de loi qu'ils présentèrent au Parlement (Bill n° 67, 1897 [pièce 1470f]) proposait la création d'une corporation qui serait autorisée à diriger ses membres dans l'exercice de la profession de pilote, à traiter leurs gains comme revenus de la corporation, à diriger les affectations et la mise en commun et à maintenir la discipline. L'affiliation ne serait pas obligatoire, mais les administrateurs auraient des pouvoirs au regard de la nomination des pilotes et des « apprentis ». La perte ou la suspension du brevet d'un pilote entraînerait automatiquement la perte ou la suspension de son affiliation. Le président de la corporation deviendrait, d'office, membre de l'autorité de pilotage de Montréal pour toutes les questions relatives au pilotage. Les règlements de la corporation seraient soumis à l'approbation de l'autorité de pilotage qui aurait le pouvoir de les annuler en tout ou en partie pendant un délai d'un mois après leur présentation à l'approbation. Le droit du capitaine de choisir son pilote serait maintenu, mais le choix se porterait sur les listes de tous les pilotes disponibles pour le service, tenues à cette fin tant à Québec qu'à Montréal.

La corporation proposée était une version considérablement modifiée de la corporation autorisée pour les pilotes de Québec en 1860. Elle devait remplacer, avec des pouvoirs accrus, l'association du tour de rôle formée par les pilotes de Montréal en 1870.

Cette fois, malgré une forte opposition de la part des mêmes éléments, le projet de loi fut adopté par les Communes, mais rejeté par le Sénat le 18 juin 1897, sur l'avis du Comité des chemins de fer, des télégraphes et des ports qui recommanda qu'aucune suite n'y soit donnée pour des raisons d'intérêt public. Les pilotes se mirent alors en grève.

Le pilote Cléophas Auger, président du Comité des pilotes de Montréal, dans un article qu'il écrivit en 1900 (pièce 1456e) et dans lequel il relate les événements de l'époque, déclare que les pilotes, découragés par l'échec de leurs efforts en vue d'obtenir leur constitution en corporation, voyant que la situation était pire qu'elle n'avait jamais été et pensant qu'un changement était nécessaire tant dans l'intérêt de l'industrie maritime que dans le leur, se mirent en grève le 18 juin 1897. Les pilotes ne retournèrent au travail que lorsque le ministre de la Marine et des Pêcheries eut institué une commission d'enquête pour étudier leurs griefs.

Les circonstances qui aboutirent à la grève sont résumées dans le premier paragraphe du décret instituant la commission d'enquête (décret en conseil daté du 11 janvier 1898 [pièce 1470k])\*:

« Sur un rapport en date du 8 janvier 1898, présenté par le ministre de la Marine et des Pêcheries, déclarant que depuis un certain temps les pilotes en

\*Traduction.

service dans la circonscription de Montréal réclamaient avec insistance leur constitution en corporation et un élargissement de leurs privilèges de pilotes, et que, au cours de la dernière session du Parlement, un Bill avait été présenté par M. Guay, député, dans le but de constituer les pilotes en corporation et de leur donner la direction de leurs affaires et de prévoir l'établissement de règlements pour le maintien de la discipline, et d'autres dispositions. Ce Bill se heurta à une forte opposition de la part des armateurs de Montréal et de celle des Commissaires du port, qui sont l'autorité de pilotage légalement constituée de la circonscription. Le Bill, après avoir été examiné en comité, et modifié, fut adopté en troisième lecture par la Chambre des communes, mais fut rejeté par le Sénat. Par suite du rejet de ce Bill, les pilotes, le 18 juin 1897, ont refusé de piloter tous bâtiments, ou d'exercer leur profession, à moins d'être constitués en corporation, ce qui a causé des ennuis et des retards aux transports par eau. Après avoir fait grève pendant environ une semaine, les pilotes reprirent le travail, sur l'assurance du ministre de la Marine et des Pêcheries que le gouvernement se ferait un devoir de faire une enquête sur leurs griefs pendant le congé des Chambres.»

La commission d'enquête était composée de trois membres, M. le juge J. Lavergne, d'Ottawa, le major F. Gourdeau, sous-ministre de la Marine et des Pêcheries et le Commander W. Wakeham, médecin, également d'Ottawa.

La commission se prononça contre la constitution en corporation qui donnerait aux pilotes le pouvoir qu'ils demandaient, en partie à cause de leur nombre relativement faible et qu'on jugeait devoir encore réduire, mais surtout parce que la commission estimait qu'il existait de meilleurs moyens de donner aux pilotes la participation aux affaires du pilotage qu'ils désiraient.

Tout en concluant que lorsque les commissaires du port siégeaient en tribunal, ils ne traitaient pas d'une façon indue les pilotes comparaisant devant eux, mais leur permettait d'être représentés par un avocat et voyaient à obtenir le témoignage d'experts (y compris l'avis de pilotes), la commission estima que la méthode adoptée n'était pas la meilleure. Elle recommanda que les pilotes impliqués dans des sinistres maritimes comparaisent devant un tribunal maritime composé de trois experts—l'un choisi par l'autorité de pilotage, un deuxième par les pilotes (mais pas un pilote en service actif dans la circonscription de Montréal) et le troisième par le Ministre. Si l'on instituait une cour d'amirauté à Montréal, «ces procès devraient se tenir devant un juge d'une telle cour, assisté par deux assesseurs maritimes».

Pour donner aux pilotes la représentation requise, la commission proposa la présence d'un représentant des pilotes au conseil de l'autorité de pilotage. Elle suggéra que les pilotes choisissent annuellement, dans ce but, deux d'entre eux, un pour faire partie du conseil lors de ses séances au sujet de questions concernant les pilotes, l'autre comme suppléant, en vue d'assurer la disponibilité constante d'un représentant des pilotes.

Les pilotes avaient demandé que leur nombre fût de nouveau réduit, alors que les armateurs avaient proposé que quiconque ayant réussi à l'examen nécessaire soit autorisé à devenir pilote, que les pilotes soient vraiment des entrepreneurs libres et que les armateurs aient une liberté de choix absolue. La commission constata que le nombre des pilotes ne s'était jamais révélé

insuffisant et qu'en fait c'est l'inverse qui était vrai. Elle faisait remarquer que des grèves pouvaient aussi bien se produire avec un grand nombre de pilotes mal payés et mécontents et qu'en réalité elles étaient moins probables avec un nombre limité de pilotes bien payés. Le statut des pilotes étant celui d'employés exerçant leurs fonctions sous la direction de l'autorité de pilotage, elle estimait qu'aucune raison ne s'opposait à limiter leur nombre et elle conclut que le nombre des pilotes était alors au moins le triple des besoins. S'ils devenaient plus nombreux et que leur travail fût plus divisé, leur compétence souffrirait du manque de pratique. Elle recommanda de limiter le nombre des pilotes à cinquante.

En ce qui concerne l'apprentissage, elle convint que les conditions exigées n'assuraient plus une formation suffisante, mais elle laissait à l'autorité de pilotage le soin d'élaborer, en collaboration avec les pilotes, de nouvelles règles. La disparition des voiliers avait apporté une modification graduelle du trafic alors que le programme d'apprentissage basé sur ce dernier restait inchangé. Autrefois, les « apprentis » apprenaient à connaître le fleuve sur des remorqueurs naviguant entre Montréal et Québec avec des voiliers en remorque. A bord, ils acquéraient la connaissance des amers, des feux et des courants, si bien que lorsqu'ils étaient finalement pris en charge par un pilote régulier durant leurs deux dernières années d'apprentissage, le fleuve leur était déjà familier. La disparition des voiliers avait supprimé les possibilités d'emploi à bord des remorqueurs. La commission recommanda donc de maintenir l'exigence des trois voyages outre-mer à effectuer en hiver par les aspirants pilotes, mais de supprimer l'obligation de faire l'un de ces voyages sur un voilier.

En outre, la commission fit un certain nombre de propositions à l'égard des améliorations du chenal navigable; p. ex., l'érection de marques permanentes, le balisage du chenal avec des bouées de formes et de couleurs différentes, l'éclairage du chenal pour permettre la navigation de nuit, son dragage périodique et l'enlèvement des obstacles dangereux pour la navigation, l'élargissement du chenal de 500 à 600 pi. dans les lignes droites et jusqu'à 700 pi. au moins dans les courbes, son approfondissement à 30 pi. et à 2 pi. de plus dans les courbes (en soulignant que les navires à fond plat du type utilisé alors sur le Saint-Laurent calaient beaucoup plus dans une courbe que dans la position horizontale), et le redressement de celles-ci dans la mesure du possible en vue de permettre à des navires plus longs de les franchir facilement (62 Victoria, Journaux de la session [n° 11] [A. 1889] [pièce 1470k]).

Les pilotes furent satisfaits de la conduite de l'enquête. Le pilote Auger écrivit que toutes les parties intéressées avaient été largement représentées et avaient eu l'occasion d'exprimer complètement leurs opinions et d'en discuter à fond. Il déclarait que les pilotes étaient également con-

tents du rapport de la commission et des modifications proposées à l'Acte du pilotage, déposées au Parlement pour adoption au moment où il écrivit son article, et aussi du fait que l'enquête avait déjà porté ses fruits: on avait procédé à des sondages, débarrassé le chenal des obstacles et vérifié les bouées. Il ajoutait que la «cour de pilotage» que le ministre de la Marine se proposait d'établir à Montréal, ainsi que les modifications qui devaient être apportées aux règlements de la commission du havre remédieraient certainement à toutes les difficultés.

Le pilote Auger résuma ainsi la situation (pièce 1456e):

«Les pilotes ont dû combattre pendant plusieurs années pour maintenir leur tarif. Sans cesse on a essayé de le réduire.

Ils ont travaillé en vain pour obtenir qu'un des leurs fût admis à les représenter à la commission du pilotage, comme la chose se pratique ailleurs, même dans des ports de beaucoup moins d'importance que celui de Montréal.

Vainement encore ils ont lutté pour obtenir que chaque nouvelle bouée fût placée suivant l'avis et les besoins des pilotes et non sur les conseils d'hommes intéressés à la chose sans doute, mais ayant plus de bonne volonté que de connaissances pratiques.

Tous ces désaccords entre les pilotes d'une part et les commissaires du Havre et les représentants des intérêts maritimes de l'autre, peuvent être attribués à plusieurs causes dont voici les principales.

Les pilotes étant avant 1874 sous le contrôle de la Maison de la Trinité y avaient un représentant dans la personne du surintendant des pilotes qui était en même temps inspecteur des phares et des bouées. Les bouées étaient aussi placées par un pilote. Chacun étant responsable suivant le devoir qui lui incombait, les pilotes n'étaient punis que pour leurs propres erreurs ou bévues.

Lorsque l'autorité du pilotage fut conférée à la commission du Havre, le surintendant des pilotes devint son employé, payé par elle, ce qui rendit ses fonctions si peu importantes que lorsqu'il prit sa retraite on ne jugea pas à propos de le remplacer. Le placement des bouées fut confié à un ingénieur civil incontestablement qualifié pour tout ce qui concernait sa profession, mais qui n'était pas pilote. Le nombre des bouées augmentant à mesure que les travaux de creusement du chenal avançaient, il arrivait que ce fonctionnaire, pour une raison ou pour une autre, ne pouvait placer ou replacer en temps voulu les bouées souvent indispensables. Un accident arrivait, et le pauvre pilote, sans représentant devant les Commissaires du Havre qui étaient à la fois juges et parties puisqu'eux-mêmes étaient chargés du creusage du chenal et de la pose des bouées, était infailliblement condamné.

Les pilotes, de leur côté, augmentant d'une manière disproportionnée à la somme de travail qu'ils avaient à faire, forcés de se faire une concurrence acharnée, étaient obligés, en maintes circonstances, pour procurer à leurs familles le pain nécessaire au soutien de leur existence, de se plier aux exigences déraisonnables d'agents de vaisseaux ou de remorqueurs. Ils perdaient beaucoup de leur prestige et l'autorité indispensable à celui qui a le commandement d'un vaisseau.

Il aurait fallu alors, pour prévenir un état de choses qui pouvait avoir des conséquences fâcheuses pour Montréal, une administration ferme et compétente, basée sur des connaissances pratiques de la navigation, qui tout en soumettant les pilotes à une discipline sévère, les auraient maintenus à un niveau égal à la position qu'ils occupent vis-à-vis le commerce maritime.

Mais la commission du pilotage n'en a pas jugé ainsi. Les Commissaires, tous hommes d'affaires et dont l'importance dans le haut commerce est indiscutable, mais dont l'expérience de la navigation et du pilotage est presque nulle, ont toujours nié aux pilotes le droit de dire leur mot dans les questions qui les concernent exclusivement.»

Dans les années qui suivirent, on apporta des changements radicaux à l'administration du pilotage dans la circonscription de Montréal. La première modification législative fut la création, en 1900, de la Cour des pilotes de Montréal (63-64 Victoria, chap. 36). La cour était présidée par un commissaire ayant au moins 7 ans de pratique comme avocat, aidé dans l'exercice de ses fonctions par des assesseurs nommés annuellement, certains par les pilotes et d'autres par l'autorité de pilotage. On retira aux commissaires du havre leurs pouvoirs judiciaires qu'on transféra à la Cour des pilotes qui avait compétence pour connaître de toutes les plaintes portées contre des pilotes pour toute infraction aux dispositions de l'Acte du pilotage ou de tous règlements établis sous son régime, qu'il y ait eu sinistre maritime ou non. En outre, la loi donnait à la cour le pouvoir qu'avaient eu les commissaires du havre, en tant qu'autorité de pilotage, d'enquêter sur la conduite des pilotes, qu'il y ait eu plainte ou non. Aucun droit d'appel n'était prévu. Il était stipulé qu'en cas de nomination d'un juge résidant de la Cour de l'Échiquier, juridiction d'amirauté, avec résidence à Montréal, la Cour des pilotes cesserait d'exister et que tous ses pouvoirs et juridiction seraient transférés à la Cour de l'Échiquier du Canada (Juridiction d'amirauté).

Trois ans plus tard, en 1903, le Parlement, par une mesure sans précédent, nomma le ministre de la Marine et des Pêcheries à titre d'autorité de pilotage pour la circonscription de Montréal, à la place des Commissaires du havre de Montréal, avec tous les pouvoirs que ces derniers avaient eus jusque-là à ce titre (3 Édouard VII, chap. 48). Il convient de noter qu'aucune restriction ne fut ajoutée au regard de la fonction judiciaire de l'autorité de pilotage, comme on l'avait fait dans une modification correspondante de l'Acte de pilotage en 1904 et de l'Acte des Commissaires du Havre de Québec en 1905. La raison en était que l'autorité de pilotage à Montréal n'avait déjà plus de pouvoirs judiciaires à cette époque.

En l'occurrence, le Ministre héritait des Commissaires du Havre de Montréal la fiducie du Fonds des pilotes infirmes de Montréal parce que, contrairement à ce qui eut lieu à Québec, lors de l'abolition de la Maison de la Trinité de Montréal, cette fiducie passa aux commissaires du havre avec les autres pouvoirs puisqu'il n'existait pas de corporation des pilotes ayant pris forme.

Une modification apportée à l'Acte des Commissaires du havre de Montréal en 1909 (8-9 Édouard VII, chap. 24) plaça le «port» de Montréal sous la juridiction et le contrôle du ministre de la Marine et des Pêcheries. L'expression «port» de Montréal était redéfinie de manière à exclure le havre.

La Loi sur la marine marchande de 1906 n'était qu'une refonte en ce qui concerne la législation régissant la circonscription de pilotage de Montréal.

Le 29 septembre 1911 (pièce 1470*i*), un nouvel ensemble de règlements fut approuvé. Leurs principales caractéristiques étaient les suivantes:

- a) Les représentants locaux du Ministre agissant en tant qu'autorité de pilotage étaient un surintendant à Montréal et un surintendant adjoint à Québec, chargés de diriger le service et d'exécuter les ordres de l'autorité.
- b) Un Comité des pilotes devint l'organisme de liaison entre l'autorité et les pilotes.
- c) La détermination du nombre des pilotes était laissée à la décision administrative de l'autorité et ceux-ci continuaient à être recrutés par voie d'apprentissage. Les aspirants pilotes, au nombre maximal de 7, étaient choisis par ordre d'ancienneté sur une liste de candidats et devaient faire un apprentissage de 5 ans, à la fin duquel l'aspirant pilote passait un examen devant le jury d'examen et, s'il était reconnu compétent, on portait son nom sur une liste d'admissibilité «comme compétent pour recevoir sa licence dès qu'une vacance se produira . . .».
- d) Les licences étaient permanentes, mais devenaient automatiquement nulles lorsque les pilotes atteignaient l'âge de 65 ans. Des licences temporaires étaient délivrées ensuite d'année en année tant que les pilotes demeuraient aptes et compétents.
- e) Ni l'autorité de pilotage, ni le surintendant n'avaient de pouvoir judiciaire, mais la loi contenait un code de discipline.
- f) Des dispositions portaient sur l'instruction des plaintes quant à la compétence et l'aptitude des pilotes et le règlement des différends entre capitaines et pilotes.
- g) A l'exception des pilotes spéciaux, les pilotes devaient recevoir leurs affectations du surintendant et du surintendant adjoint suivant un tour de rôle qui, dans une certaine mesure, sauvegardait le droit d'un capitaine de choisir son pilote. Pour chaque affectation, il pouvait le choisir parmi les trois premiers pilotes figurant en tête de liste. Le surintendant et le surintendant adjoint devaient s'assurer que le pilote choisi n'avait pas, directement ou indirectement, fait usage d'influence pour obtenir pour lui-même ce pilotage.
- h) En cas de sinistre maritime, on pouvait imposer une suspension préventive à la suite d'une enquête officieuse ayant abouti à la conclusion que le pilote était cause de l'accident. La suspension préventive devait durer jusqu'à la fin de l'enquête officielle, sans cependant excéder trois jours à moins que le Ministre ne fit savoir qu'une enquête officielle serait tenue. C'était là un pouvoir de l'autorité de pilotage, distinct du pouvoir analogue pouvant être

exercé par un fonctionnaire nommé par le Ministre en tant que tel, en vertu de la Partie X de la Loi de 1906 (art. 777), pour procéder à une enquête préliminaire.

*Commission Lindsay, 1913.* Comme on l'a vu dans *Historique de la législation* de la circonscription de Québec, la Commission royale Lindsay fut instituée surtout pour étudier la situation grave et déplorable des affaires de cette circonscription de pilotage. Il semblerait que si la circonscription de pilotage de Montréal fut incluse dans le champ d'investigation de cette commission, c'était simplement à cause de l'étroite relation des deux services de pilotage, les circonscriptions étant en réalité deux secteurs d'un même service. La section du rapport relative à la circonscription de Montréal était très brève et indiquait que l'administration et la discipline des pilotes étaient satisfaisantes. Le seul commentaire défavorable concernait la qualification et la compétence du fonctionnaire en charge du bureau des affectations, de Québec (sans doute le surintendant adjoint). La commission conclut qu'il était absolument incompetent, à tel point qu'elle estima nécessaire de faire un rapport intérimaire à son sujet. Elle conclut aussi que l'emplacement du bureau des pilotes de Québec, au-dessus d'un bar, avec une porte y donnant directement accès, était indésirable et qu'on devrait le déplacer.

Elle remarqua que le transfert de l'autorité de pilotage, des Commissaires du havre de Montréal au Ministre, avait été un succès complet contrastant nettement avec la situation qui existait à Québec.

La commission mentionna la proposition des représentants des transporteurs des Lacs, selon laquelle on devrait délivrer aux aspirants pilotes des brevets de pilotes de seconde classe et les embarquer comme membres de l'équipage sur leurs navires lorsqu'ils auraient besoin de leurs services, mais elle fit remarquer que tous les pilotes n'approuvaient pas la suggestion car ils craignaient qu'il en résulte un abaissement de la norme de qualification et d'expérience et un désavantage pour les pilotes du tour de rôle. La commission ne prit pas position sur cette question.

La commission tenta d'améliorer le sort des aspirants pilotes en suggérant des moyens pour réduire la période d'apprentissage et leur donner la possibilité de gagner leur vie pendant chaque saison en leur permettant d'obtenir un emploi soit à bord des bâtiments sur le fleuve en qualité de second pilote, soit à bord des bâtiments du gouvernement.

En vue de réduire la disparité entre le volume de travail et les revenus des pilotes spéciaux et ceux des pilotes du tour de rôle, la commission suggéra de modifier le régime des pilotes spéciaux de manière à ce qu'un pilote fût à la disposition de plus d'une ligne pour lui permettre de faire le même nombre de trajets par saison que les pilotes du tour de rôle. D'autre part, elle

estima qu'une ligne n'ayant qu'un bâtiment par mois ne devrait pas être autorisée à engager un pilote spécial à moins que ses services ne soient partagés avec une autre ligne.

La commission fut persuadée de la nécessité d'une majoration du tarif. En vue d'accroître le revenu, elle suggéra de n'imposer la majoration qu'aux long-courriers et d'abolir certaines exemptions dans la circonscription de Montréal (pièce 1325).

Le 29 avril 1915, un nouvel ensemble de règlements fut ratifié par le gouverneur en conseil (C.P. 902 [pièce 1470h]), mais il ne contenait aucun changement essentiel. On n'y tenait pas compte de la suggestion de la commission quant au retrait de certaines exemptions, pour la raison évidente qu'il eût été nécessaire de modifier la loi même. Les principaux changements étaient les suivants:

- a) On abolissait la liste d'admissibilité des aspirants pilotes qualifiés. On ne tenait des examens qu'à l'occasion d'une vacance et l'on délivrait un brevet permanent au premier aspirant pilote, par ordre d'ancienneté, qui réussissait à l'examen devant le jury d'examen.
- b) On rendait obligatoire la retraite à l'âge de 70 ans.
- c) On supprimait le droit des agents ou compagnies n'ayant qu'un seul bâtiment par mois d'avoir un pilote spécial, mais ils étaient autorisés à partager les services d'un pilote spécial avec un autre agent; à défaut, ils étaient dans l'obligation de recourir aux services d'un pilote du tour de rôle.
- d) On ne modifiait pas substantiellement le tarif, mais on fixait un minimum de \$20 pour un trajet; le droit de mouvement était de \$5.
- e) On n'apportait aucun changement au régime disciplinaire des pilotes. Ni le Ministre, en sa qualité d'autorité de pilotage, ni le surintendant n'avaient de pouvoir judiciaire. Les infractions et les contraventions aux règlements commises par les pilotes devaient être jugées devant un tribunal ordinaire. Cependant, lorsque le tribunal déclarait le pilote coupable, l'autorité de pilotage avait le pouvoir d'imposer une peine supplémentaire sous forme de suspension ou de retrait du brevet.

En 1916, on apporta diverses modifications mineures aux règlements et, entre autres, un nouveau règlement relatif à la perception des droits fut établi dans le seul but d'aider les pilotes. Le surintendant envoyait la facture à l'agent maritime mais le paiement était fait directement au pilote, sauf la déduction pour la retraite, payée au receveur des douanes (C.P. 762, en date du 4 avril 1916 [pièce 1470h]).

En 1918, l'administration de la circonscription de Montréal tomba sous le mandat d'une autre Commission royale d'enquête, la *Commission Robb*. Cette Commission royale d'enquête ne fut pas instituée pour étudier

des problèmes particuliers aux circonscriptions de pilotage de Québec ou de Montréal mais, initialement, pour enquêter sur la situation du pilotage à Halifax, Saint-Jean (N.-B.) et Sydney. Son mandat fut, par la suite, élargi en vue de couvrir Montréal et Québec et de traiter d'autres questions (Cf. pp. 64 et suiv. et pièce 1456t).

Le rapport est daté du 10 septembre 1918; la partie qui traite de Montréal est très brève et indique aussi une situation très satisfaisante. La commission ne traitait que deux questions: les taux de mouvements et la demande de mise en commun des gains présentée par les pilotes. La commission recommanda des modifications au tarif des mouvements, mais rejeta la demande de mise en commun.

La proposition des pilotes avait pour cause la différence considérable entre les gains des pilotes de ligne et ceux des pilotes du tour de rôle. La commission attribuait cette différence à la situation spéciale résultant de la guerre et soulignait que les représentants des lignes établies étaient unanimement opposés à toute modification dans la distribution des gains, soutenant qu'elle porterait atteinte, dans la circonscription de Montréal, à l'esprit d'entreprise des pilotes qui espéraient être promus du tour de rôle aux lignes régulières.

Le 27 décembre 1918, 33 pilotes se groupèrent en une association professionnelle, sous le nom de *United Montreal Pilots*. Les principaux objets de cette association étaient la mise en commun des revenus du pilotage de ses membres et la défense de leurs intérêts professionnels. D'autres pilotes pouvaient s'affilier en signant l'acte d'association, mais aucun ne pouvait se retirer aussi longtemps qu'il demeurait en activité, à moins d'être expulsé. L'association était dirigée par 5 administrateurs élus lors de l'assemblée générale annuelle. L'acte ne pouvait être modifié que sur le consentement écrit de 80% des membres et n'entrer en vigueur qu'après sa signature par les deux tiers des pilotes brevetés. La durée de l'association était fixée à 25 ans (pièce 771a).

Les signatures de plus de deux tiers des pilotes brevetés furent obtenues et le contrat entra en application. A son expiration, le 27 décembre 1943, il fut renouvelé pour un autre terme de 25 ans; le 27 décembre 1968, on ne le renouvela pas (pièce 1539c). Le contrat, modifié à différentes reprises, prévoyait la participation commune aux dépenses de la corporation et l'établissement d'une valeur moyenne pécuniaire uniforme du tour. Chaque pilote recevait la valeur ainsi établie pour chaque tour qu'il effectuait. Contrairement au régime des pilotes de Québec, les droits de mouvement faisaient partie du fonds commun, mais leur valeur était arbitrairement fixée à \$10 aux fins du partage. Les droits de retenue et d'annulation ne faisaient pas partie du fonds commun et étaient payés intégralement aux pilotes concernés (pièce 771).

En 1920, sans doute par suite de la position nette prise par la Commission Robb au regard de la pratique de la mise en commun (Cf. p. 67), les règlements de la circonscription furent modifiés (C.P. 1444, en date du 29 juin 1920 [pièce 1470*h*]), exactement comme on l'avait fait à Québec, pour prévoir spécifiquement que l'autorité de pilotage devait percevoir tous les droits et payer directement, après déduction de la cotisation à la caisse de retraite, à chaque pilote, le solde des droits qu'il avait gagnés.

Le 16 septembre 1927, le gouverneur en conseil ratifia un nouvel ensemble de règlements abrogeant tous ceux antérieurement en vigueur. Les principales dispositions étaient les suivantes (pièce 1539*a*):

- a*) La modification de 1920 était maintenue. La mise en commun des gains des pilotes n'était pas reconnue par l'autorité de pilotage; celle-ci percevait les droits et, après déduction de la cotisation obligatoire à la caisse de retraite, remettait à chaque pilote le solde des droits qu'il avait gagnés.
- b*) Un comité des pilotes était prévu pour représenter les pilotes auprès de l'autorité.
- c*) L'apprentissage était maintenu mais modifié. Les candidats devenaient aspirants pilotes d'après leur ancienneté sur une liste. Chaque aspirant pilote était obligé d'obtenir un certificat de compétence au moins égal à celui de lieutenant au cabotage dans les trois ans suivant l'obtention de son brevet d'aspirant pilote et il devait aussi accomplir, dans le même délai, 30 trajets par an sur le fleuve. Après l'obtention de son certificat de compétence, il devenait aspirant pilote «senior» et devait effectuer 50 voyages par an. La durée minimale de l'apprentissage était de cinq ans.
- d*) Des brevets temporaires pouvaient être délivrés aux aspirants pilotes «seniors» en cas d'urgence.
- e*) Un critère était établi (comme dans la circonscription de Québec, p. 238) pour déterminer le nombre des pilotes, à savoir 50 pilotes pour chaque 3,000 trajets annuels.
- f*) Le régime des pilotes spéciaux était maintenu. Comme auparavant, la nomination n'était valide que pour une seule saison et le pilote spécial était obligé de participer au tour de rôle en cas d'urgence, s'il en était requis.
- g*) Les sinistres maritimes devaient faire l'objet d'une enquête, conformément à la procédure établie dans la Partie X de la loi.
- h*) Une procédure de tribunal d'enquête était prévue pour instruire les plaintes portées contre des pilotes.
- i*) L'autorité de pilotage se donnait des pouvoirs judiciaires. Les règlements prétendaient accorder au surintendant le droit d'imposer

une amende maximale de \$40 pour insubordination, mauvaise conduite, simulation de maladie, négligence en service ou infraction à toute disposition des règlements, à condition que le pilote ait eu la possibilité de plaider verbalement ou par écrit. En outre, l'autorité de pilotage pouvait, si elle jugeait la preuve suffisante, condamner à une amende, suspendre ou congédier un pilote ou un aspirant pilote pour une infraction continue à ces règlements. Un pilote signalé être sous l'influence de boissons enivrantes ou de narcotiques étant en service ou sur le point de l'être devait se soumettre à un examen médical dès que le surintendant l'ordonnait et, en cas de confirmation du rapport, celui-ci suspendait son brevet immédiatement. Sur réception du rapport, l'autorité de pilotage pouvait, en outre, imposer une amende maximale de \$200 ou suspendre ou annuler le brevet.

Ces dispositions relatives aux prétendus pouvoirs judiciaires étaient incompatibles avec les dispositions spéciales de la Loi sur la marine marchande du Canada, 1906 (reproduites sans changement dans la Loi de la marine marchande du Canada, 1927) pour la circonscription de Montréal, qui prévoyaient que les contraventions et les infractions aux règlements commises par les pilotes devaient être jugées par la Cour des pilotes de Montréal. Conformément à la loi, le Ministre, en sa qualité d'autorité de pilotage pour la circonscription de Montréal, avait seulement les pouvoirs que les Commissaires du havre de Montréal avaient eus en tant qu'autorité de pilotage, depuis le 24 octobre 1903 (art. 397, Loi de la marine marchande, 1927; art. 415, Loi sur la marine marchande, 1906). A cette époque, on avait enlevé aux Commissaires du havre de Montréal tous leurs pouvoirs judiciaires quant aux pilotes et au pilotage au moment de la création de la Cour des pilotes de Montréal en 1900; en conséquence, en ce qui concerne la circonscription de Montréal, le Ministre ne pouvait exercer aucun pouvoir judiciaire, pas plus qu'il ne pouvait déléguer des pouvoirs qu'il n'avait pas. C'est pourquoi aucune réserve à cet effet ne fut incluse dans la Loi de 1903 qui nommait le Ministre à titre d'autorité de pilotage pour la circonscription de Montréal, contrairement à ce qui avait été fait dans la modification de 1904 à la Loi sur le pilotage pour les autres circonscriptions et dans la modification de 1905 relative aux Commissaires du havre de Québec. Cet exercice de pouvoirs judiciaires par l'autorité de pilotage et le surintendant était donc illégal et *ultra vires*, comme l'indiqua le ministre des Transports en 1936, au cours du débat sur la proposition de modification à la Loi sur la marine marchande, 1934, au sujet des dispositions législatives régissant la discipline des pilotes. (Cf. *Titre I*, pp. 416 et suiv.).

La situation dans la circonscription de Québec était très différente. Le rôle de cour d'archives de l'autorité de pilotage avait cessé lorsque le Minis-

tre était devenu l'autorité de pilotage, mais la loi portait que ces pouvoirs seraient exercés par ceux qu'il nommerait à cette fin (cette disposition fut abrogée par la Loi sur la marine marchande, 1934). L'attribution au surintendant, dans le règlement de Québec, des pouvoirs d'infliger des peines pouvait donc s'interpréter comme une telle délégation de pouvoir.

Lorsque les pilotes de Montréal se trouvaient sur le territoire commun aux deux circonscriptions, c.-à-d. le port de Québec, ils relevaient, en matière de discipline, de l'autorité du surintendant de Québec et avaient également le droit d'en appeler de sa décision à la Cour supérieure du Québec comme le prévoyait la Loi sur la marine marchande (art. 538, Loi de 1927, et art. 558, Loi de 1906).

L'article 538 commençait comme suit: «Dans la circonscription de pilotage de Québec, tout pilote a le droit d'appeler à la cour supérieure de la province de Québec de tout jugement rendu contre lui par un tribunal ou fonctionnaire désigné par le ministre sous l'autorité de la présente Partie pour l'instruction d'une infraction . . . » Dans l'affaire Gariépy, ces dispositions furent interprétées par la Cour d'appel de Québec comme s'appliquant aux pilotes de Montréal lorsqu'ils étaient sur le territoire commun et qu'ils étaient jugés par le surintendant de la circonscription de Québec (Cf. Jugement de la Cour du Banc du Roi, Hamel et Gariépy [1937] [62 C.B.R. 459]) (Cf. *Titre I*, pp. 269, 364, 444 et recommandation générale 9).

La refonte de la Loi de la marine marchande en 1927 n'apporta aucun changement pour la circonscription de Montréal, à part l'annulation de l'interdiction de délivrer des brevets d'une durée limitée dans les circonscriptions de Québec, Montréal et Saint-Jean (N.-B.). Ce privilège fut étendu à toutes les circonscriptions (art. 434). Le statut de la Cour des pilotes de Montréal ne subit aucune modification.

En 1930, le ministère de la Marine et des Pêcheries fut aboli et le ministre du nouveau ministère de la Marine remplaça l'ancien ministre, notamment en qualité d'autorité de pilotage pour la circonscription de Montréal (20-21 George V, chap. 31).

La nouvelle Loi de 1934 sur la marine marchande apporta cependant d'importantes modifications. Elle abrogeait la plupart des dispositions spéciales relatives à la circonscription de Montréal et mettait Montréal sur le même pied que les autres circonscriptions quant à la législation et au pouvoir de son autorité de pilotage. Cela signifiait qu'à partir de ce moment le Ministre, en tant qu'autorité de pilotage, n'avait pour remplir cette fonction que les pouvoirs stipulés dans la Loi sur la marine marchande et non ceux qu'avaient eus la Maison de la Trinité de Montréal et les Commissaires du havre de Montréal. En outre, les dispositions relatives à la Cour des pilotes de Montréal (et au transfert éventuel de sa compétence à la Cour de l'Échi-

quier, Juridiction d'amirauté) n'étaient pas conservées dans la nouvelle loi, ce qui supprimait la Cour des pilotes. A l'avenir, la discipline des pilotes dans la circonscription de Montréal devait être régie par les règles établies par la Loi sur la marine marchande pour toutes les circonscriptions (Cf. *Titre I*, pp. 416 et suiv.).

La loi conservait cependant les dispositions relatives à l'existence de la circonscription, l'établissement de ses limites et, *vice versa*, les restrictions appropriées aux pouvoirs du gouverneur en conseil en ces domaines (art. 313, 314 et 315), mais la disposition nommant le Ministre à titre d'autorité de pilotage n'était pas conservée, ce qui créait la situation ambiguë qui existe encore aujourd'hui (Cf. pp. 11-12).

La Loi de 1934 décrivait correctement les limites de la circonscription de pilotage, en omettant celles qui coïncidaient avec les limites du port de Montréal et qui n'avaient aucune incidence sur l'organisation du pilotage. La circonscription de pilotage était définie comme s'étendant du canal de Lachine exclusivement jusqu'au port ou havre de Québec inclusivement. Cette définition n'a pas été modifiée depuis, bien qu'elle ne corresponde plus à la réalité en ce qui concerne la limite ouest de la circonscription (Cf. pp. 664 à 666).

Il semble que, par suite d'un manque de coordination dans la modification de la législation statutaire précédente, le paiement des droits ne fut rendu obligatoire ni pour la circonscription de Québec ni pour celle de Montréal (Cf. pp. 12 à 14).

La restriction statutaire empêchant l'autorité de pilotage de Montréal d'accorder un certificat de «Drapeau Blanc» (*White Flag*) fut abrogée; elle pouvait le faire en établissant des dispositions à cet effet dans les règlements; cette situation existe toujours (Cf. *Titre I*, p. 284). L'autorité de pilotage de Montréal ne s'est jamais prévalu de ce pouvoir. Les dispositions spéciales concernant la caisse des pilotes de Montréal furent abrogées et l'application des dispositions générales en la matière fut étendue à la circonscription de Montréal.

Les dispositions statutaires concernant la délivrance de brevets de pilotage de seconde classe furent abrogées.

En 1936, le ministère des Transports fut créé pour remplacer le ministère de la Marine et son ministre devint l'autorité de pilotage de la circonscription de Montréal (1 Édouard VIII, chap. 34).

Au cours de la même année fut établi le Conseil des ports nationaux (1 Édouard VIII, chap. 42) qui assumait, pour le port de Montréal, les responsabilités antérieurement dévolues aux Commissaires du havre de Montréal dont la loi de constitution en corporation fut abrogée.

De 1934 à aujourd'hui, les seules modifications aux dispositions statutaires spéciales qui concernent la circonscription de Montréal furent la suppression, dans l'article 339 (art. 347 actuel), de la restriction empêchant l'autorité de pilotage de Montréal de retirer des exemptions statutaires relatives, et la suppression de l'article 338(2) qui rendait certaines exemptions non applicables à Montréal. Cela n'a pas modifié la situation légale, puisque le régime du paiement obligatoire ne s'appliquait pas et ne pouvait être établi ni dans la circonscription de Montréal ni dans celle de Québec. La modification n'a eu pour effet que de supprimer des dispositions inopérantes.

Jusqu'alors, l'article 338(2) de la Loi de 1934 aurait pu fournir un semblant d'argument pour prouver indirectement l'existence légale du régime du paiement obligatoire pour Montréal, du fait que cet article, qui modifiait les exemptions statutaires du paiement des droits pour la circonscription de Montréal, n'aurait eu de sens ou, tout au moins, d'effet que si le paiement des droits eût été obligatoire pour Montréal. Cet argument n'a cependant aucune valeur légale puisque le régime du paiement obligatoire constitue une atteinte à la liberté du commerce et ne peut exister qu'en vertu d'une disposition statutaire particulière et sans équivoque. Il n'y en avait pas. Cependant, toute possibilité de doute fut écartée par la modification de 1950.

*Rapport du capitaine Slocombe (pièce 1452)*

Montréal était l'une des circonscriptions de pilotage faisant l'objet de l'enquête administrative faite en 1947 par le capitaine Slocombe, du ministère des Transports (Cf. pp. 72 et suiv.). En voici des extraits d'un intérêt particulier\* :

*«Caractéristiques*

Le pilotage dans cette circonscription est uniquement fluvial, dans un chenal dragué sur une longueur de 100 milles, sans aucune étendue d'eaux libres permettant à un pilote de se reposer et de laisser la navigation aux officiers du navire. La plus grande difficulté se présente à la fin de l'automne, lorsque l'état des glaces impose l'enlèvement des bouées et que les chutes de neige et les tempêtes sont fréquentes.

Les pilotes embarquent et débarquent à Québec au moyen de la vedette fournie par la Fédération des armateurs du Canada, Inc.»

*«Conditions du service*

Actuellement, 73 pilotes sont inscrits au rôle, et tous travaillent strictement suivant un tour de rôle à moins d'être nommés en qualité de pilotes spéciaux. Ces nominations ne sont faites que pour une saison à la fin de laquelle elles ne sont plus valides. Un pilote spécial peut également être requis de participer au tour de rôle et, en pratique, chaque pilote spécial est tenu d'accomplir, au total, le même nombre de trajets qu'un pilote du tour de rôle dans une même saison.

En période de pointe, les pilotes sont appelés à faire des trajets trois ou quatre fois par semaine, sans compter les mouvements...

Un vapeur de 10,000 tx de la classe «Park» met 12 h pour se rendre de Montréal à Québec, 15 h de Québec à Montréal (avec la marée favorable).

---

\* Traduction.

Cependant, les navires des Lacs, qui représentent un tiers du travail, prennent de 15 à 18 h pour un trajet vers l'aval, 24 h vers l'amont. Les navires des Lacs ne prennent pas de pilote en aval de Québec; on ne sait donc pas toujours lorsqu'ils arriveront à Québec quand ils viennent de l'est. Il faut donc garder plus de pilotes en attente à Québec.

Il existe, avec les armateurs, un accord verbal selon lequel, après le 20 novembre, deux pilotes doivent être embarqués, les armateurs payant alors un droit supplémentaire de \$25. Le paiement n'en est pas obligatoire, et il n'est pas versé à la caisse de pilotage.»

*«Rémunération des pilotes*

La moyenne des gains nets (après déduction de 7% pour la caisse de retraite) d'un pilote à plein temps dans la circonscription de Montréal fut de \$4,243 en 1935 et de \$3,921 en 1946.

En ce qui concerne le ministère, ces sommes représentent 93% de la moyenne des gains d'un pilote dans cette circonscription, étant donné que le ministère ne déduit rien d'autre que la cotisation à la caisse de retraite. Cependant, on peut remarquer que, sur ces sommes, les pilotes du tour de rôle doivent payer la totalité de leurs propres frais de transport. Les pilotes évaluent ces dépenses à environ \$1,000 par an. Le cas du pilote spécial est quelque peu différent du fait qu'une prime de \$9 par trajet est payée par ceux qui les emploient. Cette pratique fut condamnée par la Commission royale de 1918 comme étant en contravention directe de la Loi sur la marine marchande, mais elle a encore cours.»

*«Droits de pilotage*

Les taux par pied de tirant d'eau sont moins élevés pour les caboteurs ou les bâtiments d'eaux intérieures que pour les long-courriers, bien que le pilotage de ces bâtiments exige bien plus d'heures de travail.»

*«Doléances des pilotes*

En ce qui concerne la prime de \$6 payée par certains armateurs aux aspirants pilotes, les pilotes soutiennent que ceux-ci rendent un service important aux armateurs et qu'en fait certains armateurs demandent que deux aspirants pilotes soient affectés à un navire, afin qu'ils puissent gouverner. Il est souvent difficile d'obtenir de l'équipage d'un navire une bonne manœuvre de la barre immédiatement après le départ du port.»

Les principales doléances des pilotes concernaient leur rémunération qu'ils considéraient comme absolument insuffisante. Le capitaine Slocombe rencontra séparément les pilotes et le représentant des armateurs et résuma dans son rapport les arguments des deux parties. Le comité des pilotes lui dit qu'il avait été très difficile de persuader les pilotes de ne pas faire grève au cours de la saison de 1946. «Ils estiment qu'après avoir fourni, durant la guerre, leurs services pour une rémunération très faible, comme on le leur avait demandé pour contribuer à l'effort de guerre, ils ont droit maintenant à une certaine compensation par l'octroi d'un niveau de rémunération correspondant à leurs responsabilités et au niveau de vie qu'ils avaient avant la guerre.»

«Dans le cas d'un mouvement dans le port de Montréal, pour lequel le droit de pilotage est de \$5, un préposé aux amarres, sur le quai, est payé \$7.50.»

«Les pilotes estiment qu'ils ont le droit de compter sur une rémunération minimale annuelle de \$5,000 après le paiement de leurs dépenses et la

déduction de la cotisation de retraite. Les pilotes demandent donc une augmentation de tous leurs taux de 50% par rapport au niveau établi par les règlements. Ils ont l'intention d'élaborer un nouveau système de taux fondé à la fois sur la jauge et sur le tirant d'eau et, lorsque cela aura été fait, des propositions définitives seront faites au Ministre\*.»

*Réaction des armateurs*

Les armateurs furent surpris des demandes des pilotes parce qu'ils n'avaient pas été consultés et qu'ils n'avaient entendu aucune plainte. Ils estimaient que les pilotes auraient dû leur en parler plutôt que de traiter directement avec le ministre des Transports. Ils estimaient aussi qu'il y avait eu «très peu de consultations» et que «le Ministre avait agi très arbitrairement en rétablissant intégralement la majoration de 25% le 15 octobre (1946)» . . . Les armateurs exprimèrent le désir de rencontrer les pilotes pour discuter avant des propositions définitives sur la majoration des taux.

*Rapport Audette, 1949*

La circonscription de Montréal était l'une des circonscriptions couvertes par le mandat de ce comité.

La plupart des remarques et propositions du Rapport Audette étaient de nature générale, par exemple un gain minimal garanti, la situation des diverses caisses de retraite, la présence d'un représentant des armateurs au jury d'examen, la reconnaissance des associations de pilotes, et le régime des pilotes spéciaux. (Questions déjà étudiées aux pp. 78 et suiv.).

Les problèmes concernant particulièrement la circonscription de Montréal étaient de moindre importance. Le comité prit position sur les recommandations reçues suggérant la modification des règlements concernant les aspirants pilotes, en vue d'améliorer leur qualification et d'assurer leur entrée au service à un âge moins avancé, de manière à faciliter le financement de la caisse de retraite. Il étudia aussi des problèmes mineurs spéciaux, p. ex., la question de savoir si un ou deux pilotes devaient être affectés, dans le cas d'un bâtiment remorqué, et à quel moment une mission de pilotage doit être considérée comme terminée (pièce 1330).

Le règlement de la circonscription de 1927 demeura en vigueur jusqu'à son abrogation et son remplacement, le 17 octobre 1961, par le règlement général actuel (C.P. 1961-1475 [pièce 430]), après les 37 modifications qui y ont été apportées.

Les trois premières modifications accordaient la réduction des taux de 12% pour les années 1935, 1936 et 1937, demandée par la Fédération des armateurs en raison de la crise économique. L'inverse se produisit durant la guerre et l'après-guerre, époque où une majoration variant entre 10% et

---

\*Citations traduites de l'anglais.

25% fut imposée annuellement afin de fournir des revenus suffisants pour maintenir un service de pilotage adéquat et assurer aux pilotes un revenu satisfaisant. D'après le préambule des décrets en conseil, toutes ces majorations, sauf la dernière, furent appliquées après consultation avec les armateurs. Une modification en date du 19 avril 1947 introduisit un nouveau tarif basé sur le tirant d'eau et la jauge et conçu pour assurer aux pilotes une augmentation de 30% sur leur revenu d'avant-guerre afin de compenser l'augmentation du coût de la vie. A cette occasion, le mot «tonneaux» fut défini comme signifiant des tonneaux de jauge nette.

Après la modification apportée en 1936 à la Loi sur la marine marchande (Cf. *Titre I*, p. 18) on modifia l'article du règlement concernant la discipline pour substituer une série d'infractions au règlement aux anciennes infractions statutaires qui furent abrogées. Les prétendus pouvoirs qu'avait l'autorité de pilotage d'imposer des amendes jusqu'à concurrence de \$200 et d'annuler ou de suspendre des brevets pour des contraventions aux règlements et le prétendu droit du surintendant d'imposer une amende jusqu'à concurrence de \$40 furent affirmés de nouveau par la modification n° 6 qui introduisait aussi des dispositions spéciales relatives à la consommation de boissons enivrantes ou de narcotiques en service ou sur le point de l'être.

En 1937, on apporta des modifications mineures à certains articles du tarif et, en 1939, on modifia la définition de la fin d'une mission de pilotage.

La 17<sup>e</sup> modification (1948) assura aux pilotes une représentation majoritaire au jury d'examen dont la composition était antérieurement laissée à la discrétion de l'autorité de pilotage. Cette modification apporta aussi un changement notable des conditions d'emploi des pilotes. Jusqu'alors, les compagnies de navigation pouvaient choisir leurs pilotes spéciaux et leur nomination par l'autorité de pilotage était obligatoire; la modification fit du consentement des pilotes une condition préalable à la nomination.

Au cours des années suivantes, le tarif fut fréquemment modifié. La pratique consistait à accorder une majoration générale suivie l'année suivante d'une nouvelle échelle (Cf. les modifications nos 18 et 19 en 1948 et 1949, et les modifications nos 22 et 23 en 1951 et 1952).

La modification n° 19 changea le critère de détermination du nombre des pilotes, porté à 50 pilotes pour 3,500 trajets, soit 70 trajets par pilote au lieu de 60. Ce réajustement fut, sans aucun doute, nécessaire à la suite de l'amélioration des chenaux et des aides de navigation, et de l'accroissement de la vitesse des navires, tous ces facteurs contribuant à diminuer la durée des trajets.

A la suite de la modification de 1950 à la Loi sur la marine marchande en ce qui concerne les exemptions statutaires, le règlement fut modifié (mo-

difications n<sup>os</sup> 20 et 21 de 1950) pour apporter un prétendu changement à l'exemption légale relative, comme si le paiement obligatoire des droits s'appliquait à Montréal.

Après le Rapport Audette, la modification n<sup>o</sup> 20 apporta des changements notables au régime d'apprentissage quant à la limite d'âge, les conditions de formation, etc., en préservant néanmoins les droits acquis.

Bien que le président, M. L. C. Audette ait, dans son rapport, exprimé son inquiétude sur le rôle joué par l'association des pilotes, en particulier au sujet de la mise en commun des gains des pilotes, pratique qu'il considérait «défavorablement et avec appréhension», ce fut le point de vue des pilotes qui l'emporta et le règlement n<sup>o</sup> 23, adopté en 1952, reconnut officiellement l'Association des pilotes de Montréal, c.-à-d. la *United Montreal Pilots*, et la mise en commun des recettes qu'elle effectuait. Le conseil d'administration de l'association fut reconnu comme «comité des pilotes» et les gains des pilotes devaient être payés à l'association et non plus individuellement aux pilotes. Il s'agissait, en fait, de la reconnaissance, dans les règlements, d'une situation de fait qui existait depuis la création de l'association en 1918. En outre, l'autorité de pilotage convenait de collaborer avec l'association à la distribution équitable du travail en incluant dans son règlement la règle de «péréquation des voyages».

La modification n<sup>o</sup> 23, de 1952, fut très probablement le résultat d'une recommandation du comité Audette, et avait pour but d'améliorer la situation désastreuse de la caisse de retraite en prévoyant des règles plus souples pour l'évaluation des cotisations, ce qui rapprochait la caisse de la solvabilité actuarielle.

Bien d'autres améliorations avaient trait à l'apprentissage, à la sécurité, à la discipline et aux droits. Voici les principaux changements postérieurs à 1953:

- a) En 1956, la modification n<sup>o</sup> 28 changea considérablement le régime d'apprentissage: la liste d'admissibilité des candidats fut conservée, mais l'exigence actuelle d'une instruction technique maritime fut introduite, les candidats devant avoir préalablement suivi un cours de trois ans à l'Institut de marine de Rimouski.
- b) En 1957, la modification n<sup>o</sup> 30 fit des pilotes de port de Montréal un groupe distinct; la modification n<sup>o</sup> 32, approuvée en 1958, leur accorda, en plus des droits de pilotage, le remboursement de leurs frais de transport pour aller sur un navire et en revenir à l'occasion d'un mouvement dans le port.
- c) En 1959, la modification n<sup>o</sup> 33 introduisit les classes pour les pilotes de Montréal (fleuve), soit la classe C durant les trois premières années du brevet, le pilote étant ensuite successivement promu au pilotage de plus grands navires: d'abord 1,500 tx, ensuite

2,500 tx et finalement 4,000 tx; la classe B, accordée après un minimum de trois ans à la classe C et après la réussite à un examen, donnait le droit de piloter tous les navires n'excédant pas 7,000 tjn; ceux d'une jauge supérieure relevaient exclusivement de la compétence des pilotes de classe A. La classe A n'était pas permanente et donnait lieu à une reclassification à la classe B si l'on jugeait, à un moment quelconque, que l'aptitude du pilote n'était plus suffisante.

- d) En 1959, la modification n° 35 reconnut officiellement, pour la première fois, les difficultés spéciales de la navigation d'hiver en accordant un droit supplémentaire de \$3 l'heure après les 10 premières heures avec un maximum de \$25 par jour pour les trajets effectués entre le 14 décembre et le 8 avril. Cette modification fut abrogée l'année suivante par la modification n° 36 qui contient la disposition réglementaire actuelle sur la navigation d'hiver, c.-à-d. les doubles affectations aux trajets d'hiver, avec paiement d'un second droit égal au droit normal jusqu'à concurrence d'un maximum de \$100.

Le 17 octobre 1961, les règlements de 1927, avec leurs diverses modifications, furent abrogés et remplacés par le règlement général actuellement en vigueur.

En 1958, les pilotes de port de Montréal se groupèrent en une corporation, sous le nom de «Corporation des pilotes du port de Montréal» (Cf. *Titre I*, p. 98). L'année suivante, les pilotes de fleuve obtinrent également une constitution en corporation sous le nom de «Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central», mais tous les pilotes de fleuve ne s'y affilièrent pas, bien qu'ils fussent tous parties au contrat d'association (Cf. *Titre I*, p. 99). Les deux corporations s'affilièrent à la Fédération des pilotes du Saint-Laurent lorsque cette dernière fut constituée en corporation en 1959 (pièce 751) (Cf. *Titre I*, p. 105). Le 27 décembre 1968, le contrat d'association expira et ne fut pas renouvelé. L'association des pilotes, la *United Montréal Pilots*, fut donc automatiquement dissoute. Au 25 juin 1969, il n'y avait plus que deux pilotes de fleuve, anciens membres de l'association dissoute, qui avaient refusé de devenir membres de la corporation (pièce 1539c).



## Chapitre B

# MÉMOIRES

Comme on l'a déjà indiqué (Cf. pp. 83-84), 13 mémoires traitaient du pilotage sur le Saint-Laurent en général.

Quatre seulement de ces mémoires contenaient des propositions particulières concernant le pilotage dans la circonscription de Montréal: l'un soumis par la Fédération des pilotes du Saint-Laurent pour le compte de la Corporation des Pilotes du Saint-Laurent Central et de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal, les autres, par la Fédération des armateurs du Canada, la Guilde de la Marine Marchande du Canada et la *Clarke Steamship Co. Ltd.* Ces propositions sont les suivantes (les références indiquent la partie du rapport traitant du sujet de chaque proposition):

### (1) FÉDÉRATION DES PILOTES DU SAINT-LAURENT

(Mém. 28, pièce 671)

#### *Corporation des Pilotes du Saint-Laurent Central*

- a) Que les limites actuelles de la circonscription de Montréal restent telles quelles (Cf. recommandations 1 et 2).
- b) Qu'aucune autre exemption du paiement obligatoire des droits de pilotage ne soit accordée (recommandation 5; *Titre I*, recommandations générales 22 et 23, pp. 584 et 593).
- c) Que les limites actuelles du tarif sur la jauge soient supprimées (Cf. pp. 829-830).

#### *Corporation des Pilotes du Port de Montréal*

- a) Que les limites actuelles de la circonscription de Montréal restent telles quelles (Cf. recommandations 1 et 2).
- b) Que le principe de la progressivité des droits de mouvement des navires en fonction de la jauge soit appliqué au delà de la limite actuelle de 5,000 tx par un accroissement des droits pour chaque millier de tonneaux en sus (Cf. pp. 829-830).

*Circonscription de pilotage de Montréal*

- c) Que les allocations de transport accordées aux autres pilotes de la circonscription le soient également aux pilotes de port de Montréal (Cf. pp. 835-836).
- d) Que, si les portes de l'écluse de Saint-Lambert ne sont pas ouvertes, les pilotes de port de Montréal soient autorisés à quitter leurs navires dès qu'ils atteignent le mur d'approche (Cf. pp. 803 et suiv.).

(2) FÉDÉRATION DES ARMATEURS DU CANADA  
(Mém. 27, pièce 726)

Que la division de la circonscription de pilotage de Montréal à Trois-Rivières soit supprimée, que la limite orientale de la circonscription de pilotage du port de Montréal, qu'elle propose, soit établie à Sorel et que Sorel devienne la station de pilotage où s'effectuerait la relève du pilote de port par le pilote de fleuve et *vice versa* (Cf. recommandation 1).

(3) GUILDE DE LA MARINE MARCHANDE DU CANADA  
(Mém. 53, pièce 1382)

- a) Le Comité national des pilotes s'oppose fortement à la proposition faite par la direction du port de Montréal à l'effet que le pilotage à l'intérieur du port de Montréal relève de sa juridiction et de son contrôle (Cf. recommandation 8).
- b) Toutes les améliorations que la direction du port de Montréal prévoit à la suite de sa prise en charge du pilotage dans les limites du port peuvent être obtenues plus facilement par des modifications appropriées aux règlements portuaires, adoptées après consultation avec les pilotes et l'actuelle autorité de pilotage, et par une collaboration accrue et des consultations plus fréquentes avec les pilotes sur toutes les questions ayant trait à la réglementation du trafic par eau et des mouvements des navires dans les limites du port (Cf. recommandation 8).

(4) CLARKE STEAMSHIP COMPANY LIMITED  
(Mém. 31, pièce 1345)

Dans le port de Montréal, on ne devrait pas rendre obligatoire le pilotage portuaire. Le système actuel est satisfaisant (Cf. recommandation 4; *Titre I*, recommandations générales 22 et 23, pp. 584 et 593).

## Chapitre C

# PREUVE

### PRÉAMBULE

Dans la circonscription de Montréal, comme dans la circonscription de Québec, le même problème de sémantique se pose, et pour la même raison. Les définitions élaborées dans la première section (Cf. pp. 117 et suiv.) s'appliquent donc à l'organisation du service des pilotes de fleuve et des pilotes de port de Montréal (hormis quelques différences mineures indiquées par la suite), ainsi que les tableaux statistiques correspondant à ceux établis pour la circonscription de Québec où l'on trouve les renseignements fondamentaux qui, sauf indication contraire, seront utilisés dans la troisième section.

### TRAJETS ET TOURS

Les *pilotes de fleuve* donnent aux expressions *trajet\** et *tour* le même sens que dans la circonscription de Québec, mises à part les différences suivantes:

- a) Trajet (bâtiment) désigne un voyage effectué dans la circonscription; c'est ainsi qu'un transit complet accompli entre Québec et Montréal ou un voyage de Montréal à Sorel, sont comptés, chacun, pour un trajet dans les statistiques se rapportant à «trajet (bâtiment)».
- b) Trajet (affectation) sert pour indiquer le nombre de fois qu'un pilote a été affecté à un trajet, sans tenir compte de sa longueur. En conséquence, avant 1950, un trajet (bâtiment) correspondait toujours à un trajet (affectation) aux fins des statistiques car, à cette époque, on affectait les pilotes à un transit complet et l'affectation d'un second pilote en hiver n'était pas reconnue officiellement. De 1950 à juillet 1957, un transit complet correspondait à un ou deux trajets (affectations) puisqu'il y avait, à Trois-Rivières, un changement de pilote dans le cas d'un navire dont la vitesse était inférieure à 8 nœuds. (En 1955, p. ex., il y eut 6,114 trajets sans relève de pilotes et 2,821 avec relève, ce qui portait le total à

---

\*Appelé «voyage» dans les règlements.

11,756 trajets [affectations].) A partir de juillet 1957, un transit complet a compté pour 2 trajets (affectations) puisque, dans tous les cas, il y avait relève des pilotes. Depuis 1961, alors que l'on reconnut officiellement l'affectation de deux pilotes en hiver, un transit complet en hiver, qui est compté pour un trajet dans les statistiques de «trajet (bâtiment)» compte pour 4 trajets (affectations). C'est ce qui explique que le nombre global de trajets (affectations) atteint presque le double des trajets (bâtiments), et que dans la circonscription de Montréal le nombre de trajets (affectations) atteint aussi presque le double du chiffre correspondant pour la circonscription de Québec alors qu'il devrait être approximativement le même puisque la plupart des trajets sont des transits effectués dans les deux circonscriptions.

- c) Dans le tarif de Montréal, on n'emploie pas le terme trajet en tant qu'unité tarifaire, bien que la circonscription soit divisée aux fins du tarif en 4 zones, avec points de séparation à Portneuf, Trois-Rivières et Sorel. Au lieu d'un tarif unique pour un transit complet, dont le quart représenterait le taux pour chaque zone, on applique quatre taux variant selon le nombre de zones concernées.

Par suite des différences entre les statistiques données dans les différents documents officiels (bien qu'ils soient censés fournir les mêmes informations), la Commission a adopté les statistiques du tableau suivant en ce qui concerne les trajets et les tours, dans l'acception habituelle de ces termes.

Les nombres de trajets donnés dans ce tableau de 1961 à 1969 proviennent des résultats obtenus de l'ordinateur du ministère des Transports. Pour les années antérieures à 1961, on ne disposait pas de ces résultats et les nombres de trajets (affectations) donnés ont été tirés des rapports annuels de l'autorité de pilotage. Ils ne sont pas aussi précis, mais ils suffisent à montrer la tendance. Comme on l'a déjà dit, de 1950 à 1957, il n'y avait de relève de pilote à Trois-Rivières que dans certains cas; à partir de 1957, ce fut dans tous les cas. Il n'existe aucune donnée sur le nombre de fois que les navires non exempts se dispensèrent des services d'un pilote, car cela se produisait rarement et, du point de vue financier, suivant la pratique suivie, il n'y avait nul besoin de ventiler de telles recettes. A Montréal, on les versait au fonds commun des pilotes, et non à la caisse de retraite, comme on le faisait dans la circonscription de Québec. Les chiffres se rapportant aux tours de partage sont tirés des rapports de la Corporation des pilotes sur la mise en commun. On ne commença qu'en 1960 après la création de la corporation, à accorder des tours fictifs aux administrateurs. Pour les années 1965, 1966 et 1967, il n'existe pas de renseignements facilement accessibles pour permettre d'établir le nombre de tours fictifs.

**PILOTES DE FLEUVE DE MONTRÉAL—NOMBRES DE TRAJETS  
ET DE TOURS DE PARTAGE**

Année	Trajets*							Tours de partage	
	Bâtiments			Affectations			Tours de partage		
	Avec pilote	Sans pilote	Total	Second pilote	Changement de pilote à Trois-Rivières	Total	Tours fictifs (ad-min.)†	Total‡	
1955.....				néant	2,821	11,756	néant	11,756	
1956.....				néant	n/a	13,212	néant	13,205	
1957.....				néant	5,931	16,548	néant	16,537	
1958.....				néant	6,715	16,999	néant	16,950	
1959.....				néant	7,383	18,436	néant	18,467	
1960.....				néant	7,066	17,527		17,714	
1961.....	10,532	3	10,535	485	n/a	18,312	103	18,288	
1962.....	n/a	néant	10,171	—	n/a	17,862	148	17,749	
1963.....	10,068	3	10,071	684	n/a	17,838	191.5	17,947	
1964.....	10,388	5	10,393	696	n/a	18,678	115	18,740	
1965.....	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	19,270	
1966.....	11,739	néant	11,739	887	n/a	20,798	n/a	20,726	
1967.....	10,226	20	10,246	657	n/a	18,690	n/a	19,922	
1968.....	9,880	néant	9,880	705	n/a	18,069	317	22,284	
1969.....	8,987	61	9,048	1,820	n/a	17,497	353	16,887	

## SOURCES DE RENSEIGNEMENTS:

\*Pièces 1539aa et 534b.

†Pièce 782.

‡Pièce 785.

Les modalités adoptées par les *pilotes de port* sont fondamentalement les mêmes, mais bien moins compliquées.

- a) L'expression *trajet* n'est pas employée; les affectations sont basées sur les mouvements.
- b) On n'affecte jamais deux pilotes pour un seul mouvement et un mouvement compte, quelle que soit sa durée, pour une affectation. Chaque mouvement compte donc pour un tour de partage.
- c) L'annulation compte pour un tour d'affectation. En conséquence, les tours d'affectation comprennent les mouvements effectués et les annulations.
- d) On n'utilise pas comme unité tarifaire le *mouvement* ou le *tour*. Les taux de mouvements varient selon la taille du navire, exception faite pour un mouvement à l'écluse de Saint-Lambert pour lequel on prévoit un taux forfaitaire.
- e) Les règles de partage des pilotes de port ne prévoient pas de tours d'indemnisation.

- f) La différence entre mouvements (bâtiments) et mouvements (affectations) consiste en ce que les premiers englobent les mouvements effectués sans pilote et donnent lieu au paiement obligatoire des droits. (Dans les rapports de la Corporation des pilotes de port on les appelle «mouvements libres».)

Le tableau suivant sur le trafic et le volume de travail résulte d'une combinaison des renseignements statistiques fournis dans les rapports annuels de l'autorité de pilotage (pièce 534b) et les rapports financiers de la Corporation des pilotes de port (pièce 802). La Commission a estimé, qu'aux fins de ce rapport, les résultats obtenus sont suffisamment instructifs. Les documents dont elle disposait ne permettaient pas d'en tirer des chiffres plus précis. Les méthodes utilisées par l'autorité et par la corporation pour établir leurs rapports ont changé au cours des ans. C'est ainsi qu'en 1961 les seuls renseignements statistiques contenus dans le rapport annuel de l'autorité de pilotage concernent le nombre de mouvements effectués et le revenu global provenant des taux des différents articles. Il fallait donc estimer le nombre d'annulations. Le nombre de mouvements libres, de tours fictifs et le nombre total de tours de partage ont été tirés surtout des rapports financiers de la corporation des pilotes. La méthode utilisée pour établir les tours de partage a changé aussi à différentes reprises.

Année	Affectations				Mise en commun		
	Mouvements (bâtiments)	Tours fictifs	Mouvements (affectations)	Annulations	Tours d'affectations	Tours fictifs	Tours de partage
1958 .....	5,358	86	5,272	83	5,355	néant	5,355
1959 .....	7,937	66*	7,871	207	8,078	néant	7,924
1960 .....	—	n/a	6,657	187*	6,844	57	6,824
1961 .....	6,119	359	5,760	175*	5,935	29	6,335.2
1962 .....	5,932	288	5,644	175*	5,819	80	5,844.8
1963 .....	6,050	210	5,840	175*	6,015	141	5,844
1964 .....	7,392	236	7,156	175*	7,331	104	7,258
1965 .....	8,487	165	8,322	175*	8,497	68	7,608
1966 .....	8,374	157	8,217	175*	8,392	49	8,110
1967 .....	7,212	136	7,076	175*	7,251	47	7,118
1968 .....	5,747	90	5,657	160*	5,817	98	6,421

\*Chiffre approximatif évalué d'après les recettes globales et autres informations.

#### NOMBRE DE PILOTES

Les définitions et les observations aux pages 121 et suivantes s'appliquent aussi bien aux pilotes de port qu'à ceux de fleuve.

Le tableau suivant fournit les données statistiques de base en ce qui concerne le nombre de pilotes.

MONTREAL—PILOTES DE FLEUVE

Année	Effectif au 31 décembre	Nombre total des pilotes détenant un brevet au cours de l'année	Pilotes à l'effectif moyen annuel	Pilotes en activité (ministère des Transports)*
1955.....	97	97	95.5	92.8
1956.....	106	109	105.4	—
1957.....	114	114	111.9	111.3
1958.....	114	113	111.8	—
1959.....	118	120	114.5	—
1960.....	121	122	117.9	—
1961.....	121	120	118.5	117.3
1962.....	124	125	123.2	115.24
1963.....	127	130	124.7	117.1
1964.....	127	126	123.3	116.97
1965.....	131	133	129.6	124.5
1966.....	136	136	133.7	126
1967.....	142	142	141.1	132.6
1968.....	144	147	141.8	136.8

\*Pièce 534b (rapports annuels).

Le tableau suivant fournit les mêmes renseignements en ce qui concerne les pilotes de port de Montréal.

MONTREAL—PILOTES DE PORT

Année	Effectif au 31 décembre	Nombre total des pilotes détenant un brevet au cours de l'année	Pilotes à l'effectif moyen annuel	Pilotes en activité (ministère des Transports)*
1957.....	12	12	3.8	—
1958.....	13	13	12.7	12.6
1959.....	16	16	13.9	13.2
1960.....	16	16	16.0	—
1961.....	16	16	16.0	16
1962.....	16	16	16.0	16
1963.....	16	16	16.0	—
1964.....	16	16	16.0	15.89
1965.....	18	18	16.9	16.71
1966.....	20	20	18.9	18.50
1967.....	20	20	20.0	19.40
1968.....	20	20	20.0	19.80
1969.....	19	19	19.0	—

\*Pièce 534b (rapports annuels).

## 1. DESCRIPTION GÉNÉRALE

### (1) LIMITES DE LA CIRCONSCRIPTION

Les limites de la circonscription définies dans la législation (pp. 596 à 599) posent trois questions de fait:

- 1° l'étendue de la juridiction de l'autorité de pilotage de Montréal sur le port de Québec, c.-à-d. sur le territoire commun situé à l'extrémité est de la circonscription de Montréal;
- 2° les limites *de facto* et les limites légales de la compétence territoriale des trois groupes de pilotes de la circonscription, que nous appelons ci-dessous «limites du pilote»;
- 3° les difficultés résultant de la définition désuète de la limite ouest.

La première question a été étudiée dans la première section (Circonscription de Québec, pp. 9 à 11).

#### a) *Limites du pilote*

Les limites *de facto* et les limites légales de la compétence territoriale des pilotes de la circonscription de Montréal, mise à part la question des classes, ne coïncident pas avec les limites de la circonscription, contrairement à la situation existant dans toutes les circonscriptions de pilotage sauf celle de l'Île-du-Prince-Édouard, du type intégré:

- (i) Les brevets des pilotes de fleuve sont légalement valides pour toute la circonscription (sauf pour les mouvements dans le port de Montréal), mais une limite *de facto* divise, à Trois-Rivières, la circonscription en deux secteurs (appelés dans ce rapport secteur inférieur et secteur supérieur), chacun de ces deux secteurs du fleuve étant desservi par un groupe distinct de pilotes de fleuve.
- (ii) Les limites du port de Montréal définies par les règlements de la circonscription établissent la compétence territoriale des pilotes de port de Montréal pour les mouvements effectués dans les eaux de ce port ainsi délimité.

Alors que la compétence partagée (bien qu'à des titres différents) des pilotes du secteur supérieur du fleuve et des pilotes de port dans le port de Montréal s'oppose à la formation de deux circonscriptions distinctes, la division *de facto* de la circonscription, à Trois-Rivières, devrait avoir entraîné la division de la circonscription actuelle et la création de deux nouvelles circonscriptions de pilotage, une pour chaque secteur. L'accord réalisé en 1957 fut un compromis entre les réclamations des pilotes et les contre-propositions des armateurs, dicté par les difficultés juridiques qu'aurait entraînées l'établissement de nouvelles limites statutaires.

Ces changements eurent surtout pour causes:

- (i) la longueur des trajets de pilotage et les difficultés de la navigation;
- (ii) la pénurie de pilotes volontaires pour effectuer les mouvements dans le port de Montréal;
- (iii) le manque d'équité des règles de la mise en commun quant à la répartition des recettes provenant des mouvements;
- (iv) la pénurie d'aspirants pilotes qualifiés pour répondre aux besoins immédiats et prévisibles en nouveaux pilotes.

Il eut été facile de corriger les situations (ii) et (iii) par la réorganisation du mode d'affectation et l'amélioration des règles de mise en commun, mais les questions (i) et (iv) posaient des problèmes fondamentaux sur la sécurité de la navigation et la qualité immédiate et future du service.

Une analyse du volume de travail des pilotes, faite par le ministère des Transports, indiqua qu'en 1948 la moitié des affectations (trajets) se rapportait à des transits complets (140 milles marins) d'une durée moyenne de 14 h 20 mn mais qui atteignait souvent 20 à 24 h, par suite de la faible vitesse, à cette époque, de la plupart des navires. La même étude révéla que la durée moyenne des affectations (trajets) du pilote qui, le premier, déposa une plainte était de 18 h  $\frac{1}{2}$ . Cette différence par rapport à la durée moyenne de l'ensemble des affectations (trajets) de tous les pilotes était due à la répartition inégale du volume de travail par suite du régime des pilotes spéciaux. En plus des avantages pécuniaires et autres dont ils bénéficiaient par rapport aux pilotes du tour de rôle, les pilotes spéciaux effectuaient la plus grande part des courts trajets puisque les bâtiments appartenant aux lignes régulières étaient les plus rapides.

Dans son rapport, le capitaine F. S. Slocombe a souligné combien était astreignante la conduite d'un navire dans les eaux restreintes de la circonscription de Montréal où n'existe aucune étendue d'eaux libres permettant à un pilote de se reposer et de laisser la responsabilité à un officier du navire (Cf. pp. 644-645), condition qui distingue la circonscription de Montréal de toute autre circonscription de pilotage, y compris celle de Québec. L'étroitesse de son chenal, dragué sur 100 milles, les nombreuses courbes et les courants traversiers créent des difficultés, aggravées encore par la densité et la diversité du trafic. Les pilotes sont donc obligés de prendre rapidement de nombreuses décisions exigeant une attention et une promptitude constantes. Dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, cette tâche astreignante exige une excellente forme physique qui ne peut se maintenir pendant une longue période. Le problème devient plus aigu à mesure de l'accroissement du trafic et de la présence de navires plus grands et plus rapides équipés de radars qui leur permettent de faire route par mauvaise visibilité.

Avant 1957, l'organisation prévue pour les mouvements dans le port de Montréal était la même que celle qui existe encore à Québec, c.-à-d. qu'un groupe de pilotes volontaires effectuaient, entre les affectations normales (trajets), les mouvements auxquels ils étaient affectés suivant un tour de rôle spécial. Ce système se révéla désappointant, car peu de pilotes se portaient volontaires. Cela tenait à certaines raisons telles que la faible rémunération, mais surtout au fait que, contrairement à ce qui se passe pour le port de Québec, beaucoup de pilotes de Montréal ne résident pas près du port. Certains résident dans la banlieue ou à la campagne et, sans grand profit, perdent leur temps à faire la navette pour effectuer des mouvements. Un assez grand nombre de pilotes vivaient aussi à Trois-Rivières ou à Québec et se trouvaient dans l'impossibilité de se porter volontaires pour les mouvements sauf lorsqu'ils se trouvaient à Montréal à la fin d'une affectation (trajet). Dans ces conditions, le régime du volontariat ne pouvait satisfaire aux demandes croissantes de mouvements.

En plus de l'insuffisance des taux de mouvements et des frais de voyage considérables, les règles de mise en commun peuvent aussi avoir contribué au manque d'attrait pécuniaire des mouvements. Au moment de la rédaction de l'accord sur la mise en commun, le taux de mouvement était de \$5. Par la suite, on le remplaça par un train de taux forfaitaires applicables aux différents types de mouvements, qui, aux termes de la modification de 1952, variaient de \$13 à \$32. Selon les règles de mise en commun alors en vigueur, les recettes provenant des mouvements rentraient dans le fonds et l'on payait au pilote concerné, avant le partage du fonds commun, une somme forfaitaire de \$10 (cette règle fut modifiée en 1959 et les droits de mouvements ne font plus partie du fonds commun mais sont payés, après déduction de la cotisation obligatoire à la caisse de retraite, au moment du partage, aux pilotes qui les ont gagnés). Cela constituait un avantage indu pour les pilotes qui n'effectuaient pas de mouvements puisque la rémunération globale payée sur le fonds commun pour les mouvements était inférieure à celle dont le fonds commun était crédité.

Il semblerait aussi qu'au cours des années, on ait laissé le volume de travail de chaque pilote s'accroître anormalement en ne nommant pas de pilotes supplémentaires lorsque la demande de pilotage augmentait. La situation semble avoir été telle, en 1957, que seul un grand nombre de nouveaux pilotes eût permis de résoudre le problème. En outre on prévoyait que les affectations, tant pour les trajets que pour les mouvements dans le port de Montréal, augmenteraient notablement après l'ouverture de la Voie maritime et le nombre d'aspirants pilotes qualifiés pour devenir pilotes de fleuve était insuffisant. On résolut le problème par la création d'un groupe de pilotes de port affectés seulement aux mouvements dans

le port. Ces fonctions restreintes n'exigeant pas une longue formation, le recrutement pouvait se faire directement parmi les marins qualifiés et expérimentés.

La question de la durée des trajets fut soulevée par un groupe de pilotes lors de leur assemblée annuelle en janvier 1948. Le Comité d'étude des pilotes, créé à cette époque pour examiner la question, recommanda que les trajets en transit fussent effectués par deux pilotes, la relève ayant lieu à Trois-Rivières où l'on établirait une station de pilotes. A cet effet, en juin 1949, le Comité des pilotes fit officiellement à l'autorité de pilotage une proposition dont l'application n'entraînerait aucune conséquence défavorable pour les transports par eau puisque seuls les frais de bateau-pilote constitueraient une augmentation des droits.

La proposition fut accueillie favorablement par l'autorité de pilotage et mise en œuvre immédiatement pour tous les bâtiments dont la vitesse maximale était de 8 nœuds. Dans le port de Trois-Rivières, un quai fut mis à la disposition des navires qui refuseraient d'utiliser le service de bateau-pilote pour la relève des pilotes.

La Fédération des armateurs et la *Dominion Marine Association* s'opposèrent à la nouvelle procédure. Les pilotes spéciaux s'y opposèrent aussi en alléguant la perte pécuniaire qu'elle leur faisait subir. La Fédération des armateurs demanda instamment des règles pour déterminer les bâtiments astreints au nouveau régime. Il en résulta une décision à l'effet que le pilote affecté à un long-courrier aurait toute latitude pour demander à être relevé à Trois-Rivières si la durée du transit excédait alors 7 heures. Cette règle devint une source de mécontentement et de friction parmi les pilotes. La règle arbitraire de 7 heures donna lieu à des abus: on se plaignit que des navires étaient délibérément retardés et que certains pilotes insistaient pour être relevés même lorsque cette partie du trajet avait duré moins de 7 heures.

Les pilotes examinèrent de nouveau la situation lors de leur assemblée annuelle en janvier 1957. A la suite des décisions prises à cette assemblée, le Comité des pilotes, dans un mémoire présenté à l'autorité de pilotage le 8 mars 1957, demanda la division de la circonscription en trois circonscriptions distinctes: de Québec à Trois-Rivières, de Trois-Rivières au port de Montréal (quai de la rue Marien), et le port de Montréal. Le Comité réclamait également l'abolition du régime des pilotes spéciaux et demandait une majoration des taux de pilotage qui, à son avis, méritait d'être prise en considération, par suite de la division proposée de la circonscription.

Les pilotes s'appuyaient sur les arguments suivants pour justifier la création d'une circonscription distincte pour le port de Montréal et, par con-

séquent, la création de groupes de pilotes distincts pour effectuer tous les déplacements de navires (trajets et mouvements) dans les limites du port:

- (i) Le port de Montréal était probablement le seul grand port du monde où le pilotage n'était pas effectué par un groupe spécial de pilotes.
- (ii) Le port comprend un grand nombre de quais s'étendant sur une grande distance et exigeant des manœuvres particulières différant du pilotage fluvial.
- (iii) Le nombre des mouvements justifiait à lui seul la création d'un groupe distinct de pilotes de port.
- (iv) L'accroissement constant du trafic dans le port exige que les pilotes qui procèdent aux mouvements des navires dans le port possèdent une plus grande expérience de ses conditions et particularités, tant pour la sécurité de la navigation que pour l'efficacité du service.
- (v) L'accroissement du trafic portuaire que fait prévoir l'ouverture de la Voie maritime nécessiterait la constitution d'un groupe de pilotes de port.

Les pilotes de fleuve se portèrent volontaires pour former les personnes choisies pour devenir pilotes de port et déclarèrent qu'ils continueraient à assurer les services portuaires jusqu'à la fin de la formation des pilotes de port.

La Fédération des armateurs réagit vigoureusement à la recommandation des pilotes. Elle s'opposa à la proposition de diviser la circonscription, faisant remarquer que la création d'une circonscription distincte pour le port de Montréal signifierait la relève des pilotes chaque fois qu'un navire y entrerait ou en sortirait, avec le résultat inévitable d'une augmentation des frais de pilotage. Pour la même raison, la Fédération des armateurs soutint que les grands navires à passagers et les grands pétroliers ne devraient pas être tenus de changer de pilote à Trois-Rivières, car elle estimait déraisonnable d'obliger ces bâtiments rapides à ralentir simplement pour procéder à cette opération au cours d'un trajet relativement court.

Au regard des pilotes de port, la Fédération des armateurs fit une contre-proposition. Tout en arguant que le problème n'était pas urgent, elle ne s'opposait pas à la création éventuelle d'un groupe de pilotes de port à condition qu'on les recrutât parmi les pilotes de fleuve de la circonscription et que leur compétence fût restreinte aux mouvements dans le port; les pilotes de fleuve continueraient à accoster et appareiller à la fin ou au début d'un trajet sur le fleuve et le port de Montréal deviendrait un territoire mixte où les pilotes de fleuve et ceux de port seraient compétents, mais à des titres différents.

Au cours des semaines suivantes, de nombreuses réunions furent tenues entre les représentants des pilotes, des armateurs et de l'autorité de pilotage, qui aboutirent finalement à un accord sur l'organisation actuelle:

- (i) Il n'y aurait pas de division officielle de la circonscription. Les pilotes abandonnaient cette partie de leur demande puisque, d'une part, il y avait une autre solution acceptable et que, d'autre part, la division de la circonscription eût exigé une modification à la Loi sur la marine marchande.
- (ii) Il y aurait, aux fins des affectations, une division *de facto* de la circonscription à Trois-Rivières, le service de pilotage dans chaque secteur étant assuré par un groupe distinct de pilotes de fleuve. Les pilotes étaient restés inflexibles sur ce point et avaient menacé de faire grève s'ils n'obtenaient pas satisfaction. Dans ces conditions, la Fédération des armateurs convint que cette partie de la proposition devait faire l'objet d'un essai. L'expérience fut concluante et depuis lors la division de fait est devenue une caractéristique permanente de l'organisation.
- (iii) On créerait un groupe de pilotes de port dont la compétence se limiterait aux mouvements. Un comité mixte serait formé pour choisir les candidats et diriger leur formation.

Le 23 juillet 1957, le règlement de la circonscription fut modifié (C.P. 1957-987) pour permettre la formation du groupe des pilotes de port. Cependant, la division *de facto* de la circonscription à Trois-Rivières ne fut pas mentionnée dans la loi, mais l'autorité de pilotage la traita comme une simple question administrative, c.-à-d. une modalité des affectations.

La réorganisation de 1957 apporta deux changements importants à l'organisation de la circonscription:

- (i) Elle eut pour effet la création d'un second groupe de pilotes ayant leur propre association professionnelle et travaillant selon leurs propres règles et règlements. Bien que les deux groupes (fleuve et port) travaillent dans la même circonscription sous la direction de la même autorité de pilotage, leurs connaissances techniques sont différentes, chaque groupe ayant sa propre fonction, ce qui s'oppose au transfert des pilotes d'un groupe dans l'autre.
- (ii) Néanmoins, la division des pilotes de fleuve en deux groupes, aux fins des affectations, n'apparaît que dans les règles relatives aux affectations. Étant donné que les aspirants pilotes sont toujours tenus de recevoir une formation pour l'ensemble de la circonscription et que la validité des brevets des pilotes de fleuve ne se limite pas à un secteur, les transferts seraient théoriquement possibles. Les pilotes de fleuve des deux secteurs ont continué à faire

partie des mêmes associations professionnelles et leurs gains entrent dans le même fonds commun; les chances de gagner une part maximale sont égalisées en ajustant l'effectif de chaque groupe et en calculant séparément pour chaque secteur la part maximale.

En 1959, par le Bill S-3, le ministère des Transports tenta de résoudre le problème du changement des limites des circonscriptions de Québec et de Montréal en apportant des modifications générales aux dispositions pertinentes de manière à permettre de déplacer les limites par règlements du gouverneur en conseil, comme c'est le cas pour d'autres circonscriptions. Les pilotes s'opposèrent au changement à cause de la garantie que leur procure des limites définies dans la loi, à savoir qu'il est impossible d'abroger leur circonscription ou d'en modifier les limites par une procédure sommaire, position qu'ils ont maintenue devant la Commission. Au regard des remarques de la Commission sur ce sujet, cf. page 9 et *Titre I*, pages 62 et 63 qui en traitent aussi.

Au cours des audiences de la Commission, la Fédération des armateurs proposa une réorganisation du service de pilotage: que la compétence des pilotes de port s'étende à tout le port de Montréal, c.-à-d. jusqu'au port de Sorel; que le point de relève soit transféré de Trois-Rivières à Sorel où le pilote de fleuve serait, dans tous les cas, relevé par un pilote de port; que le trajet de Québec à Sorel fasse l'objet d'une seule affectation. En conséquence, les pilotes de fleuve ne seraient plus divisés en deux groupes. La Commission examine cette proposition aux pages 704 à 708.

*b) Difficultés résultant de la définition désuète de la limite ouest*

Le port de Montréal aurait pu constituer le territoire mixte des circonscriptions de Montréal et de Cornwall, la compétence des pilotes de Cornwall étant alors limitée au début ou à la fin, dans le port, d'un trajet effectué dans la Voie maritime (situation analogue à celle qui existe à Québec).

Cependant, une autre solution était possible et on devait l'adopter en raison de ses avantages, en dépit du fait qu'elle entraînait un droit de mouvement pour les bâtiments dont le point de départ ou de destination est un poste du port de Montréal. Un changement de pilote lorsque le bâtiment fait route comporte toujours des risques, particulièrement dans un chenal étroit, avec un trafic dense. L'idéal est d'y procéder lorsqu'il est amarré, comme c'est le cas de tous les bâtiments qui empruntent la Voie maritime, lorsqu'ils sont dans l'écluse de Saint-Lambert ou amarrés à un mur d'approche.

L'autorité de pilotage de la circonscription de Montréal a agi comme si la limite ouest de sa circonscription se trouvait à l'écluse de Saint-Lambert et comme si cette écluse et le mur d'approche de l'est constituaient le territoire mixte avec la circonscription de Cornwall pour la relève des pilotes. Cependant, du fait que la limite ouest de la circonscription de Montréal sur

la Voie maritime n'a été définie ni dans la loi ni par décret émanant du gouverneur en conseil, l'autorité de pilotage n'a pas eu les pouvoirs nécessaires pour résoudre; sauf par compromis, les problèmes qui se sont présentés et compliquaient encore les lacunes de la définition, dans le règlement, du port de Montréal aux fins du pilotage (art. 2[h]).

Ces problèmes sont de deux sortes:

- (i) le pouvoir de l'autorité de pilotage de Montréal en matière de fixation des taux pour services rendus dans les approches de la Voie maritime et à l'écluse de Saint-Lambert;
- (ii) le lieu et la procédure de relève des pilotes dans la zone de l'écluse.

(i) Le lieu tout indiqué pour effectuer la relève des pilotes des navires qui empruntent la Voie maritime est l'écluse de Saint-Lambert, et l'autorité de pilotage de Montréal avait accoutumé d'ordonner à ses pilotes de piloter les navires jusque-là. Elle ne pouvait cependant pas imposer légalement sa décision qui n'était pas fondée sur des raisons de droit, ce qui aboutit à une série de compromis. En 1959, elle fut obligée de céder aux pilotes de fleuve qui réclamaient un droit supplémentaire de \$20 plus \$3 de frais de transport par voie de terre pour les trajets commençant ou se terminant à l'écluse (Annexe, art. 3). Avant d'imposer le nouveau droit, l'autorité de pilotage avait consulté les armateurs concernés. La *Dominion Marine Association*, qui représente les bâtiments d'eaux intérieures exemptés du paiement obligatoire des droits dans la circonscription de Cornwall et, par conséquent, jusqu'à l'entrée de la Voie maritime, soutint que l'autorité de pilotage n'avait pas le pouvoir de fixer un tel taux. Cette contestation fut résolue par un compromis aux dépens du régime de paiement obligatoire, en restreignant l'application du taux de \$20 aux bâtiments effectivement pilotés par un pilote de fleuve dans ce secteur de la Voie maritime, c.-à-d. aux seuls cas où le pilote de fleuve avait eu la charge du navire. Pour les navires en transit vers l'aval, le pilote de fleuve embarque à l'écluse de Saint-Lambert, mais ne commence pas à piloter avant que le navire n'ait passé l'entrée de la Voie maritime, si le capitaine du navire en décide ainsi. Dans ce cas, le droit supplémentaire de \$20 n'est pas payable mais l'indemnité de transport de \$3 est due. Cette restriction n'a pas été étendue aux pilotes de port puisque le problème pécuniaire ne se présentait pas pour eux.

Ce compromis sur le régime de paiement obligatoire est illégal, car aucune disposition de la loi ne permet, même au gouverneur en conseil (Cf. *Titre I*, p. 66), de ne rendre le régime de paiement obligatoire applicable que dans une ou plusieurs parties d'une circonscription. L'autorité de pilotage n'a pas le pouvoir de modifier les exemptions statutaires relatives quant au territoire, mais seulement quant à la catégorie des navires concernés et l'importance de l'exemption au regard du montant à payer (Cf. *Titre I*, pp. 247 et suiv.).

(ii) L'absence dans le règlement de dispositions au regard d'une zone mixte pour la relève des pilotes, de la procédure de relève et de la compétence respective des pilotes de Cornwall et de Montréal dans cette zone, a provoqué une série de conflits entre les pilotes des deux circonscriptions qui ne furent réglés que par des solutions sans bases légales, résultant de compromis.

Les conflits débutèrent lorsque l'autorité de pilotage de Montréal (qui se trouvait être aussi celle de Cornwall) céda à la demande des pilotes de Cornwall et décida que les services d'un pilote de port, pilotant un navire vers l'amont, ne se termineraient qu'après l'entrée de ce dernier dans l'écluse. Jusqu'alors, c.-à-d. entre 1959 et la fin de la saison de navigation de 1961, tous les pilotes avaient suivi une procédure logique et réaliste: une affectation de pilotage se terminait, pour un pilote de Montréal (de fleuve ou de port), au premier amarrage du navire, c.-à-d. à l'intérieur de l'écluse, si le navire n'avait pas eu à s'amarrer au mur d'approche, ou au mur d'amarrage en raison de l'impossibilité d'entrer dans l'écluse dès l'arrivée; le pilote de Cornwall prenait le navire en charge lorsque le pilote de Montréal débarquait.

La décision de l'autorité de pilotage de Montréal établissant deux procédures différentes selon que le pilote en charge était un pilote de fleuve ou un pilote de port ne fut pas acceptée par les pilotes de port et provoqua un conflit qui dura deux ans. L'autorité de pilotage fut incapable d'imposer sa décision, car elle n'était pas fondée sur des raisons de droit puisque l'autorité ne pouvait établir que l'écluse de Saint-Lambert relevait de sa compétence territoriale. La question fut réglée en 1964 aux dépens des armateurs. Les pilotes de port acceptèrent finalement la décision de l'autorité de pilotage en contrepartie d'une rémunération additionnelle pour le service supplémentaire (\$20 pour la première heure et \$5 l'heure pour les suivantes) lorsqu'un pilote de port, à la fin d'un mouvement, devait faire entrer un navire dans l'écluse à partir d'un poste d'amarrage au mur d'approche. Cette solution donnait satisfaction aux pilotes mais, comme on pouvait s'y attendre, elle ne reçut pas un accueil favorable de la Fédération des armateurs. Cependant, cette dernière ne recourut pas à des poursuites judiciaires, seul remède efficace laissé à sa disposition. On étudiera ce problème d'une manière plus détaillée aux pages 803 et suivantes.

## (2) CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES

La circonscription de pilotage de Montréal comprend la partie du Saint-Laurent allant de l'extrémité ouest du port de Montréal, y compris l'approche de la Voie maritime jusqu'à l'écluse de Saint-Lambert, jusqu'au port de Québec (qui fait également partie de la circonscription de Québec). Elle s'étend sur une distance de 140 milles marins. Cette section du fleuve, peu profonde sur la plus grande partie de sa longueur, comprend un chenal tor-

tueux, dragué sur 100 milles, relativement étroit et d'une profondeur de 35 pi. à marée basse. C'est la profondeur maximale en amont de Trois-Rivières en raison de l'absence de marée.

Bien que, suivant sa description statutaire, la circonscription comprenne les eaux navigables des rivières qui se déversent dans cette section du Saint-Laurent, on n'y effectue pas de pilotage sauf dans la partie de la rivière Richelieu qui forme le port de Sorel. Ces rivières, y compris le canal du Richelieu, ne peuvent accueillir que de très petits bâtiments qui n'emploient pas de pilotes.

Les principaux risques de navigation sont les courants et courants traversiers, les eaux restreintes, la nature du chenal dragué, les fréquentes périodes de mauvaise visibilité, la densité du trafic et l'état des glaces en hiver.

Aux fins de cette étude, on peut diviser le chenal en trois parties: le port de Montréal proprement dit et le fleuve du quai de la rue Marien à Trois-Rivières, qui forment le secteur supérieur de la circonscription, et le fleuve de Trois-Rivières à Québec, qui forme le secteur inférieur.

#### *a) Port de Montréal proprement dit*

Cette section du chenal, d'une longueur de 8.6 milles marins, est draguée d'un bout à l'autre. Elle comprend aussi, en fait sinon en droit, l'approche de la Voie maritime jusqu'à l'écluse de Saint-Lambert (d'une longueur de trois milles et deux câbles), l'approche et l'écluse faisant également partie de la circonscription de Cornwall.

L'approche ne présente pas, pour la navigation, de difficultés particulières plus sérieuses que celles qui sont inhérentes aux canaux et aux écluses. Elle consiste en un chenal dragué rectiligne où l'on peut maintenir la vitesse minimale de manœuvre grâce à l'absence de courant. Sauf en cas de rencontre avec un autre bâtiment dans le chenal, le seul endroit exigeant une attention spéciale est l'entrée du port de Montréal où existe un rapide courant vers l'aval et où le trafic du port est dense.

Ce secteur du port de Montréal est bordé d'une ligne continue de quais de types et de formes variés, tous situés du côté de la ville le long d'un chenal quelque peu étroit (un câble de largeur sous le pont Jacques-Cartier) dans lequel, en plus du trafic, la navigation est gênée par le rapide courant de Sainte-Marie (Cf. p. 614) et par les forts courants traversiers qu'il provoque.

Le courant de Sainte-Marie court dans le port entre la ville et l'île Sainte-Hélène. La partie supérieure du port est protégée par une jetée jusqu'au quai Victoria. Elle offre une zone de 11 câbles de long sans courant, sauf le remous au large de l'extrémité de la jetée. L'entrée de l'ancien canal de Lachine était dans cette zone. A l'extrémité, se trouvent les bassins de Bickerdike et de Windmill Point et, du côté de la ville, plusieurs quais per-

pendiculaires avec, pour la plupart, une profondeur maximale de 35 pi. On utilise, dans cette zone restreinte, des remorqueurs pour accoster et appareiller.

Le courant de Sainte-Marie est fort surtout entre la Tour de l'Horloge sur le quai Victoria et un point situé à environ 3 câbles en aval du pont Jacques-Cartier où le chenal s'élargit. Sa vitesse dans cette zone varie entre 6 et 8 nœuds. Il ne suit pas le chenal, mais produit des courants traversiers à angles aigus et de directions différentes formant de nombreux remous.

A l'exception du quai Victoria, bâti en L et qui forme le bassin du Marché, tous les autres quais de cette zone font face au courant. La plupart offrent une profondeur de 30 pi.

Les navires descendant le fleuve éprouvent de sérieuses difficultés à naviguer dans cette zone. Il leur faut atteindre une vitesse de 10 nœuds sur le fond pour pouvoir gouverner et ils doivent également compenser les courants traversiers. En aval du pont Jacques-Cartier, ils rencontrent les navires montants et ceux qui traversent en direction de la Voie maritime. Parfois, les pilotes doivent d'abord culer, l'arrière vers l'aval, en maintenant pour gouverner une vitesse légèrement inférieure à celle du courant, avant de pouvoir éviter à l'endroit où le chenal s'élargit juste en amont de l'entrée de la Voie maritime.

La navigation n'est pas difficile pour les navires qui font route vers l'amont parce qu'ils naviguent contre le courant. Les difficultés majeures proviennent des courants traversiers et des navires descendants qui, on vient de le dire, sont moins manœuvrants et, pour cette raison, on leur accorde la priorité (art. 10, Règlements sur la sécurité de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent). Le courant étant beaucoup plus fort du côté de la ville, les navires les plus lents à destination de l'extrémité supérieure du port ont toujours eu l'habitude de faire route dans la partie où le courant est le plus faible, c.-à-d. le côté babord du chenal, à condition de faire les signaux appropriés. La négligence de prévoir ces difficultés et de faire les signaux voulus a causé l'abordage du *s/s Manchester Merchant* et du *s/s Lionel*, en décembre 1963. A la suite de ce sinistre, on apporta aux règlements sur le trafic portuaire une modification qui porte que «Aucun bâtiment ne doit dépasser ou croiser un autre bâtiment dans le courant de Sainte-Marie, sauf en cas d'urgence». (Pièce 1539x [Annexe 1].)

Plus bas que l'île Ronde, à environ 3 câbles en aval du pont Jacques-Cartier, le fleuve s'élargit et le courant diminue progressivement; sa vitesse n'est plus que de 3 nœuds au large de l'entrée de la Voie maritime et de 2 nœuds plus en aval.

La navigation dans ce secteur présente peu de difficultés sauf pour les navires traversiers qui se rendent des divers quais, situés du côté de la ville, à l'entrée de la Voie maritime, de l'autre côté, et *vice versa*, mais

ce danger est atténué par la direction du trafic qu'exerçait jusqu'en avril 1968 l'autorité portuaire et qu'assure depuis le «Contrôle de la circulation maritime» et du fait que les bâtiments disposent d'une aire de manœuvre plus grande puisque le chenal est alors plus large. Dans ce secteur, les quais sont parallèles au fleuve, sauf les quais perpendiculaires situés en face de l'entrée de la Voie maritime. Un certain nombre de postes d'amarrage offrent la profondeur maximale.

Entre Longue-Pointe et le quai de la rue Marien, le chenal est large et présente peu de difficultés pour la navigation. Dans la première partie de cette section, le chenal forme une courbe au large de laquelle se trouve, du côté de la ville, le mouillage de Longue-Pointe, zone de mouillage normale pour le port et pour la Voie maritime. Ce mouillage est insuffisant dans les périodes de pointe et des bâtiments doivent alors utiliser le second mouillage en aval au large de Lanoraie.

Plus en aval dans le port se trouvent les quais appartenant aux diverses compagnies pétrolières, qui offrent tous la profondeur maximale. Dans tout ce secteur, le chenal a une largeur minimale de 1,000 pi.

#### b) *Du quai de la rue Marien à Trois-Rivières*

Sur les 60 milles qui séparent le quai de la rue Marien du port de Trois-Rivières, le chenal est dragué sauf sur une distance de 9 milles entre Lanoraie et la limite en aval du port de Sorel, et sur une distance de 5 milles à Pointe-des-Ormes (port de Trois-Rivières). On n'y rencontre pas de difficultés particulières autres que celles que présente un chenal dragué étroit contournant une série d'îles et de hauts-fonds. Toute la zone est bien desservie par des feux d'alignement et autres aides de navigation. Bien que le fleuve soit assez large, les nombreuses îles constituent des obstacles pour le courant descendant dont la vitesse varie alors de  $1\frac{1}{2}$  à 3 nœuds, et sont la cause de nombreux courants traversiers qui, en hiver, provoquent des embâcles.

De Lanoraie à la ville de Sorel, le chenal est naturel et profond, avec une largeur minimale de 3 câbles. La zone située au large de Lanoraie sert de mouillage complémentaire et diminue ainsi, dans une certaine mesure, la largeur du chenal.

En 1969, on termina, au sud du chenal navigable et au large du quai au minerai de fer de Contrecoeur, un mouillage d'urgence de 4 à 9 câbles de longueur, 2 câbles de largeur et 35 pi. de profondeur.

Dans ce secteur, il faut veiller le trafic traversier en provenance de différents quais, en particulier lorsqu'on passe devant Sorel.

Par suite de l'élargissement du chenal de 550 à 800 pi., beaucoup de feux d'alignement n'indiquent plus le centre du chenal. Cela ne devrait présenter aucune difficulté pour qui connaît la zone et les renseignements sont clairement indiqués sur les cartes.

La relève des pilotes s'effectue à Pointe-des-Ormes, où le lit du Saint-Laurent devient naturellement large et profond, entre le lac Saint-Pierre et Trois-Rivières.

*c) Secteur de Trois-Rivières à Québec*

Les premières difficultés que l'on rencontre dans ce secteur de 73 milles sont les navires qui traversent dans le port de Trois-Rivières et les courants traversiers dus au déversement de la rivière Saint-Maurice dans la partie inférieure du port.

Sur les premiers 30 milles, de Trois-Rivières à Grondines, le chenal est sinueux et dragué; la moitié inférieure, à l'exception de quatre tronçons assez courts (le plus long, de 4 milles, étant la Traverse du cap Santé), est un chenal naturel plus large que le chenal dragué. Cette zone offre un certain nombre de mouillages convenables hors du chenal principal.

La marée se fait sentir dans tout ce secteur. Sa hauteur augmente progressivement, d'un pied à Trois-Rivières elle atteint en moyenne 15 pi. à Québec. La profondeur de 35 pi. dans les sections draguées est donc un minimum garanti à marée basse. Avec le jusant, la vitesse du courant augmente et en marée de vive-eau peut atteindre 6 nœuds au Cap à la Roche, près des rapides du Richelieu et sous le pont de Québec. Le flot et le jusant s'accompagnent de courants traversiers variables en direction et en intensité.

La brume constitue un danger permanent et elle est plus fréquente dans certaines zones telles que la courbe de Champlain.

Tout le long du chenal, entre Montréal et Québec, existe un risque particulier que cause la présence d'un grand nombre de dragues, de chalands et de remorqueurs utilisés pour les grands travaux d'élargissement et d'amélioration des sections draguées du chenal et le dragage d'entretien nécessaire pour maintenir la profondeur minimale garantie de 35 pi. Les emplacements précis des diverses opérations de dragage sont portés à l'attention des navires par la radiodiffusion régulière d'avis à la navigation. Dans ces zones, existe un trafic constant de remorqueurs et de chalands effectuant la navette à travers le chenal pour aller décharger les matériaux dragués. Au cours des opérations, on déplace les aides flottantes de navigation; les navires en sont censément avertis par des avis à la navigation, ce qui n'est pas toujours le cas et des omissions de cette nature ont été souvent signalées à l'autorité responsable du chenal navigable. Les opérations de dragage sont aussi une cause de confusion, car les divers feux utilisés masquent les aides de navigation ou peuvent être confondus avec celles-ci.

### (3) PRINCIPAUX PORTS

Du point de vue du pilotage, les principaux ports de la circonscription, tous des ports douaniers, sont, pour le secteur supérieur de la circonscription,

Montréal, Sorel et Trois-Rivières; pour le secteur inférieur, Trois-Rivières et Québec. Le secteur supérieur, à l'exception de la zone du lac Saint-Pierre, est constitué par les eaux des trois ports, Trois-Rivières étant commun aux deux secteurs. Le port de Québec ne fait partie de la circonscription de Montréal que dans une certaine mesure, à savoir pour le départ et l'arrivée des navires naviguant en amont.

*a) Port de Montréal*

Le port de Montréal relève du Conseil des ports nationaux et ses limites sont indiquées dans la Loi sur le Conseil des ports nationaux, modifiées par des règlements établis par le gouverneur en conseil en vertu de l'article 6(2) de la loi. La définition statutaire figurant à l'Annexe de la loi n'a jusqu'ici été modifiée qu'une seule fois depuis l'adoption de la loi. En 1960, le décret C.P. 1960-1486 (pièce 451) a reculé la limite du port à 23 milles marins en aval de l'extrémité est de l'île de Montréal, jusqu'à la limite, en amont, du port de Sorel, la distance totale étant de 36 milles. Malgré l'ouverture de la Voie maritime, la limite du port de Montréal, en amont, n'a pas été modifiée, bien que les décrets C.P. 1955-696, en date du 12 mai 1955, et C.P. 1965-897, en date du 13 mai 1965, aient transféré, du Conseil des ports nationaux à l'Autorité de la Voie maritime du Saint-Laurent, l'administration, le contrôle et la direction de la plage, de l'eau profonde et du terrain rapporté à l'approche de la Voie maritime. En conséquence, que l'approche de la Voie maritime fasse ou non encore partie du port de Montréal, elle ne ressortit plus de la direction et du contrôle de l'autorité du port.

La limite statutaire du port de Montréal ne coïncide pas avec la définition du port donnée, aux fins du pilotage, par le règlement. C'est une ligne située à 3,760 pi. en amont du pont Victoria et parallèle à ce pont.

Les installations portuaires sont situées du côté de la ville et comprennent 90 postes d'amarrage ouverts s'étendant sur 12 milles de quais dont la plupart se trouvent en amont de la ville de Longue-Pointe. Dans la nouvelle section du fleuve annexée au port de Montréal en 1960, les seuls quais importants sont le quai au minerai de fer à Contrecœur et le quai de l'Hydro-Québec à Tracy.

La profondeur officielle du chenal maritime dans le port est de 35 pi. selon le relevé de 1897. Cette profondeur varie avec le débit du fleuve en amont, qui dépend lui-même d'un certain nombre de facteurs et notamment des crues saisonnières. Ces variations régissent le tirant d'eau maximal permis. La profondeur de 35 pi. correspond à la profondeur de la partie draguée du chenal maritime entre Québec et Montréal. La profondeur de la Voie maritime est de 27 pi. La profondeur aux divers postes d'amarrage varie de 25 à 35 pi.

L'entretien du chenal maritime dans le port incombe au ministère des Transports, mais le dragage le long des quais est assuré par le Conseil des ports nationaux.

Il se produit peu d'envasement dans le port; il provient surtout des déchets des égouts de Montréal et des municipalités environnantes, de la poussière et des déchets dus aux opérations de chargement et de déchargement des bâtiments, et des roches déplacées par les glaces pendant la période de débâcle.

Au printemps, dès que le port devient libre de glaces, la Division du chenal maritime, ministère des Transports, effectue des sondages tant dans le chenal que le long des quais pour vérifier si la profondeur a diminué. Les résultats de ces sondages sont portés à l'attention du capitaine de port qui les transmet, sur demande, aux pilotes et aux agents maritimes. En outre, à toute époque de l'année, sur réception d'une plainte, on vérifie la zone concernée et, en cas d'écart avec la profondeur requise, on effectue des dragages d'entretien.

(i) *Contrôle du trafic portuaire (pièce 1539x)*

Le principe général de navigation dans les eaux canadiennes—y compris les ports—est que le capitaine est libre de naviguer où et quand il le veut, mais il est tenu d'observer les règles de route internationales, avec les modifications que le gouverneur en conseil peut y apporter par règlements, dans une zone déterminée, en vertu de l'article 645 de la Loi sur la marine marchande. En fait, le Règlement sur la sécurité de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent contient un certain nombre de modifications concernant la navigation dans le port de Montréal (Cf. pp. 694-695). Il peut y avoir aussi des modifications faites par les autorités portuaires, ou sur leur demande, à condition que leur pouvoir de le faire soit établi clairement par la loi qui les concerne, p. ex., la Loi des Commissaires du havre de New Westminster (3-4 George V, chap. 158, art. 20) et les règlements établis sous son régime (pièce 513 [Cf. *Titre II*, pp. 289 et 294-295]). L'article 646 de la Loi sur la marine marchande porte que ces règlements locaux restent sans vigueur ni effet s'ils sont incompatibles avec les règlements établis par le gouverneur en conseil en vertu de l'article 645; autrement, ils les complètent. Il n'existe cependant aucune disposition dans la Loi sur la marine marchande qui prévoit l'établissement de l'organisation et de la direction du trafic maritime.

On a interprété les paragraphes (a) et (b) de l'article 13(1) de la Loi du Conseil des ports nationaux comme donnant au gouverneur en conseil, à la demande du Conseil des ports nationaux, le pouvoir de modifier par règlement les règles de route internationales et le règlement sur la sécurité

qu'il a établi en vertu de l'article 645 de la loi, et d'autoriser l'établissement et le fonctionnement d'un système de direction du trafic portuaire. Les deux paragraphes se lisent comme suit:

«13(1) Le gouverneur en conseil peut établir des règlements, ... pour ... l'administration, la gestion et la régie des divers ports, ... sous sa juridiction, y compris

- a) la réglementation et la régie de toute matière concernant les navires (*sic*) et les aéronefs qui naviguent dans les ports, ainsi que leur mouillage, amarrage, déchargement ou chargement ou tout ce qui s'y rattache;
- b) l'usage des ports et de leurs installations par les navires (*sic*) et les aéronefs et par leurs agents propriétaires ... »

Antérieurement à l'ouverture de la Voie maritime, l'activité de l'autorité du port, dans ce domaine, se limitait à l'attribution de postes d'amarrage et de mouillage et les seules mesures au regard du trafic portuaire étaient prises en adoptant des règlements spéciaux sur le trafic qui, en fait, modifiaient les règles de route et le règlement sur la sécurité de la navigation adopté en vertu de l'article 645.

Les dispositions majeures des «consignes d'exploitation» du Conseil des ports nationaux (Règlement A-1, 1954), dans cette sphère, en ce qui concerne le port de Montréal étaient: l'article 31 portant que tout bâtiment dans le port était sous la direction et soumis aux ordres du Conseil au regard de son mouvement et de son poste; l'article 35 réglementant la vitesse maximale dans les diverses parties du port; l'article 42 prohibant à tout bâtiment l'entrée du port par le canal de Lachine sauf au moment permis par le Conseil; l'article 43, toujours en vigueur, modifiant les règles sur les abordages, prévoyant des signaux phoniques spéciaux et des règles de route (les navires descendants doivent, en quittant l'entrée du canal de Lachine, émettre un son prolongé afin de prévenir les navires montants et doivent naviguer à droite de l'axe du chenal avant de contourner le quai Alexander; les bâtiments descendants doivent aussi, entre un point situé en amont et un point situé en aval du quai Victoria, lorsqu'ils arrivent à la hauteur de la jetée de la «Tour marine», émettre un son prolongé afin d'avertir les bâtiments qui quittent le bassin du Marché; les bâtiments sortant du bassin du Marché doivent, avant de quitter le bassin, émettre un son prolongé afin d'avertir les bâtiments descendants); l'article 89 porte qu'aucun bâtiment transportant des explosifs ne peut entrer dans le port, s'y déplacer ou en partir sans en avoir préalablement obtenu l'autorisation et seulement dans les conditions que le Conseil juge nécessaire d'imposer. Un bâtiment ne pouvait se rendre à un poste d'amarrage du ressort du C.P.N., ou au mouillage, sans en avoir obtenu l'autorisation préalable du capitaine de port mais, autrement, les navires étaient libres d'appareiller lorsqu'ils le voulaient, et naviguer dans le port à leur convenance.

L'ouverture de la Voie maritime rendit nécessaire une direction plus active de la navigation dans le port, pour tenir compte, d'abord des dangers résultant du fait que l'entrée de la Voie maritime est située au milieu du port, juste en aval du courant de Sainte-Marie, et ensuite de l'accroissement du nombre et de la taille des navires utilisant les postes d'amarrage du port de Montréal. Les consignes d'exploitation furent modifiées en 1959; l'article 35 changea les limites de vitesse et les zones concernées; l'article 42, remanié, imposa d'obtenir l'autorisation préalable du capitaine de port pour entrer, aussi bien par la Voie maritime que par le canal de Lachine; on ajouta l'article 42A pour donner la priorité d'un bâtiment descendant sur un bâtiment entrant dans la Voie maritime ou en sortant. En outre, on établit une liaison étroite avec l'administration de la Voie maritime en vue de permettre à l'autorité portuaire de situer les bâtiments entrant dans la Voie maritime ou en sortant.

On prit des mesures pour organiser et exercer une direction et une réglementation limitées des navires naviguant dans le port. De nombreux navires étaient alors équipés de radiotéléphones de très haute fréquence puisque cet équipement standard était obligatoire pour les navires qui empruntaient la Voie maritime. On autorisa l'autorité portuaire à utiliser un radiotéléphone et, en 1961, par une modification aux consignes d'exploitation, on établit officiellement une direction administrative du trafic, en remplaçant les articles 42 et 42A par les dispositions suivantes:

\*42 (1) Le présent article s'applique au port de Montréal.

(2) Un navire ne peut entrer dans le port par le canal de Lachine ou par la voie maritime du Saint-Laurent qu'à l'époque autorisée par le Conseil.

(3) Tout navire qui descend dans le chenal de la voie maritime\* a la priorité de passage sur tout navire qui entre dans la voie maritime ou qui en sort.

(4) Un navire ne peut, en aucun temps, quitter un poste ou un mouillage dans le port sans avoir au préalable obtenu la permission du maître de port au plus quinze minutes avant le déplacement.

(5) Si le déplacement du navire est retardé après obtention de la permission de quitter un poste ou un mouillage, ce navire doit en informer immédiatement le maître de port et il devra obtenir une nouvelle permission pour quitter le poste ou le mouillage lorsqu'il sera prêt à le faire.

(6) Tout navire entrant qui passe devant la ville de Sorel doit, avant de traverser les limites communes des ports de Montréal et de Sorel, communiquer par radiotéléphone avec le maître de port du port de Montréal.

(7) Le capitaine de tout navire qui ne peut communiquer avec le maître de port, conformément aux dispositions du paragraphe (6), prendra des mesures pour que celui-ci soit informé par le propriétaire de l'arrivée du navire au point de compte rendu.

(8) Tout navire qui désire mouiller doit d'abord demander au maître de port de lui attribuer un lieu de mouillage désigné.

(9) Sauf en cas d'urgence, un navire ne peut en aucun temps jeter l'ancre dans le chenal de la voie maritime\* du Saint-Laurent ou à proximité.

---

\*Traduction fautive. Le texte anglais porte *St. Lawrence Ship Channel*, c.-à-d. le «Chenal maritime du Saint-Laurent», par opposition à *St. Lawrence Seaway*, c.-à-d. la «Voie maritime du Saint-Laurent». (*Note de traduction*)

A la suite de l'abordage du *Manchester Merchant* et du *Lionel*, en décembre 1963, on ajouta, pour servir de directives aux pilotes, les instructions suivantes sur le trafic. Ces règles n'ont jamais été incluses dans les consignes d'exploitation, bien que telle était l'intention (pièce 1539x)\*:

a) Tous les bâtiments entrant dans le port de Montréal par la Voie maritime du Saint-Laurent et à destination de la partie supérieure du port doivent faire route vers l'aval et éviter dans le nord de l'élevateur 4, dans le chenal Vickers, à l'ouest du chenal maritime principal, entre l'extrémité nord de l'élevateur 4 et l'extrémité sud du haut-fond de Longue-Pointe.

Tourner en amont de l'entrée de la Voie maritime et contourner la bouée lumineuse 193M ne sera permis que dans des cas spéciaux et/ou d'urgence, avec l'autorisation du maître de port.

b) Les bâtiments descendants qui quittent le mouillage de Longue-Pointe et qui ne peuvent éviter au mouillage devraient également utiliser la zone mentionnée au paragraphe (10) (*sic*), en faisant route vers l'amont, par le chenal Racine, pour ensuite éviter au sud du haut-fond de Longue-Pointe.

c) Sauf en cas d'urgence, aucun bâtiment ne doit dépasser ou croiser un autre bâtiment dans le courant de Sainte-Marie.»

La modification apportée en 1967 à l'article 31 des consignes d'exploitation précisa les limites de l'autorité que pouvait exercer le Conseil sur les bâtiments présents dans ses ports:

«31. Tout navire dans le port est soumis aux ordres du Conseil en ce qui concerne son tirant d'eau, la position qu'il doit occuper, sa vitesse et sa direction et en ce qui concerne ses moyens et son mode de déplacement.»

Antérieurement au mois d'avril 1968, le contrôle du trafic dans le port de Montréal, tel que l'exerçait l'autorité portuaire, s'effectuait donc de la façon suivante.

Les navires montants, soit simplement en transit vers la Voie maritime, soit à destination d'un poste ou d'un mouillage dans le port, étaient tenus, en passant Sorel, d'obtenir par radiotéléphone les instructions du capitaine de port, avant d'entrer dans le port. Cela constituait simplement un moyen de recueillir des informations et la permission d'entrer dans le port était automatiquement accordée. Les dispositions concernant les navires à destination d'un poste avaient déjà été prises en raison d'arrangements entre les agents maritimes et le capitaine de port. Les instructions de celui-ci se bornaient à informer un navire du poste qu'on lui attribuait et à préciser que ce dernier était libre; dans la négative, on ordonnait au navire de mouiller; si le poste devait être bientôt libre, on avisait le navire d'avoir à faire route à vitesse réduite en vue d'arriver au moment voulu. Dans le cas d'un navire à destination de la Voie maritime, le capitaine de port s'assurait auprès de l'opérateur de celle-ci que le navire pouvait ou non y entrer; dans l'affirmative, on lui transmettait les instructions de la Voie maritime; dans la négative, pour une raison quelconque, et à moins que l'entrée ne fût rapidement libre, on lui ordonnait de ralentir. Lorsqu'un bâtiment devait

\*Traduction.

subir l'inspection de l'autorité de la Voie maritime, il recevait l'ordre de faire route sur le mouillage de Longue-Pointe et devait demander de nouvelles instructions au capitaine de port avant de quitter ce dernier pour la Voie maritime.

Pour les navires descendant par la Voie maritime, l'autorisation du capitaine de port d'entrer dans le port était obtenue *via* l'autorité de la Voie maritime qui informait le capitaine de port si les navires transitaient seulement ou demandaient un poste dans le port. On leur accordait l'entrée automatiquement car un retard dans les canaux ou les écluses de la Voie maritime se serait traduit par l'arrêt des opérations dans cette dernière. Dans le cas de navires en transit, les renseignements permettaient au contrôleur du trafic portuaire de prévoir les quelques instructions qu'il devait donner au regard des mouvements dans le port. Les navires à destination du port suivaient la même procédure que celle qu'on a décrite précédemment pour les navires montants.

La seule direction réelle du trafic exercée en vue de la sécurité consistait à donner l'autorisation de quitter un poste ou un mouillage. Un navire ne pouvait appareiller qu'après avoir obtenu l'autorisation du capitaine de port. L'autorisation restait valable 15 minutes et en cas d'impossibilité d'appareiller en temps voulu, le navire devait obtenir une nouvelle autorisation. Avant d'accorder une autorisation, le contrôleur du trafic portuaire devait apprécier la situation du trafic dans le port et dans la Voie maritime, et ne la donner qu'avec la certitude que le navire pouvait appareiller en toute sécurité. En même temps, il donnait des prévisions sur le trafic anticipé des autres navires devant s'effectuer durant la validité de l'autorisation.

L'autorité portuaire, en dirigeant ainsi le trafic, tentait d'assurer la sécurité de la navigation et l'efficacité maximale des opérations portuaires avec le minimum d'inconvénients, de retards et de frais aux navires. La direction du trafic jouait un rôle important dans la prévision des opérations portuaires.

Comme à Québec, la procédure et l'étendue de la direction du trafic portuaire furent modifiées substantiellement par le système de contrôle du trafic maritime sur le Saint-Laurent, du ministère des Transports (Cf. pp. 190 et suiv., et pp. 695-696), qui exige que tous les navires à l'intérieur du réseau assurent la veille sur leur radiotéléphone ouvert sur la fréquence d'écoute du secteur, empêchant ainsi l'autorité portuaire d'utiliser son propre système de radiophonie. Ces dispositions entraînent des changements fondamentaux dans les opérations de direction du trafic dans le port de Montréal.

Depuis avril 1968, le système de contrôle du trafic maritime assume la responsabilité de la direction du trafic portuaire à la place de l'autorité du port de Montréal, le rôle du capitaine de port se limitant à celui qu'il avait avant 1959, c.-à-d. à l'attribution des postes d'amarrage, sans cependant aucune autorité sur les mouillages.

Il est, à première vue, surprenant que le service de contrôle du trafic maritime ait dépassé son but et empiété sur ce qui semble être la responsabilité de l'autorité portuaire, c.-à-d. de donner aux navires des ordres et non de simples informations. Il est évident que l'on adopta cette solution pratique dans l'intérêt des navires, en vue d'éviter la duplication d'organismes de renseignements sur la sécurité. L'empiètement est, cependant, plus apparent que réel car les seuls ordres concernant le trafic que donnait le capitaine de port constituaient en fait un service d'information fourni aux capitaines et aux pilotes par une autorité ayant une connaissance à jour des conditions du trafic dans le port, grâce à une surveillance constante. L'appareillage d'un poste, particulièrement dans la partie du port située en amont de l'entrée de la Voie maritime, comporte des dangers car l'étroit chenal laisse peu d'espace de manœuvre et ses courbes restreignent le champ de visibilité en masquant les navires descendants qui sont moins manœuvrants dans le courant de Sainte-Marie. Avant de donner l'autorisation de quitter un poste, le contrôleur du trafic maritime doit d'abord apprécier l'état du trafic, puis s'assurer à quel moment la manœuvre peut s'effectuer avec sécurité et sans retard indu. Il donne alors une autorisation valable 15 minutes et informe le capitaine et le pilote du trafic qu'ils rencontreront au cours de cette période, et avertit les autres navires susceptibles de naviguer dans cette zone. Une telle autorisation ne donne pas le droit de priorité au bâtiment qui appareille. Le capitaine et le pilote sont tenus d'émettre le signal d'avertissement prescrit par l'article 43 des consignes d'exploitation du C.P.N., d'écouter les signaux que peut émettre un navire descendant, et d'effectuer les manœuvres de sécurité au regard du droit de priorité d'autres bâtiments. Une autorisation d'appareillage constitue donc fondamentalement un service d'information au navire appareillant quant à la période sûre pour accomplir la manœuvre dans les circonstances, en coordination avec l'envoi d'un avis de sécurité à tous les navires en transit dans la zone.

Au regard de la sécurité de la navigation, il est sans importance que l'autorisation d'appareillage émane du capitaine de port ou de l'autorité du réseau. Cependant, il est essentiel que la personne qui accorde l'autorisation ait, d'abord, la pleine connaissance de la situation actuelle du trafic et, ensuite, la compétence voulue pour juger à quel moment, dans les circonstances, un départ peut avoir lieu sans danger et sans retard indu.

Les navires n'ont pas été touchés par le changement de procédure. Le système de contrôle du trafic maritime assure la liaison nécessaire pour les navires en transit dans le port, à destination ou en provenance de la Voie maritime. Il transmet aux premiers les instructions et la permission de faire route émanant de l'autorité de la Voie maritime et assure la coordination nécessaire pour les autorisations de départ des navires appareillant d'un poste ou d'un mouillage du port. Si l'autorisation de la Voie maritime est retardée

ou qu'un navire doit subir l'inspection de celle-ci, le contrôleur du trafic ordonne au navire de se rendre à un poste de mouillage à Longue-Pointe ou autre zone de mouillage. Bien que ce trafic en transit ne concerne pas l'autorité portuaire, il se produit un conflit de juridiction lorsque le contrôleur du trafic maritime attribue un poste de mouillage puisque, conformément à la Loi du Conseil des ports nationaux, la direction des zones de mouillage est du ressort de l'autorité portuaire. Il faut se souvenir, cependant, que dans ce domaine le port de Montréal constitue un cas d'exception que ne couvre pas la législation actuelle: Montréal n'est pas seulement un port, c'est aussi l'approche de la Voie maritime et ses mouillages servent de zones d'inspection et d'attente de cette voie. En conséquence, la Commission estime que la législation devrait reconnaître cette situation de fait et résoudre l'actuel conflit de législation.

Les autorités responsables du contrôle du trafic maritime ont déclaré qu'elles continuaient, en assumant la responsabilité de diriger le trafic de Montréal, d'appliquer les pratiques de sécurité qui ont évolué au cours des ans et se sont révélées efficaces. La surveillance du trafic est assurée et l'on signale au capitaine de port les infractions aux consignes d'exploitation du C.P.N.

Le capitaine reste, en définitive, responsable de la sécurité de son bâtiment. L'autorisation d'appareiller d'un poste d'amarrage ou de mouillage ou d'entrer dans la section 6 (qui correspond au port proprement dit) soit par la section 5, soit par la Voie maritime, est donnée par le contrôleur du trafic maritime après avoir estimé la situation et jugé sûr de le faire. On dit que, fréquemment, l'autorisation est accordée ou refusée après avoir discuté, par radiophonie, de la situation avec le pilote concerné, directement de la passerelle.

Cette direction du trafic portuaire étant imposée pour des raisons de sécurité, la non-observation des règlements sur le trafic et des ordres reçus est une chose grave. Les pilotes et les capitaines pensent souvent que les restrictions du trafic ne se justifient pas; ils se plaignent des longs délais nécessaires pour obtenir l'autorisation imposée et n'observent pas toujours les exigences.

Pour un pilote, le défaut «d'observer rigoureusement toutes les instructions du maître de port lorsqu'il s'agit d'amarrer ou de désamarrer, de placer ou de déplacer les navires» dans les limites du port constitue une infraction aux articles 127 et 128 de la Loi sur les Conseil des ports nationaux et à l'article 12(2) du règlement de la circonscription de pilotage de Montréal.

En cas de violation par un pilote, l'autorité portuaire a accoutumé de signaler l'infraction à l'autorité de pilotage afin que celle-ci prenne les sanctions nécessaires. Au cours des audiences de la Commission, le représentant

de l'autorité portuaire s'est plaint d'un manque de collaboration de la part de l'autorité de pilotage pour l'aider à faire respecter les règlements et la direction de la navigation qui se sont avérés nécessaires, ce qui incita l'autorité portuaire à recommander que les pilotes fussent placés sous sa compétence.

Le fait que l'autorité de pilotage ne tient pas l'autorité portuaire au courant de la suite donnée aux plaintes et sa réticence à fournir des informations lorsqu'on lui en demande viennent étayer l'accusation de manque de collaboration. Il est évident que cette situation déplorable provient d'une fausse interprétation du pouvoir de l'autorité de pilotage d'agir en tant que tribunal, et de faire subir aux intéressés un procès complet et équitable, ainsi que de l'habitude de décider des plaintes par décision administrative (Cf. *Titre I*, pp. 416 et suiv.). Trop souvent, pour enquêter au sujet d'une plainte, on s'est borné à demander la version du pilote sans demander le témoignage du plaignant. Si le pilote admettait la violation, on lui imposait une amende ou un blâme mais, s'il la niait, l'affaire était classée (pièce 990).

Le capitaine de port de Montréal signale que la situation s'était grandement améliorée depuis cette époque. Au cours de la période 1965-avril 1968, avant que le système de contrôle du trafic maritime n'assume la responsabilité de la direction du trafic portuaire, la coopération devint plus étroite entre le capitaine de port et les pilotes et il n'y eut aucune violation grave de la part de ces derniers (pièce 1539w).

#### COMMENTAIRE

La Commission estime que c'est faire obstacle au but même que l'on recherche, la sécurité de la navigation, que de permettre d'éparpiller les règles de sécurité dans un dédale de règlements différents. Pour une partie déterminée d'une voie navigable, toutes les modifications applicables aux règles de route internationales devraient figurer dans un seul ensemble particulier de règlements, rapidement disponible. Actuellement, les modifications apportées aux règles de route qui ne s'appliquent qu'au port de Montréal se trouvent à la fois dans le Règlement sur la sécurité de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent et dans les «Consignes d'exploitation» du Conseil des ports nationaux, modifiées maintes fois et qui couvrent tous les ports ressortissant à la juridiction du Conseil. Il en résulte qu'il est difficile de trouver les modifications qui s'appliquent au port de Montréal. Elles devraient être exclusivement contenues dans le règlement établi spécifiquement dans ce but en vertu de l'article 645 de la Loi sur la marine marchande, c.-à-d. le Règlement sur la sécurité de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent.

L'exigence du congé, pour le départ, est une mesure de sécurité devenue essentielle que l'on doit maintenir—et qu'on devrait consacrer dans la loi par une modification appropriée à la Loi sur la marine marchande du Canada.

L'autorité portuaire est parfaitement fondée de déclarer que les pilotes n'ont aucune excuse lorsqu'ils n'observent pas les instructions relatives au trafic, car ils connaissent bien les conditions du trafic et les particularités physiques du port qui ont rendu nécessaires, pour la sécurité de la navigation, les règlements et le service de direction concernant la navigation portuaire. La collision entre le s/s *Manchester Merchant* et le s/s *Lionel*, le 3 décembre 1963 (Cf. p. 781) ne se serait certainement pas produite si le pilote avait demandé, comme il était requis, des instructions d'appareillage.

La seule solution évidente et satisfaisante consisterait, de la part de l'autorité du port, à porter directement plainte devant un tribunal de droit commun, en vertu des articles 127 et 128 du règlement A-1 du Conseil des ports nationaux. C'est la seule procédure dans le cas de violations commises par un capitaine et il ne devrait y avoir aucune différence dans la procédure pour une violation commise par un pilote. Si l'on considère que les articles 127 et 128 ne permettent pas de poursuivre directement un pilote, on devrait prendre des mesures pour faire modifier cette législation de manière à indiquer expressément qu'un pilote en charge d'un navire est tenu de se conformer aux règlements et aux instructions sur le trafic portuaire, comme on le fit en 1960 par une modification à la Loi sur la marine marchande au regard de l'application des règlements sur les abordages (art. 647[1]).

Pour le temps présent le problème ne se pose plus puisque l'autorité portuaire n'exerce plus le contrôle du trafic dans le port de Montréal. C'est le système de contrôle du trafic maritime du Saint-Laurent qui assume maintenant cette fonction (pièce 1539w et x).

(ii) *Limitation de la vitesse*

L'article 35 du règlement A-1 du Conseil des ports nationaux, sous réserve de la règle générale selon laquelle la vitesse ne doit jamais constituer un danger pour la vie ou pour les biens, fixe les vitesses maximales suivantes:

- pour les bâtiments montants, 8 nœuds entre la bouée à gaz 149M et la station de signaux de Longue-Pointe, et 6 nœuds de cette station jusqu'à la Tour de l'Horloge, dans la partie supérieure du port;
- pour les bâtiments descendants, 10 nœuds, entre la Tour de l'Horloge et la bouée à gaz 149M.

Il serait souhaitable de modifier ce règlement en indiquant qu'il s'agit de la vitesse sur le fond et non de la vitesse sur l'eau, puisque les bâtiments descendants sont obligés de maintenir une vitesse sur le fond plus élevée dans le courant de Sainte-Marie afin de pouvoir gouverner. On devrait aussi modifier le texte du règlement afin d'indiquer les points de référence actuels, puisque la bouée à gaz 149M et la station de signaux de Longue-Pointe n'existent plus.

Bien qu'on ait parfois porté plainte contre des pilotes pour vitesse excessive, ces règlements ne semblent pas être pris très au sérieux. Quoique la police du port n'effectue pas de patrouille à cet effet, il est facile de vérifier, à tout moment, la vitesse moyenne des bâtiments entre deux points de repère où leur passage est enregistré, mais on ne le fait que très rarement. En 1962, p. ex., on a constaté à trois reprises que la vitesse de route de tous les bâtiments à passagers était supérieure à la limite prescrite. Cependant, en dépit du fait que ces bâtiments étaient tous conduits par un pilote, on ne signala pas ces violations à l'autorité de pilotage, mais seulement aux agents maritimes. Bien qu'aucune objection au sujet de la limite de vitesse n'ait été formulée ni par les pilotes ni par les agents, on a laissé entendre que les limites de vitesse prescrites étaient trop faibles pour permettre à ces bâtiments de gouverner. La principale objection au relèvement de la limite de vitesse est le danger de dommages aux installations à terre par le refoulement de l'eau qu'elle provoque, puisque la vitesse en est l'une des causes déterminantes.

La police du port de Montréal possède maintenant son propre bateau de surveillance (janvier 1970) et sera en mesure d'exercer un contrôle effectif sur la pollution des eaux, les violations de vitesse, le trafic en général et particulièrement sur les petits bâtiments qui constituent un grave danger quand ils ne respectent pas les règlements, entre autres, lorsqu'ils naviguent hors des routes régulières de la navigation (Cf. pp. 128 et suiv. et pp. 694-695).

(iii) *Avis à la navigation*

Il incombe au capitaine de port d'émettre des avis à la navigation pour signaler aux bâtiments se déplaçant dans le port des obstacles temporaires ou des circonstances pouvant concerner la sécurité de la navigation. Ces avis sont maintenant transmis par le Service d'information et le réseau de très haute fréquence du Contrôle du trafic maritime, et aussi par les stations côtières pour les navires non équipés de récepteurs de très haute fréquence.

Ces avis sont particulièrement nécessaires pour signaler aux bâtiments les obstructions dues aux opérations de dragage. Les avis peuvent servir à indiquer l'emplacement d'une épave, p. ex., celle du m/v *Federal Express*, jusqu'à son enlèvement. Ils servent aussi à avertir des changements de la profondeur indiquée le long des quais, en cas d'envasement. Les pilotes exprimèrent leur satisfaction générale de ce système d'informations et ne se plainquirent que du fait qu'on ne les consultait pas avant d'entreprendre des opérations de dragage ou autres, ou de déplacer ou modifier des aides de navigation.

(iv) *Contrôle du tirant d'eau—hauteur libre exigée sous la quille*

Ce facteur qui, au Canada, n'est réglementé que dans le port de Montréal, ne concerne qu'indirectement le pilotage, mais a fait l'objet d'une recomman-

dation spéciale de la Guilde de la marine marchande du Canada qui voulait qu'on en étende l'application. La procédure suivie semble n'avoir aucun fondement légal et ne se justifie pas en pratique.

Une disposition des «Règles et règlements du Bureau du Gardien de Port de Montréal» (pièce 490) prescrit\*:

«Le gardien de port ne doit pas délivrer son certificat ou congé à un bâtiment qui, à son avis, est trop lourdement chargé pour passer en toute sécurité dans le chenal maritime entre Montréal et Québec.

Aucun agent de douanes ne doit accorder à un bâtiment un congé lui permettant de quitter le port de Montréal à destination d'un port situé hors des limites de la navigation intérieure avant que le capitaine de ce bâtiment produise un certificat du gardien de port à l'effet que toutes les exigences de ces règlements ont été intégralement respectées, . . . »

En vertu de cette disposition réglementaire, le gardien de port fixe, par des décisions administratives unilatérales, la hauteur d'eau minimale qui doit exister entre le fond des navires et le fond du chenal (hauteur libre sous la quille). La hauteur exigée a varié de temps à autre; en 1960, elle variait entre 2 pi.  $\frac{1}{2}$  et 3 pi.  $\frac{1}{2}$  suivant la dimension du bâtiment concerné (pièce 491).

Ce contrôle concerne indirectement le pilotage en ceci que, lorsqu'il s'applique, il dégage les pilotes de l'obligation de déterminer si les navires auxquels ils sont affectés sont trop chargés pour le chenal. Dans de nombreuses circonscriptions, les pilotes ont établi des règles fondées sur leur expérience commune (Cf. *Titre II*, pp. 301 et suiv.; *Titre III*, p. 97). Cependant, ces règles ne sont que des directives générales car, en raison de facteurs variables, le pilote concerné doit prendre une décision dans chaque cas. Le capitaine restant en premier lieu responsable de la sécurité du navire, on peut escompter que l'on ne prendra pas de risques indus. En outre, un pilote n'est pas obligé de conduire un bâtiment s'il y a danger à le faire. Les décisions du gardien de port relèvent le pilote de cette responsabilité dans les quelques cas où elles s'appliquent.

Ce pouvoir du gardien de port lui est prétendument accordé dans le statut spécial qui régit l'office de gardien de port pour le port de Montréal, antérieur à la Confédération et qui n'a subi aucune modification depuis sa codification en 1882 (45 Victoria, chap. 45) (pièce 490).

Le gardien de port de Montréal est nommé par le gouverneur en conseil sur proposition de la Chambre de commerce de Montréal qui exerce le pouvoir de contrôle et de surveillance.

La seule disposition de la loi susceptible de conférer le pouvoir de fixer une hauteur libre sous la quille est l'article 16 qui donne au gardien de port la responsabilité de certifier, dans le cas d'un bâtiment en chargement dans le

\*Traduction.

port de Montréal à destination de tout port situé hors des limites de la navigation intérieure . . . que ce bâtiment est ou n'est pas en état de prendre la mer.

On voit que cette disposition ne prévoit qu'une estimation de l'état de navigabilité du navire pour entreprendre un voyage en mer, et sans aucun rapport avec les caractéristiques physiques du chenal du port de Montréal ou du Saint-Laurent.

La validité de cette interprétation se confirme lorsqu'on considère les cas auxquels ce prétendu pouvoir ne s'applique pas. Il ne s'applique pas aux mouvements; le gardien de port n'a pas le pouvoir d'empêcher un bâtiment d'entrer dans le port de Montréal pour des raisons de navigabilité ou de tirant d'eau; il ne peut empêcher un bâtiment d'appareiller pour un voyage en mer, même sur le motif de navigabilité, si le bâtiment n'a pas chargé dans le port de Montréal; il n'a pas non plus le pouvoir de s'opposer au départ d'un bâtiment qui en définitive prendra la mer, quand un congé n'est pas requis, même si ce bâtiment doit, en cours de route, toucher un autre port tel que Sorel, Trois-Rivières ou Québec, car l'évaluation exigée est une estimation de l'état de navigabilité du navire en tant que tel pour un voyage en mer et on ne peut y procéder avant la fin du chargement.

Le pouvoir du gardien de port n'émane pas non plus des règlements mentionnés ci-dessus, qui furent établis par la Chambre de commerce en vertu de l'article 5 de la loi. Les seuls règlements ainsi autorisés portent simplement sur des questions d'organisation et de procédure internes: règles et règlements régissant l'office de gardien de port et l'exercice de ses fonctions, et il n'en existe aucun à l'effet de lui conférer des pouvoirs qu'il ne possède pas déjà en vertu de la loi. Il y a lieu de remarquer que ces règlements internes n'ont pas à être sanctionnés par le gouverneur en conseil, contrairement aux règlements établis par la Chambre de commerce pour fixer le tarif des droits que doivent payer au maître de port, pour les services rendus par lui et ses adjoints, les capitaines et armateurs des océaniques, et d'autres personnes . . . , règlements qui ne peuvent être appliqués avant leur approbation par le gouverneur en conseil.

Avant le 29 août 1934, la hauteur libre exigée sous la quille était de 3 pi.  $\frac{1}{2}$ . A la demande de la Fédération des armateurs et après consultation avec les pilotes, la Chambre de commerce consentit à la réduire à 2 pi.  $\frac{1}{4}$  pour les navires ne dépassant pas 8,500 tonnes de port en lourd.

En 1960, lors de la baisse du niveau de l'eau dans le port, les armateurs présentèrent des observations visant à faire abaisser la hauteur libre requise. Après étude par des représentants du gardien de port et des armateurs, on accepta de nouvelles règles élaborées et suggérées par le gardien de port et suivant lesquelles la hauteur libre sous la quille variait en fonction de la lar-

gèur et non du port en lourd. La hauteur libre exigée sous la quille variait entre 2 pi. 6 po. et 3 pi. 6 po. On considérait la largeur comme le facteur déterminant à cause des courbes du chenal; un navire prend quelque peu de gîte en prenant une courbe et plus il est large, plus il exige de hauteur libre sous la quille pour ne pas toucher le fond.

Le tirant d'eau maximal admissible pour un navire auquel s'applique l'exigence varie d'un jour à l'autre suivant la hauteur d'eau dans le port. Chaque matin à 9 heures, le bureau du maître de port signale celle-ci au gardien de port.

La Guilde de la marine marchande du Canada a recommandé que l'exigence relative à la hauteur libre sous la quille soit applicable dans toutes les eaux de pilotage du Canada et que son application soit la responsabilité des autorités de pilotage.

Cette recommandation faisait suite à celle des pilotes de Montréal, dans laquelle ils demandaient que le ministère des Transports étende cette exigence aux ports de Sorel et de Trois-Rivières. Aucune suite n'y fut donnée parce qu'on estimait que la Loi sur la marine marchande ne donnait pas au ministre des Transports le pouvoir d'établir de tels règlements. En outre, on n'avait pas envisagé de modifier la loi à cet égard.

#### COMMENTAIRE

La pratique de fixer la hauteur libre sous la quille ne repose sur aucune base légale et l'on a simplement permis qu'elle se poursuive sans en contester le bien-fondé. Il répugne d'admettre que des règles d'une telle portée pour le public puissent être établies administrativement et tout à fait arbitrairement, particulièrement lorsque ces décisions ne sont pas régies par des critères législatifs et, qu'après avoir été prises, elles ne deviennent pas des règlements, n'ont pas besoin d'être approuvées par une autorité supérieure et sont finales et sans appel.

Mise à part la question de la légalité de la pratique dans le port de Montréal, la Commission la considère discriminante et injustifiée. Si l'on estime qu'un tel contrôle sur la hauteur libre sous la quille soit nécessaire dans l'intérêt public et pour la sécurité de la navigation, on devrait l'étendre à tous les bâtiments, entrants ou sortants, caboteurs, bâtiments d'eaux intérieures ou long-courriers, qu'ils touchent ou non un autre port canadien avant de prendre la mer. Cependant, le fait que de nombreux navires aient pu faire route lorsque leurs capitaines ou leurs pilotes jugeaient que le tirant d'eau leur donnait toute sécurité alors que la prétendue exigence ne leur était pas applicable, et qu'il n'en ait résulté aucun inconvénient pour la sécurité générale de la navigation, démontre que l'extension de cette exigence imposerait une obligation induue.

### b) Port de Sorel

Sorel est un port qui relève du ministère des Transports. Il fut proclamé port public par décret en conseil daté du 15 juillet 1874 (pièce 511). Il s'étend depuis la limite en aval du port de Montréal, à hauteur de la ville de Tracy, jusqu'à l'extrémité supérieure du lac Saint-Pierre, et comprend quelque 12 milles marins du chenal maritime du Saint-Laurent, et environ 4 milles de la voie navigable du Richelieu reliant le Saint-Laurent à la rivière Hudson aux États-Unis, et dont la profondeur utile est de 6 pi.  $\frac{1}{2}$ .

Toutes les installations d'amarrage du port sont situées sur la rive sud du Saint-Laurent et groupées pour la plupart sur les deux rives de l'estuaire du Richelieu.

L'approche depuis le chenal maritime jusqu'aux principaux quais est une zone draguée à une profondeur de 32 pi. qui reste constante en raison de l'absence de marée. Les principaux quais, le n° 1 et le n° 2, se trouvent du côté est de l'entrée de la rivière Richelieu, et s'étendent sur le Saint-Laurent pour former le bassin Lanctot.

Le *quai n° 1* (Grand Quai) appartient à la *North American Elevators Limited* qui y exploite un élévateur de grains. La profondeur utile est de 29 pi. le long de la face extérieure, de 25 à 26 pi. dans le bassin Lanctot et de 30 pi. le long des côtés extérieurs.

Les autres principaux quais sont celui de la *Marine Industries Limited*, chantier naval situé à l'ouest de la rivière Richelieu, avec une profondeur de 20 pi., et celui de la *Quebec Iron Titanium Corporation*, vis-à-vis du chenal maritime du Saint-Laurent, à environ trois quarts de mille en amont, avec une profondeur de 30 pi.

L'accostage et l'appareillage ne présentent aucune difficulté et les bâtiments manœuvrent sans remorqueurs, bien qu'on puisse en obtenir de la *Marine Industries*.

Le capitaine de port de Sorel n'exerce aucun contrôle sur le trafic portuaire et n'assigne qu'occasionnellement des postes d'amarrage puisqu'ils sont tous, sauf deux, possédés ou exploités par des compagnies privées.

En l'absence de contrôle par une autorité locale, le service de contrôle du trafic maritime ne peut pas fournir aux navires un service navire-port, comme dans les ports relevant du Conseil des ports nationaux, et il transmet simplement les demandes des navires aux intéressés. Le contrôle du trafic maritime est en liaison avec le directeur de l'élévateur de grains privé, ainsi qu'avec l'agent local qui s'occupe de la plupart des bâtiments. En temps normal, ces responsables transmettent directement leurs instructions relatives à l'amarrage *via* les stations radio-côtières mais, en cas d'urgence tel qu'un changement d'ordres en dernière minute, le Contrôle fait parvenir les instruc-

tions à un navire par son réseau très haute fréquence. Lorsqu'un navire arrive sans avoir reçu d'ordres, le Contrôle le dirige sur un mouillage convenable au large de Sorel (pièce 1539e).

*c) Port de Trois-Rivières*

Ce port relève du Conseil des ports nationaux. Ses limites sont définies dans l'annexe de la Loi sur le Conseil des ports nationaux: il s'étend sur 2 milles et 8 câbles du chenal maritime du Saint-Laurent et comprend l'estuaire de la rivière Saint-Maurice et toutes les eaux jusqu'à la marque de marée haute. Il est situé à 67 milles  $\frac{1}{2}$  marins à l'ouest de Québec et à 73 milles  $\frac{3}{4}$  à l'est de Montréal.

La zone de relève des pilotes pour les navires en transit se trouve dans l'élargissement naturel du chenal, dans la partie supérieure du port, au large de Pointe-des-Ormes.

Toutes les installations d'amarrage sont situées sur la rive nord du fleuve et, à l'exception du quai de Cap-de-la-Madeleine, à l'ouest de la rivière Saint-Maurice. Les quais s'étendent sur 9,188 pi. en bordure du fleuve et sont parallèles au chenal maritime du Saint-Laurent, sauf ceux qui se trouvent dans un bassin à l'extrémité ouest où sont situés les élévateurs de grains, et où la profondeur utile est de 35 pi.; ailleurs, elle est de 30 pi. La marée se fait faiblement sentir, avec une amplitude maximale d'un pied environ. A l'exception du quai de la *Canadian International Paper Company*, tous les autres sont possédés et exploités par le Conseil des ports nationaux.

L'accostage et l'appareillage présentent peu de difficultés et n'exigent pas l'aide de remorqueurs.

La responsabilité du directeur du port quant au contrôle du trafic portuaire se limite à l'attribution des postes d'amarrage, par l'entremise du réseau de très haute fréquence du système de contrôle du trafic maritime, comme le fait le capitaine de port de Québec dans son territoire (Cf. p. 194) (pièce 1539e).

(4) TRAFIC MARITIME ET OPÉRATIONS DE PILOTAGE

Le trafic maritime dans la circonscription de Montréal est de même nature que dans celle de Québec (Cf. p. 156), exception faite de la limitation imposée par la profondeur utile de 35 pi. du chenal dragué en amont de Trois-Rivières.

Comme dans la circonscription de Québec, les statistiques du B.F.S. sont établies sur la base des arrivées et les opérations de pilotage ne donnent pas une idée complète de l'ensemble du trafic, car de nombreux navires transitent à destination ou en provenance de la Voie maritime du Saint-Laurent. Néanmoins, les statistiques du pilotage donnent une idée suffisamment précise du trafic qui importe ici (pour l'importance des exemptions au

paiement obligatoire des droits, cf. p. 631, et pour le nombre des bâtiments non exemptés qui ne prennent pas de pilote, cf. p. 655). Le tableau suivant donne les statistiques fournies par l'ordinateur du ministère des Transports, pour la période 1961 à 1969 (1962 et 1965 exceptés), indiquant sur une base annuelle, le nombre des bâtiments ayant acquitté des droits de pilotage (trajets [bâtiments]), leur jauge nette globale et la moyenne, ainsi que l'accroissement ou la décroissance procentuels par rapport à 1961.

## MONTRÉAL—PILOTES DE FLEUVE

Année	Jauge nette globale des bâtiments acquittant les droits de pilotage		Trajets (bâtiments)		Jauge nette moyenne des bâtiments acquittant les droits de pilotage	
	Jauge	Accroissement procentuel depuis 1961	Nombre	Accroissement ou décroissance procentuels depuis 1961	Jauge	Accroissement procentuel depuis 1961
1961.....	38,944,901	—	10,535	—	3,696.7	—
1962.....	n/a	—	10,171	-3.5	n/a	—
1963.....	41,645,979	6.9	10,071	-4.4	4,135.2	11.9
1964.....	46,755,933	20.1	10,393	-1.3	4,498.8	21.7
1965.....	n/a	—	n/a	—	n/a	—
1966.....	59,756,074	53.4	11,739	11.4	5,090.4	37.7
1967.....	53,065,118	36.3	10,246	-2.7	5,179.1	40.1
1968.....	53,196,545	36.6	9,880	-6.2	5,384.3	45.7
1969.....	48,426,568	24.3	9,049	-14.1	5,351.6	44.8

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1539aa.

Le tableau suivant est tiré des statistiques du B.F.S. concernant les arrivées dans les principaux ports de la circonscription, sur une base annuelle, pour la période 1959 à 1967. Le chiffre en regard de *tous bâtiments* comprend toutes les arrivées au port à l'exclusion cependant des petits bâtiments tels que les bateaux de pêche, remorqueurs, bâtiments de moins de 15 tjn, et les bâtiments de guerre. Ce chiffre est comparé avec les statistiques spéciales préparées par le B.F.S. pour la Commission et concernant les arrivées des bâtiments de 250 tjn et plus, c.-à-d. les plus susceptibles d'employer un pilote, en vue de montrer l'incidence des escales des petits bâtiments dans ces ports. Pour les deux ports relevant du Conseil des ports nationaux, Montréal et Trois-Rivières, on a ajouté les statistiques établies par le Conseil sur les arrivées de bâtiments de commerce. La différence majeure entre les deux chiffres en regard de *tous bâtiments* est que celui du Conseil des ports nationaux inclut toutes les arrivées (sauf les bâtiments de guerre), y compris les bateaux de pêche et les petits bâtiments de moins de 15 tjn.

STATISTIQUES COMPARATIVES DES ARRIVÉES DE BÂTIMENTS DANS LES PRINCIPAUX PORTS  
DE LA CIRCONSCRIPTION DE MONTRÉAL

	1959		1960		1961		1962		1963	
	Nom- bre	Jauge nette moyenne								
<b>PORT DE MONTRÉAL:</b>										
B.F.S.—bâtiments de 250 tjn et plus.....	5,779	2,417.4	5,525	2,614.7	5,362	2,956.5	5,095	3,212.8	4,841	3,390.7
B.F.S.—tous bâtiments.....	6,779	2,074.7	7,503	1,935.3	6,148	2,624.4	5,579	2,946.5	2,766	5,950.6
C.P.N.—tous bâtiments.....	6,482	2,403.2	6,211	2,705.2	6,092	3,000.8	5,913	3,136.9	5,656	3,236.3
<b>TROIS-RIVIÈRES:</b>										
B.F.S.—bâtiments de 250 tjn et plus.....	1,106	2,914.0	957	3,090.8	1,068	3,349.3	963	3,433.1	971	3,897.7
B.F.S.—tous bâtiments.....	2,914	1,197.0	2,577	1,229.2	2,902	1,338.1	2,272	1,537.4	2,046	1,933.9
C.P.N.—tous bâtiments.....	3,150	1,110.6	3,029	1,121.0	3,329	1,169.7	2,967	1,294.9	2,790	1,487.2
<b>SOREL:</b>										
B.F.S.—bâtiments de 250 tjn et plus.....	584	2,561.5	446	2,886.3	622	3,354.8	465	3,140.0	413	3,295.0
B.F.S.—tous bâtiments.....	725	2,071.5	687	1,906.9	804	2,619.9	601	2,456.4	573	2,399.3
<b>CONTRECCŒUR:</b>										
B.F.S.—bâtiments de 250 tjn et plus.....	297	3,341.2	129	4,203.5	121	5,033.5	97	5,382.5	86	5,558.3
B.F.S.—tous bâtiments.....	297	3,341.2	129	4,129.6	127	4,796.6	100	5,221.8	86	5,558.3

	1964		1965		1966		1967		Accroissement ou décroissement percentuels 1959 à 1967	
	Nom- bre	Jauge nette moyenne	Nom- bre	Jauge nette moyenne	Nom- bre	Jauge nette moyenne	Nom- bre	Jauge nette moyenne	Nom- bre	Jauge nette moyenne
<b>PORT DE MONTRÉAL:</b>										
B.F.S.—bâtimens de 250 tjn et plus.....	5,177	3,339.8	5,615	3,593.0	5,593	3,795.1	5,153	3,778.8	-10.8	56.3
B.F.S.—tous bâtimens.....	5,544	3,126.0	6,029	3,355.4	5,956	3,572.9	5,841	3,522.9	-18.3	69.8
C.P.N.—tous bâtimens.....	6,016	3,275.4	6,318	3,426.1	6,216	3,718.2	5,805	3,633.0	-10.4	51.2
<b>TROIS-RIVIÈRES:</b>										
B.F.S.—bâtimens de 250 tjn et plus.....	978	3,903.8	926	4,184.5	904	3,953.5	826	3,613.8	-25.3	24.0
B.F.S.—tous bâtimens.....	1,627	2,397.2	1,710	2,906.1	1,735	2,120.9	1,678	1,846.3	-42.4	54.2
C.P.N.—tous bâtimens.....	2,325	1,704.9	2,061	1,910.5	1,876	1,981.1	1,850	1,752.3	-41.3	57.8
<b>SOREL:</b>										
B.F.S.—bâtimens de 250 tjn et plus.....	575	3,818.5	537	4,454.3	559	5,066.5	382	5,644.8	-34.6	120.4
B.F.S.—tous bâtimens.....	803	2,757.7	776	3,111.6	716	3,970.7	603	3,608.8	-16.8	74.2
<b>CONTRECOÛR:</b>										
B.F.S.—bâtimens de 250 tjn et plus.....	96	4,420.3	111	4,088.6	142	5,332.4	109	5,489.7	-63.3	64.3
B.F.S.—tous bâtimens.....	100	4,244.3	111	4,088.6	143	5,296.4	113	5,296.8	-62.0	58.5

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièces 15, 479 et 1483.