

(5) AMÉLIORATION ET ENTRETIEN DU CHENAL MARITIME

Les premières opérations de dragage furent entreprises en 1844, lorsqu'on tenta d'établir un chenal rectiligne à travers le lac Saint-Pierre. On abandonna ce plan en 1847 parce qu'il se révéla trop important et trop coûteux. On décida à la place de se contenter d'approfondir le chenal naturel, mais sinueux. Le chenal actuel suit la même route mais a été élargi et approfondi, ce qui explique ses nombreuses courbes dans le lac Saint-Pierre.

L'entretien et l'amélioration du chenal maritime incombent au ministère des Transports (Division du chenal maritime du Saint-Laurent). Le ministère a accoutumé de créer à l'occasion des comités consultatifs chargés d'évaluer la situation à un moment donné et de provoquer les suggestions et les recommandations de tous les intéressés (Cf. pp. 74-75).

A la suite des recommandations de ces comités, le chenal fut approfondi de 30 à 35 pi. (travaux terminés en 1952), et un important programme d'amélioration fut entrepris pour porter sa largeur de 550 pi. à un minimum de 800 pi., améliorer les courbes et procéder à d'autres améliorations destinées à réduire l'entretien.

Avant de procéder à ces travaux, on se livra à d'importantes études sur les courants et les caractéristiques physiques du lit du fleuve, entre autres, en étudiant les effets des modifications proposées sur une grande maquette hydraulique du fleuve.

Depuis la fin des travaux d'approfondissement du chenal en 1952, le reste du programme d'améliorations s'est poursuivi, priorité étant donnée à certaines zones plus dangereuses pour la navigation telles que les hauts-fonds de Saint-Augustin et de Cap-Santé et les rapides du Richelieu.

Dans la partie du fleuve où la marée ne se fait pas sentir, c.-à-d. en amont de Trois-Rivières, l'approfondissement et l'élargissement du chenal eurent pour effet d'abaisser de quelques pouces le niveau de l'eau jusqu'au port de Montréal. Cet effet malencontreux fut contrecarré par des constructions telles que des barrages en travers du fleuve à l'extérieur du chenal, ou en déchargeant les matériaux dragués dans des zones indiquées par des études faites sur la maquette hydraulique.

Dans une lettre datée du 12 janvier 1970 (pièce 1539u), le ministère des Transports donne les précisions suivantes sur le programme d'amélioration du chenal maritime* :

«On a effectué cette année les grands travaux suivants, en plus de l'entretien normal en vue de maintenir les profondeurs indiquées pour les chenaux; soit 20' à basse mer de morte-eau dans la rivière Saguenay; 30' à basse mer de morte-eau dans la traverse Nord en aval de Québec; 35' rapportés au zéro des cartes entre Québec et Montréal; et 28'6" rapportés au zéro des cartes dans les parties de la Voie maritime autres que les canaux, entre Montréal et le lac Ontario.

*Traduction.

Contrecœur

Le mouillage d'urgence à Contrecœur a été achevé cette année et les navires peuvent l'utiliser durant la dernière partie de l'été. La profondeur est de 35' rapportés au zéro des cartes.

Lac Saint-Pierre

L'élargissement du chenal dans le lac Saint-Pierre a progressé exceptionnellement au cours de l'année dernière. Durant cette deuxième année du contrat on a réalisé quelque 40% de l'élargissement et il ne reste que 10% pour l'achever. On a établi un chenal de 1,000' en amont du lac Saint-Pierre, sur la route de l'île au Raisin et, en plus, un chenal de 800' de largeur entre les courbes n^{os} 1 et 2. Ces courbes ont été respectivement élargies à 1,200' et à 1,100'. Tout cet ensemble a été ouvert à la navigation à la fin de l'automne et on l'utilise pour la navigation d'hiver de cette année.

Au milieu de l'été 1970, le chenal du lac Saint-Pierre sera en totalité élargi à 800'. C'était la dernière partie du chenal maritime entre Montréal et Québec, dont la largeur était moindre que 800'.

Courbe de Nicolet

L'élargissement de la courbe de Nicolet sur le côté nord du chenal a été entrepris en 1968 et achevé à 85% à la fin de l'automne. Avec l'achèvement de l'élargissement de la courbe n^o 3, toute cette section sera ouverte à la navigation au milieu de l'été prochain.

Haut-fond de Trois-Rivières

Le quatrième et dernier projet des grands travaux entrepris par le ministère était la suppression du haut-fond de Trois-Rivières. Après trois années de dragage, cette opération est pratiquement terminée. On prévoit que ce haut-fond sera complètement enlevé au début de l'été prochain. Actuellement, il y a sur ce haut-fond 25' d'eau, rapportés au zéro des cartes.

D'une manière générale, je suis heureux de vous faire savoir que les améliorations apportées au chenal maritime du Saint-Laurent, qui seront achevées au milieu de l'été prochain, représentent un perfectionnement notable de la voie d'eau du Saint-Laurent. La largeur minimale du chenal maritime sera alors 800' sur tout son parcours, et de 1,000' à 1,600' dans les courbes. Cap à la Roche est la seule courbe dont la largeur reste inférieure à 1,000'. On envisage des études sur maquettes en vue de porter à un minimum de 1,000' sa largeur actuelle de 800'.»

Pour maintenir dans le chenal une profondeur de 35 pi., il faut effectuer périodiquement des dragages d'entretien pour compenser les effets d'envasement et enlever les obstacles comme par exemple les roches entraînées parfois dans le chenal par les glaces de la rive au cours de la débâcle.

Tous les ans, après la débâcle, on procède à une vérification de la profondeur et l'on effectue des sondages chaque fois que l'on reçoit un rapport signalant qu'une zone n'a plus la profondeur requise. Ces diminutions de profondeur sont immédiatement portées à l'attention des navires par des avis à la navigation et l'on effectue les dragages nécessaires.

L'envasement est particulièrement prononcé dans le lac Saint-Pierre, au large du Cap à la Roche et vers les rapides du Richelieu; un problème particulier se pose entre Trois-Rivières et Batiscan où la profondeur peut varier de 3 ou 4 pi., bien que cela puisse être partiellement compensé par la marée.

La fermeture de ce chenal étroit à la suite d'un sinistre maritime reste toujours possible—jusqu'à maintenant, cela ne s'est produit qu'en quelques

occasions et pour une courte période. En 1954, le trafic subit une courte interruption à Montréal lorsque le m/v *North Gaspé* prit feu et explosa à son poste d'amarrage. Le 24 avril 1957, interruption du trafic durant 3 heures afin de pouvoir effectuer les opérations de sauvetage lorsque le remorqueur *Yvon Dupré* chavira et coula alors qu'il aidait le s/s *Nyland* au quai n° 16 à Montréal. Le 5 mai 1960, interruption du trafic portuaire durant 13 h 40 mn, plus une courte période pendant les opérations de sauvetage, lorsque le m/v *Federal Express* rompit ses amarres au quai n° 28 après avoir été heurté par le s/s *Polaris* et dérivait jusqu'à ce qu'il coule au large du quai Laurier. Le 19 août 1960, interruption temporaire sur le lac Saint-Pierre lorsque le m/v *Belle Isle II* s'échoua et prit feu après son abordage avec le *Holmside*. Le 16 novembre 1961, interruption de 5 h 45 mn, après l'échouement du m/v *Glynn* sur le côté nord du chenal dans la section étroite du port en aval de Longue-Pointe. Le 8 décembre 1963, interruption de 5 h $\frac{1}{2}$ après la collision entre le m/v *Fort Albany* et le m/v *Procyon*. Il y eut également une interruption le 10 avril 1965, lorsque le m/v *Transatlantic* s'échoua dans le lac Saint-Pierre et prit feu après une collision avec le m/v *Hermes*.

(6) AIDES DE NAVIGATION

La responsabilité de la mise en place et de l'entretien des aides de navigation à l'ouest du bassin de Portneuf jusqu'au canal de Beauharnois dans le lac Saint-Louis incombe à l'agent maritime de la circonscription, du ministère des Transports, à Sorel.

Le chenal maritime dans la circonscription de Montréal, qui est étroit, sinueux et dragué sur plus de 100 milles, est pourvu d'un réseau d'aides de navigation de tous types, sauf de phares et de radiophares, plus indiqués dans les eaux libres.

Toutes les parties rectilignes du chenal dragué et la plupart des autres sections sont pourvues de feux d'alignement automatiques, avec feux de secours en cas de panne. En outre, le chenal est balisé par des bouées, lumineuses ou non; les limites des courbes sont indiquées par des bouées à réflecteurs radar et feux à éclats.

Les feux d'alignement fonctionnent toute l'année, sauf ceux du lac Saint-Pierre qui doivent être enlevés parce que la profondeur à laquelle se trouve la surface des caissons qui supportent les tourelles est insuffisante pour les protéger des glaces.

Toutes les aides flottantes sont enlevées avant la formation des glaces, vers la fin de novembre ou au début de décembre. Elles sont remises en place dès que possible après la débâcle, entre le 7 et le 15 avril.

On peut normalement se fier aux feux d'alignement du fait qu'ils sont munis d'un dispositif d'éclairage de secours et qu'ils ne risquent pas d'être déplacés étant donné qu'ils sont installés à terre. Dès que l'on constate

qu'un éclairage de secours fonctionne, on effectue les réparations, si bien qu'une panne complète est improbable. On a constaté qu'à cause de la nature du fond, les feux d'alignement installés dans le lac Saint-Pierre se déplaçaient plus ou moins progressivement au cours d'une longue période de temps. On prétend que ce fut la *causa causans* de l'abordage du s/s *Transatlantic* et du m/v *Hermes* le 10 avril 1965 lorsque, en l'absence d'aides flottantes, le s/s *Transatlantic* régla sa route sur l'alignement dont les feux s'étaient déplacés, se rapprocha trop de la rive et, ne répondant plus à la barre, traversa le chenal et aborda le *Hermes* (Cf. pp. 772 à 774).

Les feux d'alignement dans un chenal étroit indiquent normalement l'axe du chenal, mais ce n'est plus le cas puisque la plupart n'ont pas été replacés de manière à coïncider avec le nouvel axe après l'élargissement du chenal. Ils sont toujours alignés sur le chenal mais, en général, parallèlement au nouvel axe d'un côté ou de l'autre. Cette situation est toutefois clairement indiquée sur les cartes.

Le déplacement des aides flottantes résulte de causes diverses. Dès qu'un déplacement se produit, on diffuse un avis à la navigation et la bouée est remise en place, à moins que le déplacement n'ait lieu par suite d'opérations de dragage. La négligence de certains opérateurs de drague à signaler immédiatement le déplacement d'aides flottantes a préoccupé les pilotes, mais les zones de dragage étant publiées régulièrement dans les avis à la navigation, ils sont sur leurs gardes.

Les bouées non éclairées placées aux points importants durant l'hiver ne sont pas toujours visibles parce qu'elles sont construites de façon à s'immerger sous la pression de la glace au lieu d'être déplacées. Néanmoins, en dépit de cette caractéristique, elles se déplacent souvent et il ne faut donc pas trop s'y fier.

On apporte constamment des améliorations générales au réseau des aides de navigation et des améliorations particulières, le plus souvent à la suite de plaintes et de suggestions de la part des usagers du chenal maritime.

Il arrive cependant que des améliorations créent d'autres difficultés. C'est ainsi qu'à la suite de plaintes reçues au sujet de la faible intensité de certains feux d'alignement, l'agent maritime de la circonscription essaya de les améliorer en doublant leur intensité, mais sans résultats satisfaisants. Il adopta alors un nouveau type de feux d'alignement ayant pour principale caractéristique la concentration de la lumière dans un faisceau plus étroit. Ce type donna des résultats satisfaisants lorsqu'il fut installé, à titre d'essai, en 1963, sur un groupe de feux d'alignement. Les pilotes et les capitaines consultés exprimèrent leur satisfaction. On décida donc de modifier en conséquence les autres feux d'alignement. Le faisceau plus étroit, très satisfaisant lorsque les feux servent d'alignement, les rendait invisibles sous d'autres

angles, empêchant ainsi les pilotes de les utiliser comme simples amers, en particulier pendant la saison d'hiver lorsqu'ils ne disposent plus d'aides flottantes. Ce défaut a été corrigé depuis par l'adjonction, au besoin, de lentilles latérales.

Depuis les audiences publiques de la Commission, de nombreuses modifications ont été apportées aux aides de navigation. Elles furent publiées dans les avis aux navigateurs au moment où elles furent faites. Le ministère des Transports, dans un rapport à la Commission, daté du 29 octobre 1969 (pièce 1539f) résumait ces améliorations*:

«Le perfectionnement général des aides est un processus permanent mais de nombreux changements furent également nécessaires dans le cadre de l'amélioration du chenal. Les changements comprennent le déplacement des feux d'alignement pour qu'ils correspondent au nouvel axe du chenal, le perfectionnement du matériel au cours du changement, etc. On apporta aux bouées les changements correspondants.

Dans le lac Saint-Pierre, deux nouvelles jetées d'alignement ont été construites pour remplacer les anciennes tourelles de balisage situées au centre du lac. D'autres feux d'alignement ont été déplacés pour marquer le chenal élargi. Une jetée située à l'extrémité est du lac a été abandonnée et le feu a été placé sur la rive. Plus en aval, à la Barre à Boulard, le feu d'alignement a été déplacé d'une jetée et installé sur la rive. Dans ce cas, cependant, on a conservé sur l'ancienne jetée un feu qui sert seulement d'amer. L'installation des feux d'alignement à terre avait pour but d'éviter des dommages causés par la glace.

Là où les pilotes indiquent que le feu d'alignement sert également d'amer, on l'équipe de feux supplémentaires visibles sur le secteur utile. La couleur des feux d'alignement et des autres feux a été changée, selon les nécessités, pour les rendre plus facilement identifiables par rapport à l'arrière-plan.

Le système de balisage a été revu et amélioré par l'adjonction de nombreux réflecteurs radar, de caractéristiques distinctives pour les bouées qui marquent les courbes, et par la conversion des bouées lumineuses babord du blanc au vert. Certaines zones de mouillage ont été marquées par des bouées spéciales.

En 1967, un chenal de 9 pi. a été balisé depuis le voisinage de Sorel jusqu'à Montréal. Cette mesure avait pour but de tenir les petits bateaux hors du chenal principal et d'éviter ainsi qu'ils gênent les grands bâtiments.

De fréquentes réunions avec l'Association des pilotes aident à nous tenir au courant de l'évolution des besoins.»

(7) RÈGLEMENT CONCERNANT LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION SUR LE FLEUVE SAINT-LAURENT

Au sujet de la nature de ce règlement (pièce 1461j), cf. pages 186-187.

En plus des articles 10, 11 et 12 (Cf. p. 187) qui s'appliquent également à la circonscription de Montréal, le règlement contient les dispositions suivantes qui s'appliquent spécifiquement à la partie du Saint-Laurent comprise dans la circonscription de pilotage de Montréal:

- a) L'article 4 interdit aux petits bâtiments, c.-à-d. d'un tirant d'eau inférieur à 9 pi., ainsi qu'aux chalands et radeaux, d'utiliser le

*Traduction.

chenal maritime dans le port de Montréal jusqu'à Lanoraie en aval, sauf pour traverser le chenal profond à la courbe de Varennes, à moins d'avoir obtenu au préalable une permission spéciale du maître le port, et dans le lac Saint-Pierre, entre l'extrémité amont du banc Saint-François et la pointe Saint-François.

- b) Lorsqu'il y a des glaces, aucun bâtiment ne peut, entre la partie supérieure du port de Montréal et les limites ouest du port de Québec, marcher à une vitesse supérieure à celle que fixe pour la région le chef de la Division du chenal maritime du Saint-Laurent (art. 14). Cette disposition vise évidemment à empêcher que les glaces des rives ne soient détachées par les remous provoqués par les bâtiments et ne bloquent le chenal maritime (Cf. p. 697).
- c) L'article 15 prévoit les signaux à échanger entre un navire qui en rattrape un autre ou est rattrapé. Entre le pont Victoria (sauf dans l'approche de la Voie maritime) et la limite ouest du port de Québec, le bâtiment qui désire dépasser doit donner un coup de sifflet prolongé à une distance d'environ un demi-mille de l'autre bâtiment. Le bâtiment rattrapé doit répondre par un signal semblable s'il juge prudent et possible de laisser passer l'autre bâtiment sans danger, réduire sa vitesse pour lui permettre de dépasser et tenir le côté babord du chenal. Lorsque le bâtiment qui rattrape l'autre arrive près de celui-ci, il doit ralentir et ne conserver qu'une vitesse suffisante pour lui permettre de dépasser à tribord*. Si le bâtiment rattrapé juge imprudent de laisser passer l'autre par tribord, il doit répondre au signal et après au moins une minute, émettre un son bref et venir sur tribord; le navire qui rattrape doit venir sur babord et dépasser en suivant cette route.

(8) SERVICES D'INFORMATIONS ET DE TÉLÉCOMMUNICATIONS MARITIMES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

A l'époque des audiences de la Commission, de nombreuses plaintes furent exprimées contre le réseau de télécommunications des stations maritimes côtières dans la circonscription de Montréal comme dans celle de Québec.

Depuis, on a remédié à la situation en améliorant le réseau des stations côtières (comme on l'a fait en aval de Québec pour compléter le réseau et en améliorer l'efficacité), et en créant le système de contrôle du trafic maritime, pour remplacer l'ancien service de signalisation (Cf. p. 188). Le nouveau réseau de très haute fréquence du système a permis d'assurer

*L'article 1(c) dit «par tribord». Il aurait alors fallu préciser en ajoutant «du navire rattrapé». (Note de traduction)

des communications sûres navire-terre pour transmettre des informations sur la sécurité de la navigation et des messages essentiels pour faciliter la fourniture de services de pilotage, et a permis un contrôle limité du trafic dans les ports de Montréal et de Trois-Rivières. Pour la description complète et détaillée de ce service, on se référera aux pages 190 et suivantes.

Aux fins du contrôle du trafic maritime, les sections du chenal maritime situées dans la circonscription de pilotage de Montréal relèvent des deux centres de contrôle. La compétence du centre de contrôle de Québec s'étend, vers l'amont, jusqu'à la limite est du port de Montréal, à Tracy, et la compétence du centre de contrôle de Montréal se limite au port de Montréal depuis Tracy jusqu'à la Voie maritime. Le centre de contrôle de Montréal ne comprend que deux secteurs, le secteur n° 5 qui s'étend de Tracy au quai de la rue Marien (poste 110), et le secteur n° 6 qui s'étend de ce quai jusqu'à la limite supérieure du port de Montréal. Il existe quatre points de compte rendu, trois dans le secteur n° 5, à Tracy, Contrecoeur et au cap Saint-Michel, et un au changement de secteur, au poste 110.

La compétence du centre de contrôle du système, à Montréal, correspond exactement au territoire du port de Montréal; ce centre procure le seul moyen de communication aux fins du contrôle du trafic portuaire, et pour obtenir du capitaine de port la permission et les instructions pour entrer dans la Voie maritime ainsi que celles relatives à l'accostage (pour l'étude du contrôle du trafic portuaire, cf. pp. 672 et suiv.). Les autres communications par télécommunications entre les navires et les autorités portuaires de Montréal s'effectuent *via* les stations radiomaritimes côtières.

Le système assure le même service pour l'attribution de postes d'amarrage à Trois-Rivières. Pour les autres ports et lieux de débarquement, p. ex., Sorel, le système transmet aux fonctionnaires ou autres intéressés les demandes d'instructions d'un navire pour l'accostage, si elles sont reçues par son réseau de très haute fréquence. Sauf en cas d'urgence, les instructions données par les intéressés sont transmises au navire par l'intermédiaire des stations radiomaritimes côtières.

De même, le bureau central du système sert de liaison entre les navires et l'autorité de pilotage pour la transmission de messages de pilotage, que le bâtiment soit en train de monter le Saint-Laurent ou de descendre la Voie maritime. Si le bâtiment se trouve dans la Voie maritime, les messages sont transmis au bureau central du système *via* le système de contrôle du trafic de la Voie maritime avec lequel la liaison est maintenue.

En outre, dans le port de Montréal, un canal spécial du réseau de très haute fréquence du système est réservé aux communications directes navire-remorqueur (Cf. p. 792).

Pour les navires ne disposant pas de la très haute fréquence, la correspondance de contrôle du trafic portuaire et les messages de pilotage sont

également transmis par le bureau central du système, en liaison à cette fin avec les stations radiomaritimes côtières. Cela ne devrait se présenter que rarement au regard de la correspondance de pilotage concernant la circonscription de Montréal puisque tous les navires arrivant par la Voie maritime doivent être équipés de la très haute fréquence; quant à ceux qui montent le fleuve, leur pilote, s'ils en emploient un, emporte avec lui un appareil portatif de très haute fréquence lorsqu'il embarque aux Escoumins, si le navire ne dispose pas de la très haute fréquence.

(9) NAVIGATION D'HIVER

La navigation d'hiver est de plus en plus difficile en amont de Québec à cause des caractéristiques physiques du fleuve et du chenal maritime, et en amont de Trois-Rivières en raison de l'absence de marée. Le groupe d'îles situé en amont du lac Saint-Pierre et les vastes bancs le long du chenal dragué provoquent régulièrement des embâcles qu'il faut dégager à l'aide de brise-glace. Les larges bancs qui bordent le chenal relativement étroit causent d'autres difficultés: les glaces flottantes suivent la direction des courants traversiers et les navires, poussés hors du chenal, risquent de s'échouer; si la glace adhère au banc la vitesse d'un navire doit être réduite afin que les remous ne détachent pas les glaces qui obstrueraient alors le chenal. C'est pourquoi l'article 14 du Règlement concernant la sécurité sur le fleuve Saint-Laurent prévoit l'établissement, par décision administrative, de limites maximales de la vitesse dans la circonscription de Montréal pendant les mois d'hiver (Cf. p. 694). (Cf. pp. 209 et suiv., quant aux caractéristiques générales de la navigation d'hiver.)

Par suite de ces caractéristiques physiques, l'état des glaces durant la période de débacle (Cf. p. 210) constitue un obstacle insurmontable qui interrompt la navigation.

En dépit de ces difficultés, sauf pendant la débacle et lorsque se forment des embâcles qu'il faut briser, un nombre toujours accru de bâtiments renforcés pour les glaces se rendent à Montréal au cours de la saison d'hiver.

Ce genre de navigation a été rendu moins dangereux depuis la création du Service des glaces dont l'activité a été étendue à Montréal en janvier 1967. Le centre des opérations pour la région du Saint-Laurent se trouve à Québec. On se référera aux pages 212 et suivantes quant à la description de ce service et autres renseignements concernant la navigation d'hiver.

En 1965, dans leur mémoire au sous-ministre des Transports (Cf. p. 214), les pilotes protestèrent contre l'insuffisance du service de bateau-pilote à Trois-Rivières pendant l'hiver (Cf. p. 790). Le ministère des Transports s'engagea alors à transférer à Trois-Rivières l'un des bateaux-pilotes des Escoumins pour le service d'hiver si le concessionnaire local était incapable d'en fournir un satisfaisant. Cela fut cependant inutile, car ce conces-

sionnaire fit construire une vedette plus grande qui fut disponible pour la saison d'hiver 1966/67 et se révéla appropriée au service (pièce 1539g).

Le tableau de la page 699 donne le nombre total de trajets vers l'amont et vers l'aval répartis en transits complets et demi-transits pendant la saison d'hiver telle que définie dans les règlements du pilotage, soit du 1^{er} décembre au 8 avril, et divisée en périodes en vue de montrer le véritable trafic d'hiver par opposition à celui des bâtiments non renforcés pour les glaces et qui s'effectue à la fin de la saison normale avant le rigoureux état des glaces de l'hiver ou au début de la saison normale, immédiatement après la période de débâcle. Pour la préparation de ce tableau, on disposait de données complètes pour les cinq saisons de 1960/61 à 1964/65; une analyse plus complète figure en appendice D. Pour les quatre saisons de 1965/66 à 1968/69, on ne disposait que de statistiques obtenues par ordinateur, qui ne donnent que le total pour chaque période. Cependant, la ventilation des années précédentes suffit à donner, aux fins de ce rapport, une idée assez précise de la répartition de ces totaux.

Ce tableau indique que le véritable trafic d'hiver (du 1^{er} janvier au 31 mars) s'accroît régulièrement mais qu'il reste faible par rapport au trafic de la saison normale de navigation.

L'analyse (appendice D) des statistiques concernant les cinq saisons d'hiver de 1960/61 à 1964/65 fournit certains renseignements sur la nature du pilotage d'hiver. P. ex., au cours de la saison 1964/65, sur 972 trajets, 174 furent interrompus pour la nuit, 29 à cause des glaces et 46 pour d'autres raisons; entre le 1^{er} janvier et le 15 mars, seulement 10 bâtiments non renforcés pour les glaces réussirent à effectuer un transit, partiel, mais aucun d'eux un transit complet.

2. NATURE DU SERVICE DE PILOTAGE

Le pilotage dans la circonscription de Montréal est essentiellement un pilotage fluvial—la manœuvre des navires aux différents postes d'amarrage dans le port de Montréal et autres ports de la circonscription est un aspect secondaire du trajet sur le fleuve et dans aucun port, pas même à Montréal, les conditions d'accostage et d'appareillage ne sont suffisamment difficiles pour justifier un groupe spécial de pilotes. (Les quais de l'est du port de Québec présentent beaucoup plus de difficultés.) Comme on l'a déjà vu (Cf. pp. 605 et suiv.), les raisons invoquées pour la création d'un groupe particulier de pilotes de port étaient totalement différentes.

Comme l'on peut s'y attendre, peu de navires, à l'exception des très petits et de ceux qui assurent un service régulier, se dispensent des services de pilotage, moins même que dans la circonscription de Québec. Les armateurs ne permettent pas à leurs bâtiments de naviguer dans les eaux de la

CIRCONSCRIPTION DE MONTRÉAL—PILOTES DE FLEUVE—NAVIGATION D'HIVER

Saison d'hiver	1 ^{er} janvier—8 avril															
	1 ^{er} au 31 décembre					1 ^{er} janvier—31 mars					1 ^{er} avril—8 avril					
	Transits complets *	Demi-transist†		Total des trajets de saison d'hiver	Transits complets *	Demi-transist†		Total des trajets	Transits complets *	Demi-transist†		Total des trajets	Transits complets *	Demi-transist†		Total des trajets
Secteur inf-rieur‡		Secteur sup-rieur§	Secteur inf-rieur‡			Secteur sup-rieur§	Secteur inf-rieur‡			Secteur sup-rieur§	Secteur inf-rieur‡			Secteur sup-rieur§		
1960-1961	340	57	88	485	304	46	78	428	28	2	4	34	8	9	6	57
1961-1962	428	65	101	594	342	48	95	485	58	13	3	74	28	4	3	109
1962-1963	592	73	64	729	496	51	58	605	86	14	4	104	10	8	2	124
1963-1964	898	119	153	1,170	654	78	120	852	130	27	14	171	114	14	19	318
1964-1965	838	53	81	972	526	43	59	628	210	10	12	232	102	0	10	344
1965-1966	—	—	—	n/a	—	—	—	n/a	—	—	—	409	—	—	—	625
1966-1967	—	—	—	1,679	—	—	—	1,044	—	—	—	453	—	—	—	635
1967-1968	—	—	—	1,741	—	—	—	1,052	—	—	—	547	—	—	—	689
1968-1969	—	—	—	1,555	—	—	—	985	—	—	—	417	—	—	—	570

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1464/ (aussi, cf. Appendice D).

*Compte pour deux trajets—Québec—Montréal (vers l'amont) et Montréal—Québec (vers l'aval).

†Compte pour un trajet—Trafic vers l'amont ‡ et vers l'aval §.

‡Québec—Trois-Rivières (vers l'amont) et Trois-Rivières—Québec (vers l'aval).

§Trois-Rivières—Montréal (vers l'amont) et Montréal—Trois-Rivières (vers l'aval).

circonscription de Montréal s'ils ne sont pas confiés à une personne connaissant bien le chenal maritime. Cependant, la situation au regard des mouvements est différente dans le port de Montréal. Pour les statistiques concernant le nombre des navires non exempts qui se dispensent des services des pilotes de fleuve pour les trajets et des services des pilotes de port pour les mouvements dans le port de Montréal, on se référera aux tableaux des pages 655 à 657. Mais l'incidence des mouvements sur le total est très faible.

En dépit du fait que l'autorité de pilotage a considérablement réduit les exemptions statutaires relatives dans son règlement (Cf. p. 601) et n'a pas prévu l'exemption des petits bâtiments non immatriculés dans le Commonwealth (Cf. *Titre I*, p. 254), elle ne leur impose pas le paiement obligatoire, ce qui indique qu'il n'y a nul besoin de rendre le pilotage obligatoire pour les petits bâtiments, qu'ils assurent ou non un service régulier. La Commission estime que, jusqu'à ce que la loi actuelle soit remplacée par une nouvelle loi sur le pilotage, cette exemption *de facto* devrait être mentionnée dans les règlements établis par l'autorité de pilotage en vertu de l'article 346(c) de la loi.

Bien que les caractéristiques physiques du fleuve, le chenal maritime et les conditions climatiques créent de grandes difficultés, il est possible pour un navire de commerce n'assurant pas un service régulier de se dispenser de pilote, à condition de naviguer lentement, très prudemment, et de stopper si les conditions deviennent défavorables. Mais de telles manœuvres dans le chenal maritime étroit seraient dangereuses parce que les bâtiments naviguant à la vitesse normale devraient dépasser les bâtiments plus lents.

Les bâtiments qui ne prennent pas de pilotes pour les mouvements tout en payant les droits sont pour la plupart des navires des Lacs dont les capitaines ont l'habitude d'accoster et d'appareiller. Avant l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent, l'autorité de pilotage avait pour principe de permettre aux officiers des petits navires des Lacs d'entrer dans le port de Montréal par le canal de Lachine pour accoster et appareiller, et de ne pas leur appliquer le paiement obligatoire.

3: ORGANISATION

La structure administrative du service de pilotage dans la circonscription de Montréal est, à quelques détails près, la même que dans la circonscription de Québec. Le ministre des Transports est l'autorité de pilotage; la circonscription est administrée sur le plan local par un fonctionnaire—le surveillant des pilotes—du ministère des Transports, qui cumule les mêmes fonctions pour la circonscription contiguë de Cornwall (Cf. p. 993). (Pour plus de détails sur les pouvoirs et responsabilités du surveillant des pilotes de la circonscription, cf. pp. 224 et suiv.; et *Titre I*, pp. 326 et suiv.)

En 1959, en vue d'améliorer la coordination entre les divers organismes assurant des services de pilotage sur toute la voie d'eau du Saint-Laurent, on créa l'office de surintendant régional des pilotes, chargé de la surveillance des circonscriptions de Québec, Montréal et Cornwall, et de la liaison de ces trois circonscriptions entre elles et avec le bureau central à Ottawa. (Pour plus de détails, cf. pp. 234 et suiv.)

En ce qui concerne le comité des pilotes, la situation est la même que dans la circonscription de pilotage de Québec (Cf. pp. 227 et suiv.) sauf que la disposition du règlement ne spécifie ni le nombre des pilotes élus qui forment les comités ni le fait qu'il existe deux comités dans la circonscription pour représenter les deux groupes de pilotes. Comme dans la circonscription de Québec, il n'y a pas d'élections spéciales pour désigner les membres du comité des pilotes; cette fonction est, en pratique, exercée automatiquement par le conseil d'administration des deux corporations de pilotes, en dépit du fait que, dans le cas des pilotes de fleuve, leur corporation n'est pas pleinement représentative puisqu'un certain nombre de pilotes ont refusé d'en faire partie. Jusqu'à 1968, un semblant de représentation légale était observé du fait que le conseil d'administration de la corporation était également celui de l'association, situation ayant pris fin depuis que l'association n'a plus d'existence juridique par suite du non-renouvellement de l'acte à l'expiration de son terme en 1968 (Cf. p. 723).

(1) COMITÉ CONSULTATIF DE MONTRÉAL

A la fin de 1958, l'autorité de pilotage créa un comité consultatif comprenant des représentants de tous les principaux intéressés en matière de pilotage. Ce comité, comme celui de Québec, fut de courte durée. Au sujet de l'historique des comités consultatifs, de leur but, leurs pouvoirs et responsabilités, on se référera aux pages 229 et suivantes.

Le Comité consultatif de Montréal s'est engagé dans des activités dont le succès était douteux:

- a) Il a servi d'assemblée pour discuter et s'entendre sur des questions d'organisation dans lesquelles les membres du comité avaient des intérêts contraires. Le comité n'ayant pas l'autorité de décision finale, lorsque des négociations ouvertes en son sein aboutissaient à un échec, les sujets contestés étaient soumis directement à l'autorité de pilotage à Ottawa qui prenait et imposait les décisions sans qu'une réunion de toutes les parties ait été convoquée; toutefois, les membres du comité en étaient informés et avaient la possibilité de faire parvenir leur réplique.
- b) Le comité tenta aussi d'agir comme quasi-tribunal en matière de discipline des pilotes. Étant donné que les représentants au comité étaient les mêmes qu'à Québec, à l'exception des représentants des

pilotes; on suivait la même procédure. Le comité étudiait le rapport de l'enquête préliminaire, obtenait, au besoin, d'autres preuves et interrogeait de nouveau le pilote en cause qui était autorisé à être assisté de son avocat. Les conclusions et recommandations du comité étaient généralement unanimes; comme ses décisions n'étaient pas entérinées, il cessa d'agir en tant que quasi-tribunal. Le capitaine Matheson, décédé depuis, représentant la Fédération des armateurs, déclara que non seulement les recommandations du comité n'étaient pas suivies par l'autorité de pilotage, mais que le comité n'était même pas informé de la suite donnée en définitive à une affaire ni des raisons des décisions contraires prises par l'autorité de pilotage.

La Commission, ayant examiné en détail les activités du comité consultatif en tant que quasi-tribunal dans la circonscription de Québec, ne juge pas nécessaire d'examiner celles du Comité consultatif de Montréal en vue de démontrer les causes de son échec. Cependant, un bref examen de ses activités en tant qu'assemblée de négociations permet d'importantes constatations et indique le besoin d'une procédure permettant la présentation publique et ordonnée des faits par les parties opposées (Cf. la proposition de la Commission à ce sujet, *Titre I*, recommandation générale 19).

La première réunion, qui eut lieu le 27 août 1958, était une réunion d'organisation en vue d'étudier le mandat du comité et établir des règles de procédure. Les trois réunions suivantes, tenues les 7 et 27 novembre 1958 et le 29 janvier 1959, avaient pour but d'examiner, d'abord la méthode de recrutement et de formation des pilotes de fleuve, et ensuite, la possibilité et l'opportunité d'abolir le régime des pilotes spéciaux et de le remplacer par un régime de classes.

Sur la première question, les avis furent partagés. Les représentants des armateurs préconisaient le recrutement des pilotes parmi les marins qualifiés et expérimentés titulaires d'un certificat de capitaine, par voie de publicité au besoin. Ils suggérèrent qu'un court apprentissage de cinq à sept mois suffirait alors pour acquérir les connaissances locales nécessaires. Les pilotes s'y opposèrent et demandèrent instamment que l'on conserve, avec certaines améliorations, le mode de recrutement existant, qui comportait un long apprentissage. Le point de vue des pilotes l'emporta mais ce n'est qu'en 1961, lors de la révision du règlement de la circonscription, que l'on apporta les améliorations qu'ils avaient proposées (Cf. pp. 602 et suiv.).

On parvint rapidement à un accord sur la seconde question. Certaines difficultés se présentèrent sur un point secondaire: la nécessité d'une réglementation sur la répartition des droits provenant de la majoration à imposer aux navires de classe A. Les armateurs ne s'opposèrent pas à une majoration de tarif proportionnelle à la perte de revenus totale entraînée par l'abo-

lition du régime des pilotes spéciaux, puisque les navires employant des pilotes spéciaux ne seraient plus tenus de payer les bonis officiels qui, dans la circonscription de Montréal, variaient en 1958 entre \$15 et \$25 par trajet, selon la dimension et le type de navire. Comme la perte était supportée par les pilotes spéciaux, dont la plupart deviendraient des pilotes de classe A, la Fédération des armateurs insista pour que le revenu provenant de la majoration des droits pour la classe A soit partagé exclusivement entre les pilotes de cette classe, et par l'autorité de pilotage. Les pilotes s'y opposèrent en arguant que la question du partage des revenus de pilotage ne regardait qu'eux. La Fédération des armateurs connaissait l'existence de l'acte d'association dont le but était la mise en commun des recettes de pilotage. On adopta une solution de compromis: les pilotes modifièrent leurs règles de mise en commun de manière à ce que les pilotes de classe A obtiennent un boni fixe pour chaque bâtiment de classe A piloté; le droit proposé fut remplacé par une majoration des taux de trajets et l'autorité de pilotage s'abstint d'imposer une réglementation et un contrôle quelconque.

La position prise par les représentants des armateurs était apparemment une mesure préventive destinée à réduire la puissance que l'on croyait que les pilotes, en tant que groupe, acquerraient s'ils réussissaient à obtenir leur constitution en corporation. C'est au cours de ces négociations que les représentants des armateurs apprirent de ceux des pilotes ce projet. L'appréhension de la Fédération des armateurs était telle que le capitaine Matheson, sans passer par l'intermédiaire du comité consultatif, dans une lettre datée du 7 janvier 1959, adressa directement au directeur des Règlements de la marine, ministère des Transports, des doléances, demandant que l'on s'oppose à la constitution en corporation des pilotes et suggéra que ceux-ci deviennent des employés salariés, mais sans avoir le statut de fonctionnaires.

Le comité proposa néanmoins à l'unanimité l'abolition du régime des pilotes spéciaux et l'établissement d'un régime de classes. L'autorité de pilotage l'accueillit favorablement et la mit en œuvre immédiatement (C.P. 1959-459, en date du 14 avril 1959).

La fin du comité consultatif en tant qu'assemblée de négociations survint peu après, lorsque les pilotes ignorèrent aussi le comité au sujet de la question de révision du tarif. Quelque temps auparavant, les pilotes avaient engagé deux consultants pour étudier, entre autres, le tarif de pilotage et sa structure et, s'appuyant sur leurs rapports, avaient adressé directement à l'autorité de pilotage des doléances dont la Fédération des armateurs n'eut connaissance que lorsqu'elle reçut de l'autorité de pilotage des copies du mémoire des pilotes après la réunion du comité du 29 janvier 1959. Ce mémoire contenait deux propositions que les représentants des armateurs estimèrent inacceptables:

- a) une nouvelle structure du tarif fondée sur la capacité de gain des bâtiments;

- b) une majoration générale de 10% sur les revenus de pilotage de l'année précédente.

La cinquième réunion du comité consultatif, tenue le 27 février 1959, fut entièrement consacrée à débattre cette question. Les représentants des armateurs s'opposèrent vigoureusement à la proposition et l'on ne parvint pas à s'entendre. Cependant, l'un des représentants de l'autorité de pilotage, le capitaine D. R. Jones, informa le comité que l'autorité de pilotage estimait justifiée une révision du tarif et qu'elle entrerait en vigueur avant le début de la saison de navigation.

A la suite de cette réunion, la Fédération des armateurs demanda à l'autorité de pilotage de retarder sa décision finale, mais le 5 mars 1959 l'autorité de pilotage l'informa que la décision était définitive et qu'en outre les pilotes de fleuve en avaient été informés ce jour-là au cours d'une réunion tenue avec le représentant de l'autorité. La fédération riposta en adressant au ministre des Transports un télégramme de protestation dans lequel elle sollicitait une entrevue. Par télégramme daté du 9 mars, le Ministre invita la Fédération des armateurs à rencontrer son sous-ministre le 16 mars. L'entrevue eut lieu, mais la décision demeura inchangée. Le 20 mars, la Fédération des armateurs adressa une lettre officielle de protestation au sous-ministre. Effectivement, on modifia le tarif quelques semaines plus tard (C.P. 1959-459, en date du 14 avril 1959).

Dans les mois qui suivirent, on modifia le tarif à plusieurs reprises, afin de tenir compte de situations nouvelles. Cependant, les demandes et les doléances et même les réunions tenues entre toutes les parties intéressées restèrent en dehors du cadre du comité consultatif qui, après sa cinquième réunion, le 27 février 1959, avait restreint ses activités à la fonction de quasi-tribunal qu'il avait assumée.

(2) RECOMMANDATIONS REÇUES AU SUJET DE LA RÉORGANISATION DE LA CIRCONSCRIPTION

Dans son mémoire, la Fédération des armateurs du Canada recommanda que le port de Montréal devienne, aux fins du pilotage, une circonscription distincte, c.-à-d. que l'on divise la circonscription actuelle en deux circonscriptions, une circonscription portuaire de 36 milles de longueur et une circonscription fluviale de 105 milles, de Sorel à Québec. Bien que le Conseil des ports nationaux ait adopté une position de neutralité sur cette question lors des audiences de la Commission, ses représentants recommandèrent que, si l'on mettait en œuvre cette recommandation, la fonction d'autorité de pilotage soit conférée à l'autorité portuaire. Les pilotes s'étaient auparavant déclarés en faveur de la division de la circonscription en trois circonscriptions autonomes distinctes avec, pour limites, Trois-Rivières et le quai de la rue Marien (c.-à-d. une circonscription portuaire de 8.6 milles de longueur, de

l'écluse de Saint-Lambert au quai de la rue Marien, une circonscription fluviale supérieure de 59.5 milles, du quai de la rue Marien à Trois-Rivières, et une circonscription fluviale inférieure de 73 milles, de Trois-Rivières à Québec). La Fédération des pilotes ne formula plus cette première proposition devant la Commission; elle préconisa, à la place, le maintien du *statu quo* dans son mémoire à la Commission, et par l'entremise du mémoire de la Guilde de la marine marchande du Canada, déposé plus tard, s'opposa fortement à la suggestion que l'autorité portuaire devînt l'autorité de pilotage. La *Dominion Marine Association* n'était pas non plus en faveur de cette suggestion.

On peut résumer comme suit les arguments de la Fédération des armateurs:

- a) La compétence territoriale des pilotes de port devrait coïncider avec les limites légales du port.
- b) La sécurité de la navigation et l'efficacité des opérations portuaires exigeraient que l'on dispose de pilotes de port d'une excellente formation et d'une grande compétence.

Le premier argument manque de tenir compte de la nature du pilotage. C'est une erreur trop fréquente d'établir les limites d'une circonscription de pilotage d'après celles qui existent à d'autres fins et qui ne correspondent pas aux besoins réels du pilotage. Sauf pour Contrecoeur, il n'y a présentement aucun besoin de services d'accostage et d'appareillage dans les 21.5 milles marins de chenal s'étendant à l'est de l'actuelle limite du pilote de port (c.-à-d. l'ancienne limite du port en aval, à l'extrémité est de l'île Sainte-Thérèse) jusqu'à la limite présente du port, en aval. Le fait qu'on ait placé ce secteur sous la juridiction de l'autorité du port ne crée pas, en soi, un besoin de pilotage portuaire. L'argument fondé sur les développements considérables attendus dans cette région a peu de valeur jusqu'à ce qu'ils se concrétisent, et ce n'est pas encore le cas. C'est seulement alors qu'il y aura lieu de réexaminer la situation et de réorganiser le service de pilotage en vue de répondre aux nouveaux besoins.

Le second argument est, à première vue, le même que celui qu'avancèrent les pilotes quelques années plus tôt lorsqu'ils recommandaient la création d'un groupe de pilotes distinct pour effectuer tous les déplacements et mouvements de navires dans le port de Montréal. Ils soutenaient alors que les difficultés croissantes de la navigation dans le port, dues à l'augmentation continue du nombre de grands bâtiments, justifiaient la création d'un groupe de spécialistes locaux. Pour parer à l'objection prévue de la part des représentants des armateurs, sur le motif du coût accru, les pilotes prétendaient que des économies substantielles résulteraient du fait que les pilotes de port, bien reposés, dont les fonctions se limiteraient essentiellement à l'accostage et à l'appareillage, pourraient se dispenser de remorqueurs.

Cependant, la proposition de la Fédération des armateurs diffère notablement de celle que les pilotes avaient faite, en ceci, que les pilotes de port deviendraient, en fait, des pilotes de fleuve, car l'accostage et l'appareillage constitueraient simplement une fonction accessoire à la fin ou au début d'un trajet fluvial effectué dans une circonscription de 36 milles. Le trajet portuaire, de l'écluse de Saint-Lambert à Lanoraie, dure environ 4 heures dans des conditions normales, soit 2 à 3 heures de plus qu'un mouvement de l'écluse de Saint-Lambert au quai de la rue Marien. Si un groupe de spécialistes d'excellente formation, entraînés spécifiquement pour prendre en charge l'accostage et l'appareillage était créé (et le besoin n'en a pas été prouvé), l'adoption de la proposition équivaldrait à un retour en arrière puisqu'elle entraînerait la suppression du groupe actuel des pilotes de port dont les fonctions se limitent aux mouvements.

L'argument selon lequel les pilotes de fleuve sont trop fatigués pour accoster un navire après un trajet fluvial n'est valable que dans un nombre restreint de cas, puisqu'il ne s'applique ni aux navires en transit ni aux trajets vers l'aval. Même pour les trajets vers l'amont, il n'a que peu de valeur maintenant qu'une relève des pilotes est obligatoire à Trois-Rivières.

On a suggéré que, lorsque le port est encombré, en avril et en novembre, l'existence de deux groupes de pilotes ayant des tâches distinctes et bien définies nuit à l'efficacité des opérations portuaires du fait que des retards qui pourraient, autrement, être évités se produisent lorsque des changements de dernière minute dans la destination des bâtiments obligent d'affecter des pilotes de fleuve au lieu de pilotes de port. Cette situation se présenterait chaque fois qu'il faut envoyer des bâtiments à Lanoraie parce que le mouillage de Longue-Pointe est entièrement occupé.

Cependant, il ne devrait pas y avoir de retard de cette nature. C'est d'abord une question de liaison convenable entre l'autorité du port ou le contrôle du trafic maritime et l'autorité de pilotage et, pour celle-ci, une simple question d'affectations. Lorsqu'il règle les opérations portuaires, le capitaine de port ou le contrôleur du trafic maritime, selon le cas, devrait connaître la situation au mouillage de Longue-Pointe et prévoir le moment où il deviendra nécessaire d'utiliser Lanoraie, hors de la compétence des pilotes de port. Si l'autorité portuaire et le contrôleur du trafic maritime tiennent l'autorité de pilotage au courant, il ne devrait se poser aucun problème. Cependant, si cette situation risque de se présenter, il incombe à l'autorité de pilotage de prendre des mesures pour qu'un certain nombre de pilotes soient constamment disponibles pour répondre aux besoins éventuels. Le pilotage est un service; il faudrait donc l'organiser en vue de répondre aux exigences que créent les conditions locales qui ne dépendent pas des navires. En outre, on n'a fourni aucune statistique sur la fréquence de tels cas, mais il semblerait qu'ils sont rares.

La proposition, dont l'application entraînerait la suppression de la relève des pilotes à Trois-Rivières, soulève la question de l'opportunité d'accroître la durée des affectations aux trajets fluviaux dans la partie inférieure de la circonscription en ajoutant 32 milles de chenal difficile, jusqu'à Lanoraie, point de relève proposé.

A la demande de la Fédération des armateurs, le capitaine Catinus, alors surintendant régional des pilotes, prépara un tableau indiquant le temps mis par 12 navires, pris au hasard, pour couvrir la distance entre Québec et Sorel. Tous ces bâtiments accostèrent à Sorel, mais la durée de l'accostage et de l'appareillage était approximativement égale au temps qu'il eût fallu pour parcourir la distance entre Sorel et Lanoraie. Les durées indiquées semblent donc assez précises (pièce 962).

Nom du navire	Québec-Sorel	Sorel-Québec
<i>World Cavalier</i>	7:55	6:15
<i>Runswick</i>	7:40	7:30
<i>Fixos</i>	9:00	6:55
<i>Metohija</i>	7:45	6:39
<i>Regina</i>	7:40	6:30
<i>Helga Oldendorff</i>	7:25	7:15
<i>Praunheim</i>	8:55	8:20
<i>Hajduk</i>	13:00	11:00
<i>Lesozavodsk</i>	7:50	7:00
<i>Justinian</i>	8:15	6:45
<i>Dorset</i>	7:10	6:50
<i>Propontis</i>	10:40	9:15

Cependant, ce tableau ne peut donner une idée exacte de la situation, du fait qu'on n'y tient pas compte des bâtiments à passagers, beaucoup plus rapides, ni des caboteurs et bâtiments d'eaux intérieures, généralement plus lents.

La Fédération des armateurs déclara que le mouillage de Lanoraie serait une zone idéale pour la relève des pilotes, le chenal étant, à cet endroit, large et rectiligne sur trois à quatre milles, libre de tout obstacle, avec un courant d'une vitesse régulière de 1,7 nœud. Il serait préférable à Longue-Pointe, car le chenal est deux fois plus large et le trafic y est moindre. Cependant, les pilotes ne sont pas de cet avis. Le pilote Orance Hamelin déclara que Lanoraie n'est pas un endroit sûr, car il est exposé à des vents particulièrement violents. En vue de compenser leur action et de rester dans le chenal, les navires seraient dans l'obligation de maintenir une vitesse de manœuvre élevée, rendant ainsi difficile pour le bateau-pilote de venir le long du bord et ces vents constitueraient aussi un danger dans les eaux du mouillage.

Quant à l'opportunité de confier à l'autorité portuaire la fonction d'autorité de pilotage, la Commission a déjà exprimé son point de vue dans sa recommandation générale 18 (Cf. *Titre I*, pp. 560 et suiv.). Dans le régime actuel, l'autorité du port de Montréal ne satisfait pas aux exigences.

Cependant, lorsqu'on étudie les raisons qui incitèrent les fonctionnaires du port de Montréal à faire cette proposition, on s'aperçoit qu'elles résultent d'un sentiment de frustration (Cf. p. 701).

Comme elle l'a déjà dit, la Commission estime que la législation portuaire devrait prévoir comme infraction le fait de ne pas obéir aux règlements de contrôle du trafic portuaire ou aux ordres légalement donnés par les contrôleurs du port, que le délinquant soit un officier de navire ou un pilote, et habiliter l'autorité portuaire à poursuivre directement le délinquant. L'autorité portuaire étant responsable de la sécurité de la navigation dans les limites du port, elle devrait avoir le pouvoir et les moyens d'enquêter sur tout sinistre, accident ou incident affectant la sécurité de la navigation et l'efficacité des opérations portuaires, et de prendre les mesures correctives qui s'imposent, qu'un pilote soit impliqué ou non. Il faudrait établir une meilleure liaison entre l'autorité portuaire, l'autorité de pilotage et le contrôle du trafic maritime. Un premier pas vers une meilleure collaboration serait que l'autorité de pilotage fût constituée par une commission *ad hoc* au sein de laquelle l'autorité portuaire aurait un représentant (Cf. *Titre I*, p. 561).

4. PILOTES

(1) NOMBRE DE PILOTES

Le règlement laisse à l'autorité de pilotage le soin de fixer par décision administrative, le nombre de pilotes nécessaire, après consultation avec le comité des pilotes concerné (quant à la légalité de cette disposition, cf. *Titre I*, pp. 286 et suiv.). Il n'existe aucun critère législatif ou administratif. Chaque fois que des vacances se produisent ou que les pilotes demandent l'accroissement de leur nombre, la question est remise à l'étude, méthode qui cause bien des désaccords et des sentiments de frustration et une grande perte de temps pour tous les intéressés.

Précédemment, le règlement de la circonscription déterminait un critère législatif. En 1927, c'était une moyenne de 60 trajets (transits complets) par pilote (50 pilotes pour chaque 3,000 trajets annuels). En 1949, on porta ce nombre à 70 par an, calculé d'après la moyenne des trajets effectués les trois années précédentes, ce qui permettait de tenir compte de fluctuations non périodiques. Le critère devint bientôt lettre morte, à tel point que lorsqu'il devint définitivement inapplicable par suite de la division administrative de la circonscription à Trois-Rivières en 1959, on n'éprouva pas le besoin de supprimer ou de modifier la disposition pour satisfaire aux nouveaux besoins. Elle fut abrogée dans la codification du règlement en 1961.

Pour une étude plus complète de la question, les commentaires et recommandations de la Commission, on se référera aux pages 251 à 257. Les tableaux des pages 656 et suivantes et des pages 808 et suivantes donnent les statistiques sur l'évolution de l'effectif des pilotes.

(2) RECRUTEMENT ET FORMATION DES PILOTES

Le mode de recrutement des candidats pilotes et la formation requise pour l'obtention du brevet de pilote dépendent de la nature du service de pilotage et de la mesure dans laquelle les candidats possèdent déjà les qualités requises. Les conditions exigées des pilotes de fleuve et des pilotes de port diffèrent donc notablement.

a) *Recrutement et formation des pilotes de fleuve*

Étant donné l'étendue des connaissances locales et l'expérience requises pour devenir expert en navigation dans le chenal maritime entre Québec et Montréal, y compris les deux ports, et en accostage et appareillage de navires dans ces ports et autres ports de la circonscription, et par suite du nombre insuffisant de marins qualifiés ayant l'expérience de ces eaux, parmi lesquels on pourrait choisir ceux susceptibles de devenir pilotes, il a fallu, dans la circonscription de Montréal, adopter un système de longue formation (Cf. *Titre I*, p. 282).

Les méthodes de recrutement, les exigences d'apprentissage, les dispositions concernant la surveillance et le choix des candidats et des pilotes sont, à quelques détails près, les mêmes que dans la circonscription de Québec (Cf. pp. 244 et suiv. pour un exposé détaillé). En fait, le système de Québec fut inspiré de l'expérience de Montréal. Les premières réformes significatives, adoptées en 1956 (C.P. 1956-1499), ont introduit l'obligation d'études théoriques à l'Institut de marine de Rimouski, mais ce n'est qu'à la révision du règlement en 1961 qu'on mit en vigueur le remaniement du système conçu par les pilotes et approuvé par le comité consultatif en 1959.

Comme à Québec, on provoque les candidatures par des annonces dans la presse. Le choix des candidats et des pilotes, et la surveillance de la formation des aspirants pilotes sont confiés au jury d'examen, composé de représentants de l'autorité de pilotage et des pilotes. En règle générale, les aspirants pilotes sont recrutés parmi des candidats présélectionnés ayant suivi un cours de deux ans dans une école de marine approuvée par l'autorité et obtenu le diplôme sanctionnant ce cours, et ayant servi comme officier de pont durant la période requise (antérieurement 12 mois, portée à 36 mois en 1967). Le jury d'examen fixe le nombre d'aspirants pilotes en prévision des besoins futurs en pilotes. Les brevets d'aspirants pilotes sont attribués par ordre d'ancienneté sur la liste des candidats qualifiés tenue par le jury d'examen. La durée minimale de l'apprentissage est de trois ans. En plus

du nombre de trajets à accomplir dans toute la circonscription, l'aspirant pilote doit, au cours de chacune des trois premières années de son apprentissage, suivre un cours de formation pratique à bord d'un bâtiment choisi par le jury d'examen et un cours d'enseignement théorique établi par et donné dans une école de marine, et passer un examen écrit. Des échecs répétés à l'examen ou le fait de ne pas satisfaire aux autres exigences de l'apprentissage entraînent l'annulation du brevet de l'aspirant pilote. Celui qui a satisfait à toutes les exigences peut, s'il est titulaire d'un certificat de compétence de lieutenant au cabotage (sans limitation de jauge), ou d'un grade supérieur, subir l'examen du brevet de pilote lorsqu'il se produit une vacance et qu'arrive son tour sur la liste d'admissibilité. Un aspirant pilote titulaire d'un brevet temporaire de pilote a la priorité. Un candidat admissible ayant réussi à l'examen de pilote devant le jury d'examen et qui remplit les conditions d'aptitude physique et mentale reçoit un brevet de stage.

Les différences majeures avec le système de Québec sont les suivantes:

- (i) Possibilité de recruter directement des aspirants pilotes parmi les marins qualifiés et expérimentés qui n'ont pas atteint la limite d'âge. Cette disposition ajoutée en 1967 par une modification du règlement porta, entre autres, la limite d'âge de 30 à 35 ans. On n'exige pas l'instruction de base de la onzième année ni le diplôme qui sanctionne le cours de navigation de deux ans dans une école de marine approuvée, mais les normes de compétence sont plus élevées: pour devenir aspirants pilotes, ces marins doivent être titulaires d'un certificat canadien non inférieur à celui de capitaine de navire à vapeur d'eaux intérieures, ou de premier lieutenant d'un caboteur à vapeur, ou de second lieutenant au long cours, et avoir servi au minimum 36 mois comme officier de quart à bord d'un tel bâtiment. Par contre, les candidats choisis ne sont pas tenus de détenir un certificat de compétence pour être admis à l'apprentissage, mais ils doivent l'obtenir dans les trois mois qui suivent les trois ans d'apprentissage. Le minimum requis est un certificat de premier lieutenant d'un caboteur à vapeur (sans limitation de jauge). Les 36 mois de service comme officier de pont, et qu'ils doivent réunir avant l'obtention du brevet d'aspirant pilote, peuvent s'accomplir à bord d'un navire quelconque. Cette disposition fut certainement ajoutée pour prévenir une pénurie de candidats sélectionnés ayant acquis la qualification requise au regard des besoins anticipés en aspirants pilotes.
- (ii) A Québec, un candidat sélectionné ne peut obtenir un brevet d'aspirant pilote avant de s'être qualifié comme officier et la date de son certificat de compétence est également celle où il devient aspirant pilote, ce qui n'est pas le cas, comme on l'a déjà vu,

à Montréal. Les exigences de Québec semblent plus logiques. Un pilote est un spécialiste de la navigation; il semble donc normal qu'il soit un marin pleinement qualifié avant le début de sa formation spécialisée.

- (iii) Le règlement de Montréal prévoit qu'un troisième échec à l'examen final entraîne automatiquement la suppression du brevet d'aspirant pilote; les pilotes de Québec l'ont également demandé, mais jusqu'ici cette disposition n'a pas été insérée dans le règlement de Québec.
- (iv) Les cours d'instruction durant chaque année d'apprentissage sont imposés par le règlement et, en conséquence, obligatoires. Le fait de n'y pas satisfaire peut entraîner l'annulation du brevet d'aspirant pilote. (C'est une caractéristique essentielle que l'on devrait ajouter au règlement de la circonscription de Québec, même si elle implique que l'autorité de pilotage doit assumer la responsabilité de ces cours par l'entremise du jury d'examen.)

Le programme d'instruction des aspirants pilotes, établi par le jury d'examen, est le suivant:

- (i) Première année—connaissance technique du chenal maritime.
- (ii) Deuxième année—amers situés le long du chenal maritime et règlements des divers ports de la circonscription.
- (iii) Troisième année—règlements sur le pilotage et autres règlements connexes tels que ceux ayant trait à la prévention de la pollution des eaux et le Règlement sur la sécurité de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent; la procédure relative au compte rendu des sinistres maritimes; les études spéciales relatives à l'art de manœuvrer les navires, et les particularités du chenal maritime telles que les zones de mouillage interdites.

Ce cours d'instruction officiel est donné à l'Institut de marine, transféré maintenant à Québec, par le corps enseignant de cette école, et par des pilotes de Montréal.

Les aspirants pilotes ne reçoivent aucune rémunération officielle, situation à laquelle les pilotes de Montréal ont aussi recommandé de remédier.

Comme dans la circonscription de Québec, les pilotes reçoivent, de certains bâtiments, une rémunération officieuse, conformément à des arrangements conclus par la Fédération des armateurs avec ses membres: \$12 par trajet complet pour un aspirant pilote de première année et \$15 par la suite. La situation est la même que dans la circonscription de Québec (Cf. pp. 250-251) avec cette différence que les aspirants pilotes ne peuvent choisir les navires, mais sont affectés sur la base du tour de rôle et des arrivées de

navires (à l'exception des bâtiments transportant des passagers). Un aspirant pilote ne peut donc pas choisir les navires qui paient la rémunération officielle.

Le 5 janvier 1966, les pilotes de fleuve de Montréal soumièrent à l'autorité de pilotage un mémoire dans lequel ils demandaient que les aspirants pilotes perçoivent une rémunération officielle et déclaraient qu'il était dans l'intérêt du service de les rémunérer. Ils dénonçaient l'iniquité du régime en vigueur qui laissait cette rémunération à la merci des contributions facultatives que leur versaient seulement quelques bâtiments parmi ceux qui employaient des pilotes et qui, de toute façon, ne constituaient qu'une rémunération beaucoup trop faible. Dans leur mémoire, ils recommandèrent que les aspirants pilotes reçoivent de l'autorité de pilotage un traitement minimal annuel de \$3,000 dont le coût serait couvert par une majoration de 5% des droits de pilotage.

(Pour les remarques de la Commission au sujet de cette proposition, on se référera aux pages 274 et 275.)

Au moment des audiences de la Commission, le capitaine Catinus, surintendant régional, estimait que le nouveau régime d'apprentissage était efficace, que le jury d'examen s'acquittait de ses fonctions et que ce régime assurait un nombre suffisant de pilotes qualifiés et compétents. Sa seule critique fut l'insuffisance de douze mois d'expérience en mer, surtout du fait que le but recherché était d'élever les normes de qualification. Comme on l'a vu précédemment, on a remédié à cette lacune en 1967, en portant à 36 mois l'expérience en mer requise.

Le capitaine J. J. Gendron émit l'opinion que pour obtenir des pilotes compétents et habiles, la formation devrait débuter tôt, car la vocation du pilotage «ne s'acquiert pas soudainement à l'âge de 45 ans». Il se déclarait donc opposé au recrutement de pilotes parmi les capitaines ou les officiers de navires.

COMMENTAIRE

Pour le commentaire et les recommandations de la Commission au sujet du mode actuel de recrutement et de formation des pilotes, on se référera aux pages 273 et suivantes.

On ne tient pas compte, pour la formation des aspirants pilotes, de la division de fait de la circonscription à Trois-Rivières et la limitation administrative correspondante de la compétence des pilotes de fleuve soit au secteur inférieur, soit au secteur supérieur de la circonscription. La Commission est d'avis qu'en ne tenant pas compte de cette situation de fait on impose aux aspirants pilotes une tâche inutile, ce qui ne contribue pas à l'acquisition de normes élevées de compétence. Seules des difficultés législatives empêchèrent la division légale de la circonscription, mais on a établi

une division de fait en répartissant les pilotes en deux groupes dont chacun est affecté exclusivement à l'un des deux secteurs. Bien que l'autorité de pilotage ait continué de délivrer des brevets sans limitation quant au territoire, elle manquerait à ses responsabilités en permettant le transfert d'un pilote d'un secteur à l'autre soit temporairement, soit en permanence, sans exiger de lui un nouvel entraînement dans l'autre secteur et de subir à nouveau un examen portant sur la connaissance des lieux. Pour demeurer expert, il ne suffit pas qu'un pilote réussisse à l'examen requis, mais encore faut-il qu'il conserve, par une pratique constante, sa connaissance des lieux et son habileté à naviguer dans le chenal maritime de son secteur. C'est pourquoi l'article 336 de la Loi sur la marine marchande prévoit la suppression automatique du brevet d'un pilote après 2 ans de non-usage. Cela étant, la Commission estime que la formation des aspirants pilotes dans le chenal maritime devrait se limiter à l'un des deux secteurs comme si chacun d'eux se trouvait dans une circonscription distincte.

Brevets temporaires

D'après la législation pertinente, il devrait y avoir deux types de brevets temporaires pour les pilotes de fleuve de Montréal: les brevets temporaires délivrés en vertu de l'article 338 de la loi et les brevets temporaires pour faire face à une situation d'urgence.

Un pilote de fleuve de Montréal, titulaire d'un brevet permanent, a le droit de se faire délivrer en vertu de l'article 338, à condition d'être physiquement et mentalement apte, un brevet temporaire valable un an et renouvelable jusqu'à ce qu'il atteigne l'âge de 70 ans, puisqu'aucun règlement n'a été établi en vertu de l'article 329(i) de la Loi sur la marine marchande pour prévoir la mise à la retraite obligatoire à l'âge de 65 ans. L'article 3 des «Règlements régissant la Caisse des pensions des pilotes de Montréal» qui fixe l'âge normal de la retraite à 65 ans est une disposition qui ne concerne que la gestion de la caisse de retraite et qui, en cas de retraite volontaire, permet d'accorder une pension à l'âge de 65 ans (Cf. *Titre I*, p. 298).

En fait, c'est la pratique suivie à Montréal. Les pilotes sont autorisés à prendre leur retraite à 65 ans mais, s'ils choisissent de continuer à piloter, on leur délivre des brevets temporaires. On voit, d'après le rapport annuel de 1963, qu'un pilote alors âgé de 68 ans était encore en activité avec un brevet temporaire.

L'article 34 du règlement prévoit la délivrance, en cas d'urgence, de brevets temporaires à des aspirants pilotes qualifiés. Cette disposition législative donne la souplesse nécessaire dans un régime de pilotage dirigé où le nombre des brevets permanents est limité à celui qui permet de satisfaire à la demande de service prévue (Cf. *Titre I*, p. 303, pour plus de détails).

Le règlement ne prévoit pas la délivrance de brevets provisoires (de stage) et, contrairement à la pratique encore suivie dans la circonscription de Québec, le premier brevet attribué est permanent.

COMMENTAIRE

Le système des classes pourrait être encore amélioré en y incorporant le brevet de stage. On devrait d'abord délivrer un brevet de stage d'une durée suffisante pour permettre à l'autorité de pilotage d'évaluer l'habileté et les connaissances pratiques de chaque nouveau pilote.

Système de classes des pilotes

L'attribution aux pilotes de classes correspondant à leur compétence légale (Cf. *Titre I*, p. 295) à piloter des bâtiments suivant leur taille et leur type, était une caractéristique nécessaire du pilotage qui fut introduite lors de la suppression du régime des pilotes spéciaux. Autrefois, la législation sur le pilotage contenait une disposition statutaire particulière à la circonscription de Montréal prévoyant l'attribution de classes, mais dans une mesure beaucoup plus restreinte. Une modification à l'Acte de pilotage de 1879 permit à l'autorité de pilotage de Montréal d'attribuer des brevets de seconde classe et de fixer des taux inférieurs pour les services des pilotes de seconde classe. Cette disposition fut abrogée lors de l'adoption de la Loi sur la marine marchande de 1934.

Le système des classes fut déclaré illégal par les tribunaux sous le régime de la loi actuelle (Cf. p. 270); mais cette irrégularité a été temporairement couverte pour la circonscription de Montréal par l'article 7 de la modification apportée en 1969 à la Loi sur la marine marchande (Cf. p. 604).

Le régime des pilotes spéciaux qui existait antérieurement dans la circonscription de Montréal fut toujours une source de désaccord avec les armateurs et de friction entre les pilotes, car il était incompatible avec celui d'un pilotage dirigé. Depuis que les pilotes de Montréal ont établi et dirigé leur propre mode officieux de tour de rôle pour ceux qui n'étaient pas pilotes spéciaux, ils ont toujours rencontré les mêmes difficultés que dans la circonscription de Québec. En 1959, les armateurs et les pilotes en vinrent finalement à un accord avec l'autorité de pilotage sur la nécessité d'abolir le régime des pilotes spéciaux. On adopta le système de classes pour remplacer le choix qu'exerçaient antérieurement les armateurs qui, par la nomination de pilotes spéciaux, avaient l'assurance que seuls des pilotes très expérimentés seraient autorisés à prendre en charge les bâtiments à passagers et les grands navires. Après conclusion de l'accord, on procéda immédiatement aux changements par une modification au règlement en date du 14 avril 1959 (Cf. p. 649), soit un an avant l'application d'un système analogue dans la circonscription de Québec.

Le système est fondamentalement le même que celui qu'adopta la circonscription de Québec en 1960. Les quelques différences étaient nécessaires par suite des plus grandes difficultés de navigation et des limites du chenal maritime dans la circonscription de Montréal. On porta la durée du stage dans la classe C à 3 ans, au lieu de 2, et la compétence de la classe B, limitée initialement à 7,000 tjn, fut portée, en 1967, à 8,000 tjn au lieu de 10,000 tjn à Québec.

Suivant le nouveau régime, les pilotes furent classés en trois grandes catégories:

- (i) Une première période minimale de trois ans, correspondant à la classe C, elle-même subdivisée en trois stages d'un an correspondant respectivement aux classes C1, C2 et C3, la limite de la compétence du pilote quant à la taille du bâtiment étant respectivement 1,500 tjn, 2,500 tjn et 4,000 tjn.
- (ii) La classe de base d'un pilote pleinement qualifié, la classe B, donnant compétence jusqu'à 7,000 tjn, à laquelle pouvaient être promus les pilotes de la classe C après avoir terminé leur stage dans la classe C, à condition d'avoir réussi à un examen quant à la compétence.
- (iii) La classe A, sans limitation de compétence quant à la dimension et au type de navire qu'accorde, à sa discrétion, l'autorité de pilotage aux pilotes de la classe B; on reclassait automatiquement dans la classe B les pilotes de la classe A qui atteignaient l'âge de 65 ans, ou qui étaient rétrogradés pour manque de compétence pour la classe A, ou qu'on jugeait non qualifiés pour cette classe.

Le règlement prévoyait aussi, à titre de mesure transitoire, que tous les pilotes alors titulaires d'un brevet seraient automatiquement promus à la classe B. La limite de 7,000 tjn avait été fixée après consultation avec les armateurs, et les pilotes devaient s'assurer que seuls ceux qui étaient très expérimentés seraient affectés aux plus grands bâtiments. 26 pilotes obtinrent alors la classe A.

En 1961, on apporta certaines modifications pour améliorer le système:

- (i) On exigea un état de services satisfaisant pour l'octroi d'une promotion et l'on supprima l'examen requis pour l'obtention de la classe B.
- (ii) A l'âge de 65 ans ou ultérieurement, et seulement sur sa demande, un pilote de la classe A pouvait être reclassé dans la classe C au lieu de la classe B.
- (iii) La compétence des classes C1 et C2 fut portée respectivement à 2,000 tjn et 3,000 tjn.

L'objectif majeur de la modification de 1961 était d'insister sur le fait qu'une promotion n'était pas automatique après la période prescrite, mais conditionnée par des services satisfaisants. De fait, en de nombreuses occasions, une promotion fut retardée par un mauvais dossier. Après l'échouement du m/v *Beechmore* dans le port de Montréal, le 5 août 1961, on retarda la promotion du pilote de la classe C à la classe B jusqu'à l'expiration de 2 années après le sinistre, comme l'avait recommandé le fonctionnaire enquêteur (pièce 1332). Le pilote responsable du heurt du quai Victoria par le *Inga Bastian*, le 11 octobre 1962, fut avisé qu'il ne serait pas promu de la classe C2 à la classe C3 avant qu'il n'ait effectué avec succès 25 mouvements dans le bassin Victoria, car on estima, en raison du courant qui y règne, qu'il avait besoin de plus d'expérience pour y manœuvrer les navires. Il ne fut pas retardé dans sa promotion du fait qu'il satisfait à ces exigences avant la date à laquelle il aurait été promu.

En 1963, par suite de l'accroissement du nombre des grands bâtiments, il devint difficile de répartir équitablement le travail entre les pilotes à cause du nombre limité des pilotes de classe A. Deux solutions étaient possibles: l'augmentation du nombre des pilotes de classe A, ou celle de la limite de la jauge des bâtiments dans une mesure suffisante pour rétablir l'équilibre.

Le comité des pilotes choisit la seconde solution et proposa à l'autorité de pilotage que la limite de jauge pour les pilotes de classe B fût portée de 7,000 à 8,000 tx. Le comité des pilotes avait la conviction que tous les pilotes de classe B possédaient la compétence voulue pour prendre en charge des bâtiments quelque peu plus grands et d'autre part, qu'il était préférable de ne pas augmenter le nombre des pilotes de la classe A. En fait, c'était la seule solution logique, mais il est douteux que l'augmentation à 8,000 tjn soit suffisante. Cependant, la solution proposée était conforme aux principes du régime de classes, dans lequel la classe B est celle des pilotes pleinement qualifiés qui accomplissent la plus grosse partie du travail de pilotage, alors que l'on réserve les quelques affectations les plus difficiles ou exceptionnelles à un petit groupe sélectionné de pilotes de classe A, particulièrement habiles. La solution était aussi la seule compatible avec un mode de mise en commun exigeant que le partage entre la majorité des participants se fonde sur une part égale.

La Fédération des armateurs, consultée sur ce projet, s'y opposa mais, après une étude plus poussée et compte tenu des rapports du surveillant local et du surintendant régional sur les difficultés d'affectations qu'entraînait la limite de 7,000 tx, l'autorité de pilotage porta la limite de la classe B à 8,000 tjn par une modification en date du 10 janvier 1964.

Étant donné que les bâtiments relevant de la compétence exclusive des pilotes de classe A n'étaient pas soumis, comme dans la circonscription de Québec, à une majoration des droits de la classe A, l'extension de la compétence des pilotes de classe B n'exigeait pas une révision du tarif.

En 1967, en plus de l'état de services satisfaisant, on exigea une période de 8 ans de service actif comme condition préalable à une promotion de la classe B à la classe A, et le droit d'un pilote d'être reclassé dans une classe inférieure à la classe B fut accordé à partir de l'âge de 60 ans et étendu aux pilotes de la classe B.

En plus d'exiger un état de services satisfaisant, on modifia la durée des trois stades dans la classe C. On la porta à 6 mois ou 100 affectations, la plus tardive de ces conditions, dans la classe C1; 12 mois et 18 mois respectivement dans les classes C2 et C3, et l'on porta la jauge maximale pour la classe C3 à 5,000 tjn. (Au sujet de l'erreur faite dans la rédaction de la nouvelle disposition relative à la classe C1, cf. note 1 de la p. 603, et pour d'autres remarques sur le régime de classes, cf. p. 271.)

b) Recrutement et formation des pilotes de port

La seule différence de qualification requise des pilotes de port et des pilotes de fleuve est que, pour les premiers, la connaissance des lieux et l'expérience de la manœuvre des navires ne s'exercent que dans une zone d'eaux restreintes relativement petite, soit 12.5 milles marins de la section supérieure du port de Montréal comprise entre l'écluse de Saint-Lambert et l'extrémité est de l'île de Montréal. Donc, comme on peut s'y attendre, des marins expérimentés et qualifiés peuvent acquérir une connaissance suffisante des lieux au cours d'une période de formation beaucoup plus courte.

Une période officielle de formation sous la direction de l'autorité de pilotage, c.-à-d. d'apprentissage, est une condition préalable à l'obtention d'un brevet de pilotage, à moins que l'autorité ne puisse disposer d'un nombre appréciable de marins qualifiés ayant effectué constamment la manœuvre, l'accostage et l'appareillage de navires dans les eaux locales. Tel n'est pas le cas dans le port de Montréal; il a donc fallu établir un régime d'apprentissage. Malheureusement, la réglementation du pilotage ne tient pas compte, comme il se devrait, de cette situation de fait.

En 1957, lorsqu'on décida la création d'un groupe de pilotes de port (Cf. pp. 662 et suiv.) ayant pour seule responsabilité d'effectuer les mouvements dans le port de Montréal, l'autorité avait à faire face à la difficulté de recruter, parmi les marins qualifiés, des candidats pour le pilotage portuaire et de s'assurer qu'ils acquerraient la formation locale nécessaire avant d'être brevetés. Les pilotes de fleuve de la circonscription de Montréal s'étaient fortement opposés à la proposition de la Fédération des armateurs que les nouveaux pilotes fussent recrutés parmi eux, mais ils s'offrirent à donner aux marins recrutés à cette fin par l'autorité de pilotage une formation intensive. Le problème du financement de la formation du premier groupe de candidats fut réglé lorsque la Fédération des armateurs offrit d'en assumer le coût.

À la suite de ces accords, au début de mai 1957, l'autorité de pilotage constitua un comité de sélection composé de représentants de tous les inté-

ressés, notamment le capitaine de port. La présence de représentants des armateurs ne fut que temporaire.

138 candidats répondirent à l'annonce qui exigeait un certificat de capitaine au long cours ou d'eaux intérieures, avec, en plus, de l'expérience comme commandant. 12 d'entre eux furent choisis après que le comité de sélection eut examiné leurs titres et références et leur eut fait passer un examen professionnel.

Comme aucun des candidats choisis n'avait l'expérience du pilotage dans le port, il fallait organiser un programme de formation. La Fédération des armateurs entreprit de l'organiser en collaboration avec l'association des pilotes de fleuve appelée *United Montreal Pilots*; le capitaine Matheson, de la Fédération des armateurs, en fut chargé.

Le programme fut réparti sur deux périodes. La première consistait en un mois d'instruction théorique donnée par deux pilotes de fleuve, MM. A. Tremblay et R. Grenier, qui y furent affectés par la *United Montreal Pilots*. Leurs cours portaient sur les caractéristiques physiques du port, ses divers quais, le chenal maritime, les règlements et autres sujets devant être familiers à un pilote de port. Ces cours furent suivis d'une semaine de visites et d'études de toutes les eaux du port à bord d'un remorqueur, sous la direction des deux instructeurs pilotes. A la suite de ce stade théorique, les candidats subissaient un examen destiné à constater leurs progrès. Tous, sauf un, réussirent à l'examen et furent admis à suivre le second stade de formation. Le pilote qui échoua dut suivre un autre mois de formation théorique.

Le second stade consistait en une période indéfinie de formation dans le port, consacrée à la manœuvre, à l'accostage et à l'appareillage en compagnie et sous la direction des pilotes de fleuve régulièrement affectés aux navires et qui conservaient la responsabilité des mouvements. L'entraînement débutait avec des navires de faible tonnage et continuait progressivement avec des navires de plus en plus grands. Au cours de ce dernier stage de formation, les élèves que l'on considérait aptes à piloter recevaient un brevet temporaire révocable, limité quant à la compétence. On délivra trois brevets de ce genre le 29 juillet, quatre le 9 août, trois le 23 août, un le 23 septembre et un le 26 octobre.

La durée de cette formation pratique variait selon les candidats. C'est ainsi que trois candidats, anciens pilotes de la circonscription Montréal-Kingston-Ottawa reçurent leur brevet permanent de pilotes de port le 26 août 1957, tandis que les neuf autres durent continuer pour obtenir le leur: 4 furent brevetés en septembre 1957, 2 en octobre, 2 en novembre et le dernier en décembre. Avant d'obtenir leur brevet, tous les candidats durent réussir à un autre examen de théorie et suivre un cours de perfectionnement obligatoire au cours de la saison d'hiver de 1958.

Cette formation accélérée fut un succès complet puisque dans un temps relativement court elle avait permis de préparer le nombre voulu de pilotes de port, avec une formation pratique étendue, sans difficulté sérieuse. Le pilote Chas. B. Lavoie, l'un des premiers pilotes de port brevetés, déclara que ce ne fut qu'au printemps 1959 qu'il se sentit à l'aise pour piloter dans le port. Il émit l'avis que la courte formation qu'ils avaient reçue ne serait plus suffisante, par suite de l'accroissement du nombre des grands navires et de l'évolution considérable du trafic depuis l'ouverture de la Voie maritime.

La Fédération des armateurs finança ce premier programme de formation par des contributions volontaires de ses membres, équivalentes à une majoration de 25% des droits de mouvements effectués par les candidats dans le port. Ce supplément fut perçu par l'autorité de pilotage. Les dépenses réelles s'élevèrent à \$6,696.12, chiffre relativement faible du fait que la Fédération des armateurs et les pilotes de fleuve de Montréal assurèrent gratuitement la formation et l'administration qu'elle entraînait. Les instructeurs ne reçurent une rémunération que pour le cours de perfectionnement donné pendant l'hiver. Voici la ventilation de ces dépenses:

Rémunération payée pendant le stage de formation aux 12 candidats du groupe initial.....	\$ 4,650.00
Rémunération du candidat recruté en 1958.....	820.00
Rémunération des instructeurs pour le cours de perfectionnement de l'hiver 1958.....	780.00
Fournitures de bureau.....	228.12
Assurance.....	218.00
Total.....	\$ 6,696.12

L'article *assurance* représente la prime payée pour l'assurance contre les risques de responsabilité civile de tous les intéressés pour les accidents attribuables à la faute des stagiaires.

Le produit de la contribution volontaire de 25% atteint \$8,579.71, laissant un excédent net de \$1,883.59 qui fut remis par l'autorité de pilotage à la Fédération des armateurs lorsque le programme de formation fut terminé.

Depuis cette époque, le programme de formation est resté fondamentalement le même, mais les brevets des pilotes sont maintenant attribués avant le stade de l'entraînement et ni la Fédération des armateurs ni les pilotes de fleuve n'assument aucune responsabilité pour la sélection et le recrutement des pilotes de port. Ces fonctions sont exercées par l'autorité de pilotage qui les délègue au jury d'examen composé comme le stipulent les règlements, ainsi que par les pilotes de port. L'article 48 du règlement de la circonscription porte que le jury d'examen se compose d'un président, le surintendant régional ou quelqu'un désigné à sa place par l'autorité de pilotage, de trois membres du comité des pilotes de port et d'un fonctionnaire du ministère des Transports.

Les pilotes se sont toujours opposés à la représentation directe des armateurs au sein du jury d'examen. Ce ne fut seulement qu'en raison de sa contribution administrative et financière que la Fédération des armateurs eut un représentant direct au comité provisoire d'organisation et de sélection, et par la suite, jusqu'en 1961, elle eut une représentation *de facto* au jury d'examen parce que la composition en était laissée en partie à la décision administrative de l'autorité de pilotage (art. 58 du règlement ajouté par C.P. 1957-987). C'est dans l'exercice de son pouvoir discrétionnaire que l'autorité de pilotage demanda à la Fédération des armateurs d'envoyer un représentant au jury d'examen. Cependant, la possibilité d'une telle représentation indirecte fut supprimée lors de la révision du règlement en 1961 (art. 48).

En 1959, on porta à 16 le nombre des pilotes de port, à la demande de la Corporation des pilotes de port, à cause de l'augmentation du volume de travail résultant de l'accroissement du trafic après l'ouverture de la Voie maritime. Pour diminuer les risques d'opposition à leur proposition, les pilotes de port ne demandèrent pas une majoration des taux de mouvements et s'engagèrent à financer la formation des candidats sur leur fonds commun. Les stagiaires touchaient \$15 par jour pendant la durée du stage de formation théorique. Pendant le stage de formation pratique, ils ne constituaient plus une charge financière car on avait modifié la procédure d'attribution des brevets, de manière à leur accorder un brevet de stage immédiatement après le stage théorique.

Le nombre des pilotes de port fut augmenté de nouveau en 1965 et porté à 18 à la demande des pilotes et avec l'accord de la Fédération des armateurs. On convint en même temps de majorer les taux de mouvements de 10% dont 4.5% devaient fournir des revenus supplémentaires aux pilotes de port, et 5.5% financer la formation des deux candidats.

Lorsqu'une annonce sollicitant de nouvelles candidatures fut publiée en 1965, le jury d'examen avait établi une liste de candidats dont les titres étaient en règle et l'on choisit parmi eux les deux stagiaires. En 1966, les pilotes demandèrent de nouveau que l'on choisisse deux pilotes de plus parmi les noms restant sur cette liste. On satisfait à cette nouvelle demande malgré l'opposition de la Fédération des armateurs. Cela porta leur nombre à 20, jusqu'au début de 1969 lorsqu'un pilote prit sa retraite.

Les dispositions pertinentes du règlement sont très incomplètes et n'indiquent pas avec la précision voulue la procédure à suivre:

- (i) L'article 47 établit les conditions préalables à l'attribution des brevets, à savoir citoyenneté canadienne et résidence au Canada, certificat de compétence non inférieur à celui de capitaine d'eaux intérieures (sans limitation de jauge); expérience comme capitaine ou expérience du pilotage, dans une mesure laissée à la discrétion

- de l'autorité de pilotage; aptitude physique, mentale et morale et succès à un examen passé devant le jury d'examen.
- (ii) L'article 48 fixe la composition du jury d'examen.
 - (iii) L'article 49 stipule certains sujets sur lesquels doit porter l'examen théorique: connaissance locale du port de Montréal, règlements de port relatifs au pilotage, «manœuvre des navires avec ou sans l'aide de remorqueurs» et tous autres sujets et questions que le jury d'examen jugera se rapporter aux fonctions d'un pilote de port. Le candidat doit aussi subir un examen médical sur son aptitude physique et mentale.
 - (iv) L'article 50 porte que le premier brevet doit être un brevet de stagiaire valable un an, et que le brevet permanent est délivré ensuite si le stagiaire est jugé apte au service de pilotage. Au cours de la période de stage, le pilote doit recevoir la rémunération fixée par l'autorité de pilotage après consultation du comité des pilotes de port.

Toutefois, la pratique et la procédure actuellement suivies sont les suivantes (pièce 1539h):

- (i) *Recrutement.* On provoque les candidatures pour le service par des annonces dans les journaux à intervalles réguliers, tous les deux ans. Cet intervalle correspond à la période de validité de la liste d'admissibilité. A l'expiration de cette période on suit de nouveau la même procédure.
- (ii) *Sélection.* On trie les demandes reçues sous le rapport des exigences fondamentales, c.-à-d. l'âge, la citoyenneté, la qualification technique (certificat de compétence), etc. A ce stade, les candidats jugés acceptables sont convoqués devant le jury d'examen et subissent des examens écrit et oral. Selon les résultats, on établit une liste des candidats heureux dans l'ordre d'admissibilité, et l'on présente cette liste à l'autorité, pour approbation. Les candidats choisis sont appelés dans l'ordre de cette liste lorsqu'on a besoin de nouveaux aspirants pilotes.
- (iii) *Formation.* Un aspirant pilote est tenu d'accomplir un apprentissage de 4 mois pendant lesquels il doit se familiariser avec chaque section du port. A cet effet, il est tenu d'effectuer un minimum de 12 mouvements par semaine en compagnie d'un pilote breveté, en vue d'étudier tous les quais et toutes les zones de mouillage.
- (iv) *Examen du brevet.* A la fin des 4 mois d'apprentissage, l'aspirant pilote subit un examen oral portant sur la connaissance locale, en particulier sur le chenal, les courants, les aides de navigation, les quais, la manœuvre des navires avec ou sans remorqueurs et les règlements locaux.

- (v) *Brevet de stage.* Si le jury d'examen estime qu'un aspirant pilote a fait preuve des connaissances et de l'expérience nécessaires pour être un pilote de port, l'autorité de pilotage lui délivre un brevet de stage valide un an. Bien que le règlement ne prescrive aucune limitation de jauge, la compétence d'un pilote stagiaire est restreinte aux bâtiments ne dépassant pas 3,000 tjn au cours des quatre premiers mois et 5,000 tjn pendant les huit autres mois.
- (vi) *Rémunération.* Pendant la période d'apprentissage, les aspirants pilotes reçoivent une rémunération journalière de \$20, payée sur le fonds commun. La rémunération d'un pilote stagiaire est égale aux deux tiers d'une part de pilote titulaire d'un brevet permanent.
- (vii) *Brevet permanent.* A l'expiration du stage et sur preuve de services satisfaisants, le stagiaire reçoit un brevet permanent. La preuve des services satisfaisants est donnée sous forme d'un rapport du surveillant de la circonscription et rédigé après consultation du comité des pilotes quant à l'aptitude du stagiaire.

Bien que le brevet de stage corresponde en fait à la classe C des pilotes de fleuve, aucune disposition du règlement ne prévoit la sélection d'un petit nombre de pilotes correspondant à la classe A.

Comme le règlement ne contient aucune disposition établie en vertu de l'article 329(i) de la loi, le pilote de port a le droit d'obtenir le brevet temporaire renouvelable prévu par l'article 338 lorsque son brevet permanent expire, à condition d'être apte pour le service.

Il existe une lacune dans le règlement; on n'y prévoit pas la délivrance de brevets temporaires à des candidats qualifiés, pour faire face à des situations d'urgence.

COMMENTAIRE

La méthode actuelle de formation diffère complètement de la formation théorique et pratique poussée que l'expérience avait révélée nécessaire. A une époque où les fonctions des pilotes sont devenues plus astreignantes, alors qu'il faudrait exiger des normes de qualification toujours plus élevées, la Commission considère avec appréhension cet abaissement des exigences de formation et n'écarte pas l'idée que la question du financement de la formation des candidats peut avoir été le facteur déterminant et que le système actuel représente un compromis entre l'intérêt public et le montant que les pilotes consentent à payer.

La Commission estime nécessaire une réévaluation soigneuse de la valeur et de la convenance du programme de formation, et d'y apporter toutes les corrections nécessaires si l'on doute qu'il puisse donner aux candidats le degré d'habileté requis pour la sûreté et l'efficacité des opérations portuaires.

Comme l'exige la loi (Cf. *Titre I*, pp. 281-282), et parce que l'intérêt public est en cause, les conditions que doivent remplir les candidats pour devenir d'abord aspirants pilotes, puis pilotes, ainsi que les détails des modalités de recrutement et de formation des aspirants pilotes devraient être bien précisés dans les règlements. On devrait aussi fixer dans ces derniers le montant de la rémunération des aspirants pilotes et indiquer qu'elle fait partie des frais d'exploitation de la circonscription imputables à l'autorité de pilotage, payée normalement sur le total des recettes de pilotage.

En dépit du petit nombre des pilotes, on devrait adopter le système des classes et prévoir dans les règlements une classe A à titre temporaire, c.-à-d. la sélection de quelques pilotes parmi les mieux qualifiés pour s'acquitter des affectations les plus difficiles ou exceptionnelles. La classe C devrait correspondre à la période du brevet temporaire et l'avancement être accordé en tenant compte du temps passé dans cette classe, du nombre et du genre des affectations ainsi que l'état des services.

(3) ORGANISATIONS DE PILOTES

Outre la corporation publique des pilotes de 1850, la «Corporation des Pilotes pour le havre de Québec et au-dessus», qui ne prit jamais forme (Cf. pp. 622 et suiv.), les pilotes de fleuve de Montréal étaient, à l'époque des audiences de la Commission, groupés en deux associations distinctes et de leur création:

La *United Montreal Pilots* (Cf. *Titre I*, p. 95) constituait un contrat de société dont le principal objet était la mise en commun et le partage des gains des pilotes, mais qui servait aussi à promouvoir les intérêts professionnels du groupe. Cette association à participation facultative, groupait tous les pilotes de fleuve de Montréal. Elle fut dissoute lorsque le contrat ne fut pas renouvelé à son expiration, le 31 décembre 1968, date ultime fixée dans l'acte pour la prorogation du contrat.

La *Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central* est une organisation professionnelle constituée en vertu de la Partie II de la Loi fédérale sur les compagnies (Cf. *Titre I*, pp. 98-99) qui exerçait déjà les fonctions de l'association et qui, depuis le 1^{er} janvier 1969, est la seule organisation groupant les pilotes de fleuve de Montréal. Elle n'est pas encore pleinement représentative parce que quelques pilotes de fleuve ont refusé d'y adhérer.

La division administrative, aux fins d'affectations, des pilotes de fleuve de Montréal n'entraîna pas une division de leurs organisations. Les pilotes de fleuve des deux secteurs continuèrent à faire partie des mêmes organisations et leur division de fait est très peu marquée dans la structure de la corporation.

Les pilotes de port ont leur propre association professionnelle. Peu après la création du groupe des pilotes de port, la «Corporation des pilotes

du port de Montréal» fut créée par lettres patentes délivrées le 2 janvier 1958, en vertu de la Partie II de la Loi fédérale sur les compagnies (Cf. *Titre I*, pp. 98-99). Tous les pilotes de port en font partie.

Comme on l'a déjà vu, les deux groupes de pilotes sont également représentés par leurs propres comités de pilotes, organismes distincts prévus par le règlement de la circonscription de pilotage. Cependant, en pratique, leurs fonctions sont exercées par le conseil d'administration des corporations respectives.

La Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central et la Corporation des pilotes du port de Montréal font partie des groupements membres fondateurs de la Fédération des pilotes du Saint-Laurent. Sans doute à cause des pilotes de fleuve dissidents, la *United Montreal Pilots* demanda aussi, le 11 janvier 1960, son admission comme groupement membre, qui lui fut accordée (pièce 1461f), mais son affiliation prit fin automatiquement lorsque la *United Montreal Pilots* cessa d'exister; de ce fait, les deux pilotes dissidents ne sont plus *ipso facto*, membres actifs de la fédération (pièce 1539i).

Le fait que la *United Montreal Pilots* et la Corporation des pilotes du fleuve étaient des groupements membres de la fédération et que, mis à part les dissidents, les deux organisations se composaient des mêmes membres, n'entraîna pas une double représentation au sein de la fédération. D'un point de vue pratique, les deux organisations furent considérées, aux fins de la représentation et des cotisations, comme n'en constituant qu'une seule.

Les membres délégués (1 à raison de 10 membres actifs) sont choisis par le conseil d'administration de la corporation. Selon la pratique suivie, les membres du conseil d'administration de la corporation sont d'office membres délégués. En outre, les candidats non élus au conseil d'administration deviennent aussi membres délégués à moins que l'assemblée générale n'en décide autrement.

a) *The United Montreal Pilots*

En dépit de leurs efforts incessants, les pilotes de la circonscription de Montréal ne réussirent jamais à obtenir une loi de constitution en corporation telle que celle qu'on accorda aux pilotes de Québec en 1860. Cependant, dès 1873, ils parvinrent officieusement au même but en renonçant volontairement à la libre entreprise et en organisant leur propre mode d'affectations et de mise en commun de leurs revenus de pilotage (Cf. pp. 626 et suiv.). Il apparaîtrait néanmoins que le premier acte officiel d'association est celui qu'ils signèrent le 27 décembre 1918, sous le nom de *United Montreal Pilots*. Cette décision semblerait avoir été prise à la suite de la critique de la Commission Robb au regard de la pratique suivie par les pilotes de Québec et de Montréal pour la mise en commun de leurs revenus de pilotage.

L'acte de 1918, d'une validité de 25 ans, fut prorogé pour un second terme de 25 ans par un accord signé par tous les pilotes le 25 janvier 1943, après quoi il ne fut pas renouvelé le 27 décembre 1968 (pièces 771 et 771A). Cet acte était analogue, quant à sa nature et son contenu, à celui de l'«Association des Pilotes licenciés pour le Havre de Québec et en aval», à l'étude duquel on se référera (Cf. pp. 280 et suiv.). (Quant aux buts de l'association, cf. un extrait de l'acte, *Titre I*, p. 96.)

Comme à Québec, la corporation fut créée dans l'intention de la substituer à l'association, et pour la même raison que certains pilotes (8 sur 123) refusèrent de s'y affilier, l'association ne fut pas dissoute mais, par le même mécanisme, ses activités se limitèrent à la tenue de l'assemblée générale annuelle, procédure de pure forme. Cependant, l'association fut, par la suite, dissoute automatiquement à l'expiration de son terme, le 27 décembre 1968, n'ayant pas été prorogée. Il en résulta une situation légale difficile pour les deux derniers dissidents (Cf. p. 730 Finances de la corporation).

La procédure fut la même qu'à Québec. Par décision majoritaire, on a prétendu modifier l'acte de société pour faire que ses dispositions s'identifient avec celles des règlements de la corporation, dont les décisions et les actes seraient *ipso facto* présumés être ceux de la société, sauf en cas de disposition contraire.

b) *La Corporation des Pilotes du Saint-Laurent Central*

Depuis 1952-1953, par suite de l'accroissement du nombre de problèmes concernant l'exercice de leur profession, leur rémunération et leurs conditions de travail, les pilotes envisageaient de modifier substantiellement leur contrat de société et peut-être de transformer celle-ci en corporation professionnelle. Au cours des réunions de négociations avec les représentants des armateurs et l'autorité de pilotage, les pilotes se rendirent compte de la nécessité d'avoir des représentants pleinement mandatés pour parler et décider au nom du groupe sur les questions de nature professionnelle.

Le 21 janvier 1958, après audition des rapports sur les études préliminaires faites sur ces questions par le conseil d'administration et par les experts consultés, les pilotes, lors de l'assemblée générale annuelle de l'association, votèrent en faveur de la constitution en corporation et de la création d'une fédération (pièce 778). A l'assemblée générale du 29 décembre 1958, on forma un comité *ad hoc* de 14 membres, comprenant 5 administrateurs de l'association et 9 pilotes, dont 6 du groupe du secteur supérieur et 3 du groupe du secteur inférieur, qui reçut pour mandat de rédiger un projet de la charte et des règlements nécessaires et de se réunir avec les représentants des autres pilotes du Saint-Laurent en vue de constituer une fédération.

La Fédération des armateurs considérait avec beaucoup d'appréhension la création possible d'une corporation des pilotes et, plus encore, une fédération groupant tous les pilotes du Saint-Laurent, et fit tout ce qu'elle put pour empêcher leur formation (Cf. pp. 703-704). Cette opposition n'améliora pas les relations déjà tendues entre les deux groupes.

A l'instigation de la Fédération des armateurs, l'autorité de pilotage tenta de dissuader les pilotes de mettre leur plan à exécution. A la suite d'une décision prise à l'échelon supérieur du ministère, l'un des hauts fonctionnaires du ministère se rendit à Montréal pour rencontrer le conseiller juridique des pilotes. Sa mission était d'exprimer à celui-ci et aux représentants des pilotes la désapprobation du Ministre à l'égard de leur projet de constitution en corporation.

La charte de la nouvelle corporation—La Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central—fut accordée par le Secrétaire d'État du Canada le 2 février 1959.

La charte, les règlements et la structure de la corporation sont en substance les mêmes que ceux de la Corporation des Pilotes du bas Saint-Laurent dont l'étude figure aux pages 290 et suivantes.

On a apporté aux règlements 14 modifications, la dernière en date étant celle du règlement n° 2 par le règlement n° 16 qui fut déposé au ministère de la Consommation et des Corporations le 19 novembre 1969. Le règlement n° 14 est une modification prévoyant le vote par procuration aux élections des administrateurs de la corporation, pour les pilotes qui ne peuvent y assister en personne du fait qu'ils sont occupés à piloter des bâtiments. Cela devint nécessaire par suite de l'accroissement constant de la navigation d'hiver; il devint évident que la présence de tous les pilotes à l'assemblée générale annuelle se traduirait par un arrêt total du travail. Cependant, cette modification, bien que déposée au ministère de la Consommation et des Corporations, ne prit effet qu'en janvier 1970, après son approbation à l'assemblée générale de la corporation, conformément à l'exigence de l'article 85 du règlement général (pièce 773); la tenue de cette assemblée provoqua en fait un arrêt de travail, ce qui ne devrait pas se produire maintenant que cette modification a été ratifiée.

La corporation est, entre autres, censée exercer le plein contrôle des gains des pilotes et le règlement prétend interdire à un pilote affilié de s'en retirer de sa propre volonté tant qu'il demeure un pilote breveté, mais il peut en être expulsé par décision du conseil d'administration.

La composition du conseil d'administration reflète la division de fait des pilotes. Il comprend 8 administrateurs, soit un président, deux vice-présidents, le président sortant, membre d'office, et 4 administrateurs. Le président est choisi une année parmi les pilotes d'un secteur et l'année suivante parmi les pilotes de l'autre secteur. Le premier vice-président est

choisi parmi les pilotes du secteur auquel le président n'appartient pas et le second vice-président est choisi parmi les pilotes de l'autre secteur. Les 4 administrateurs sont choisis à raison de deux dans chaque groupe. Le président fait partie du conseil d'administration pendant deux années, la première à ce titre et la seconde à titre de membre d'office, comme président sortant; les administrateurs sont élus pour deux ans, à raison de deux par an; le mandat des vice-présidents est d'une année. A l'exception du président et de l'ex-président, dont les mandats en tant que tels ne peuvent être renouvelés, tous les autres sont rééligibles.

Les différences majeures entre ce conseil d'administration et celui de l'association sont la règle d'inéligibilité du président et de l'ex-président, et le nombre différent de membres du conseil—8 au lieu de 5.

Les administrateurs sont rémunérés pour le temps qu'ils consacrent aux affaires de la corporation de la même façon qu'à Québec, c.-à-d. qu'on leur accorde des tours fictifs.

On ne choisit pas nécessairement parmi les administrateurs le secrétaire-trésorier ou le secrétaire et le trésorier, qui peuvent même ne pas être membres. Ils sont nommés avec le reste du personnel que le conseil d'administration estime nécessaire pour administrer la corporation. En fait, le secrétaire actuel et deux comptables ne sont pas pilotes.

L'un des 8 pilotes dissidents à l'époque des audiences de la Commission, le pilote Laurent Hamelin, témoigna devant la Commission et fournit des explications. Les raisons qu'ils invoquent sont les mêmes que celles des dissidents de la circonscription de Québec. Ils étaient satisfaits du contrat de société, mais contestaient le contrôle absolu qu'exercerait la corporation sur leurs gains personnels ainsi que les larges pouvoirs discrétionnaires accordés au conseil d'administration.

Ils étaient également déçus par la discrimination dont ils avaient été l'objet lors des réunions préliminaires de la formation de la corporation, lorsqu'ils avaient tenté de communiquer leur point de vue à leurs collègues. Lorsque le premier projet de constitution en corporation eut été soumis aux pilotes, le pilote Hamelin et deux autres pilotes consultèrent, à leurs frais, un conseiller juridique indépendant. Son avis fut défavorable à la proposition (Cf. *Titre I*, p. 104). Lors de la réunion suivante, ils demandèrent que leur conseiller juridique fût autorisé à prendre la parole, afin que leurs collègues bénéficiassent de son avis. Le président rejeta cette demande bien que le conseiller juridique de l'association, promoteur de la constitution en corporation, fût présent. Ils estimaient que l'attitude des tenants de celle-ci corroborait les objections et l'appréhension exprimées par leur conseiller juridique. Après cela, le pilote Hamelin décida de ne pas persévérer dans son opposition, car ses moyens financiers ne lui permettaient pas de s'opposer aux dirigeants de l'association qui étaient en faveur de la constitution en corporation.

Après la constitution de la corporation, au cours de l'hiver 1959, les pilotes dissidents reçurent une invitation à assister à la réunion de l'association mais non à celle de la corporation qui devait avoir lieu la veille. Sur l'avis de leur conseiller juridique, le pilote Hamelin et deux autres dissidents essayèrent d'assister à cette dernière, mais le président leur enjoignit de sortir étant donné qu'ils n'étaient pas membres. Le jour suivant, ils assistèrent à la réunion de l'association et demandèrent une explication des divers articles à l'ordre du jour. Cependant, les autres pilotes qui avaient assisté à la réunion de la corporation la veille s'opposèrent à la réouverture du débat sur des questions déjà étudiées et réglées au cours de cette réunion. Après cette expérience décevante, ils cessèrent d'assister aux réunions de l'association.

Le pilote Hamelin se plaignit que l'administration de la corporation coûtait beaucoup plus cher que celle de l'association (Cf. pp. 735-736).

Il objecta les changements apportés par la corporation au régime de mise en commun et affirma que la classification des pilotes quant à la compétence créait des dissensions du fait que le fonds commun n'était plus divisé à parts égales puisque l'on n'effectuait la répartition qu'après le paiement des bonis revenant aux pilotes de classe A.

Il se plaignit que les états financiers donnés aux pilotes par la corporation sont incomplets et indiquent seulement le montant payé à chaque pilote sur le fonds commun au cours de l'année, mais non le montant versé au fonds commun pour les services du pilote et que les pilotes ne peuvent donc vérifier, d'après ces états, le coût réel du fonctionnement de la corporation (Cf. p. 713 et pp. 848-849).

Le pilote Hamelin déclara néanmoins qu'aucune discrimination n'a été faite à l'égard des dissidents et l'on n'a jamais exercé de pression sur eux pour les faire changer d'avis.

Il était opposé à la recommandation de la Fédération des pilotes visant à confier l'administration du service de pilotage aux pilotes eux-mêmes par l'intermédiaire de leur corporation, parce que les pilotes ne sont pas des hommes d'affaires et que, de plus, leur travail ne leur laisse pas de temps pour d'autres occupations.

Il participa à la grève de 1962, non pas tellement par conviction mais pour éviter des difficultés avec ses collègues.

c) La Corporation des pilotes de port de Montréal

A la fin de 1957, les 12 pilotes nouvellement brevetés formant le groupe des pilotes de port de Montréal décidèrent de former une association professionnelle et, suivant en cela l'exemple donné l'année précédente par les pilotes de Saint-Laurent—Kingston—Ottawa, parmi lesquels certains d'entre eux avaient été recrutés, ils optèrent pour une corporation.

Les lettres patentes furent émises par le Secrétaire d'État, le 2 janvier 1958, les constituant en corporation en vertu de la Partie II de la Loi fédérale sur les compagnies (pièce 792).

La nature de cette corporation et ses buts sont les mêmes que ceux de la Corporation des pilotes du bas Saint-Laurent (Cf. pp. 286 et suiv.) et de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central.

Bien que, comme pour les autres corporations du même genre, l'affiliation ne soit pas automatique, tous les brevetés à titre de pilotes de port s'affilièrent à leur corporation dès l'obtention de leur brevet. Chacun d'eux signa aussi une procuration au nom de la corporation, l'autorisant à recevoir pour son compte, de l'autorité de pilotage, toutes les recettes de pilotage lui revenant (pièce 793).

La corporation est administrée par un conseil d'administration de 5 membres, soit un président, un vice-président et trois administrateurs élus pour un an. La liste des membres du bureau et des administrateurs de la corporation entre 1958 et 1964 indique que presque tous les pilotes de port eurent la possibilité de faire partie du conseil d'administration de leur association professionnelle: 14 sur 16 avaient alors été administrateurs pendant au moins une année.

Ni le secrétaire ni le trésorier n'ont besoin d'être pilote. En fait, depuis la création de la corporation, ces deux postes ont été confiés à un courtier en assurances, M. Jacques R. Saucier, comme occupation à temps partiel. M. Saucier est également secrétaire-trésorier des deux autres corporations du même genre, la Corporation des pilotes du fleuve Saint-Laurent et de la Voie maritime et la Corporation des pilotes du haut Saint-Laurent. Son bureau particulier sert de siège d'affaires de la corporation.

COMMENTAIRE

Comme ce fut le cas dans les autres corporations de pilotes, tous les pilotes de port de Montréal brevetés depuis la formation de leur corporation s'y sont affiliés volontairement. Au regard des autres corporations, la question fut soulevée de savoir si les nouveaux pilotes brevetés sont vraiment en position de décider librement. Il est peu probable qu'ils aient eu l'occasion d'obtenir des détails sur toutes les conséquences que l'affiliation implique et ils subissent une pression morale considérable du fait qu'ils ne sont pas en position de s'opposer fermement au groupe. A ce moment, leur motivation doit être d'encourager leurs collègues à les reconnaître et à les accepter. Dans le cas des pilotes de port de Montréal, la pression morale est plus accentuée du fait de la procédure d'admission dans le service; on leur accorde d'abord un brevet de stage et un pilote stagiaire doit sentir qu'il serait tout à fait malavisé de froisser ses collègues en refusant de s'affilier à la corporation, alors que leur appréciation favorable de ses services professionnels sera

un facteur déterminant quand viendra le temps d'obtenir son brevet permanent. Il semblerait donc que la liberté de décision reste purement théorique et que le nouveau pilote n'ait aucun choix en dehors de l'affiliation. Une fois affilié à la corporation, le règlement prétend lui dénier le droit d'en sortir. Il en résulte qu'en pratique la corporation est une association professionnelle obligatoire. Bien que le résultat soit fort désirable, la Commission estime le procédé mauvais. La situation sera redressée si, comme la Commission le recommande, chaque groupe de pilotes forme une corporation professionnelle statutaire (Cf. *Titre I*, recommandation générale 25, p. 603).

d) *Finances*

Bien que la Corporation des pilotes de fleuve et celle des pilotes de port fonctionnent comme si elles étaient des associations aux fins de la mise en commun, leur méthode comptable et leurs états financiers ne sont pas comparables, car elles ont adopté des modes différents de mise en commun. En outre, bien qu'en pratique leurs méthodes de rémunération des pilotes soient en général les mêmes, c.-à-d. un mode de mise en commun géré par la Corporation des pilotes, la législation pertinente est différente.

Leur comptabilité et leurs registres respectifs sont vérifiés par des comptables agréés qui certifient leurs états financiers annuels.

Corporation des Pilotes du Saint-Laurent Central

Comme c'est le cas pour la Corporation des pilotes de Québec, les opérations financières de la Corporation des pilotes de fleuve de Montréal portent sur deux domaines distincts, à savoir les propres opérations financières de la corporation et la gestion et l'administration du fonds commun. Cependant, le règlement de Montréal reconnaît à l'association professionnelle des pilotes de fleuve de Montréal le droit de recevoir les recettes de pilotage pour le compte des pilotes de fleuve, acceptant ainsi indirectement leurs règles de mise en commun.

Un autre problème, mise à part la question de la légalité du règlement, se posa du fait qu'on ne modifia pas celui-ci pour prévoir, lorsque la *United Montreal Pilots* cessa d'exister à la fin de 1968, que les gains des pilotes seraient désormais versés à la Corporation des pilotes. Lorsque celle-ci commença à fonctionner en 1959, elle assumait au lieu et place de l'association, la gestion du fonds commun. Le règlement, cependant, ne fut pas modifié, probablement parce que la corporation n'était pas, contrairement à l'association, pleinement représentative. L'autorité de pilotage continue à émettre les chèques payables à la *United Montreal Pilots* qui n'existe plus, et la Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central a dû avoir recours à l'artifice (d'une légalité pour le moins douteuse) d'un compte bancaire spécial au nom de la «Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central *in trust* pour la *United Montreal Pilots*» afin de pouvoir encaisser les chèques et prendre possession des gains des pilotes (pièce 1539i). Du fait de la légalité dou-

teuse de cette disposition du règlement, temporairement couverte par la législation transitoire de l'article 7 de la modification apportée en 1969 à la Loi sur la marine marchande (Cf. p. 604), l'autorité de pilotage n'a pas l'intention de faire la modification nécessaire avant que la nouvelle loi sur le pilotage prévue ne soit adoptée (pièce 1539j).

Cependant, la disparition de l'association a compliqué la gestion du fonds commun, limitée maintenant aux membres de la Corporation puisqu'elle est uniquement régie par le règlement n° 2 de celle-ci. A chaque distribution, les deux derniers pilotes dissidents reçoivent les droits qu'ils ont gagnés par leurs services, déduction faite de la cotisation obligatoire à la caisse de retraite et d'une contribution, au prorata des gains, aux frais d'administration de la corporation. On ne les fait pas contribuer aux autres dépenses du groupe, c.-à-d. les cotisations à la fédération, puisqu'ils n'en font plus partie, ni aux primes de l'assurance-groupe dont ils ne bénéficient plus. Ces deux pilotes sont cependant régis par la même procédure d'affectations, mais ne bénéficient pas des prestations de maladie prévues par les règles de mise en commun (pièce 1539i). C'est, entre autres choses, pour des situations de ce genre que la Commission a fait sa recommandation générale 25 (Cf. *Titre I*, p. 603).

Les opérations de la corporation sont financées de la même façon qu'à Québec. Bien que l'article 74 du règlement n° 1 de la corporation prévoit la méthode normale de financement, c.-à-d. par les droits réguliers et spéciaux, les opérations financières sont faites comme si la corporation était l'association de mise en commun: elle acquitte en priorité ses propres dépenses administratives sur le fonds commun. Les remarques faites aux pages 297-298 s'appliquent ici.

La procédure différente adoptée pour les opérations financières résulte d'un mode de mise en commun fondamentalement distinct. Néanmoins, les deux circonscriptions utilisent la même méthode pour leurs états financiers, mais celle-ci, bien adaptée au système adopté par la Corporation des pilotes de Québec, ne l'est pas à la procédure suivie par la Corporation des pilotes de Montréal; il en résulte donc une grande confusion.

Tandis que la méthode de détermination des droits au partage est en principe la même, c.-à-d. fondée sur les tours, la valeur de base d'un tour et le mode de financement de la distribution sont totalement différents. On fonde le partage sur l'argent effectivement disponible et non sur le montant des droits gagnés; en d'autres termes, sur les recettes et non sur le revenu. Le seul avantage de cette méthode est l'absence de difficultés pour financer la distribution puisque l'on dispose de fonds pour le paiement immédiat. (Pour d'autres remarques sur la valeur d'un tel mode de mise en commun, cf. pp. 843 et suiv.) Il n'y a ni avances ni distributions provisoires, chaque paiement étant complet et définitif. Il en résulte que la valeur d'un tour varie

d'une distribution à l'autre au cours de la même année et qu'il y a autant de périodes de mise en commun que de distributions. Avec ce mode de mise en commun, les états financiers réels se rapportent à chaque distribution, mais ne sont pas les états annuels de la corporation.

Un état des *Encaissements* et *Débours* semblerait être la méthode convenable pour comptabiliser ce genre d'opérations de mise en commun. L'état des *Revenus* et *Dépenses*, qu'on établit à la place, est non seulement vide de sens en l'occurrence, mais crée de la confusion en indiquant de forts montants de gains non distribués qui, tous les fonds disponibles l'ayant été, correspondraient aux comptes à recevoir, c.-à-d. aux droits gagnés mais non encore perçus à la date de la distribution.

Comme il faut garder de l'argent en caisse pour couvrir les dépenses administratives périodiques ou prévues, ce mode de mise en commun oblige à établir des réserves que l'on déduit des fonds partagés. La confusion est encore aggravée du fait qu'en règle générale les fonds qui restent disponibles après constitution de ces réserves ne sont pas entièrement partagés, le montant du partage étant fixé par décision administrative du conseil d'administration de la corporation.

En fait, la procédure suivie est celle d'une société par actions, mais ne convient ni à une corporation créée en vertu de la Partie II de la Loi fédérale sur les corporations ni à la gestion d'une mise en commun. Les administrateurs de la corporation traitent les gains des pilotes comme étant des gains de la corporation sur lesquels elle aurait des pouvoirs illimités. Le total des gains non distribués (espèces et comptes à recevoir) est appelé le «Fonds de la corporation», et les parts des pilotes prennent la forme de dividendes distribués sur les propres bénéfices de la corporation à l'entière discrétion de son conseil d'administration (c'est la raison du chiffre rond d'une part maximale sur le fonds commun; p. ex., le montant global de toutes les distributions fut en 1966 de \$16,050; en 1967 de \$16,000; en 1968 de \$15,475). Il est certain que c'est la raison pour laquelle certains pilotes se sont plaints que la corporation n'avait pas rendu des comptes véritables et complets de leurs gains (Cf. pp. 727-728).

La pièce 567, p. ex., est le rapport financier qui fut envoyé aux pilotes et supposé rendre compte du partage du fonds commun «pour le mois de mai 1963». Ce rapport contient trois états:

- (i) un état de l'actif et du passif indiquant la situation financière au 31 mai, après la distribution;
- (ii) un état des revenus et dépenses indiquant les revenus gagnés et les dépenses engagées au cours de la période de mise en commun qui, dans ce cas, correspondait au mois de mai;
- (iii) une ventilation par pilote de la «distribution régulière».

L'état *Actif et Passif* constitue le «bilan» au 31 mai qui, après distribution, indique un actif de \$200,710, ventilé comme suit:

Fonds disponibles (en caisse ou en banque).....	\$	2,067.64
Comptes à recevoir—		
Droits perçus par l'autorité de pilotage.....	\$	73,937.62
Droits gagnés mais non perçus.....	\$	112,510.06
		186,447.68
Dépôt—Hydro-Québec.....		25.00
Valeur des meubles moins réserve pour dépréciation.....		12,169.68
Actif total.....	\$	200,710.00

L'état du passif se présente sous la forme suivante (les rubriques en italiques ne figurent pas sur l'état, elles ont été ajoutées par la Commission pour plus de clarté):

<i>Passif de la Corporation</i>		
Comptes à payer.....	\$	6,582.90
Réserve pour frais d'administration.....		3,000.00
Réserve pour achat de meubles.....		(7,221.56)
<i>Actif appartenant aux pilotes</i>		
(appelé le Fonds de la Corporation).....		198,348.66
Passif total.....	\$	200,710.00

L'état des Revenus et Dépenses indique dans la colonne des revenus les gains des pilotes pendant le mois, soit \$206,849.03 (dont la majeure partie se retrouve dans les \$186,447.68 de comptes à recevoir indiqués au bilan). La colonne des dépenses indique le montant total des frais d'administration, soit \$5,932.07, sans aucun détail. Elle indique aussi le montant total des sommes ne rentrant pas au fonds commun, payées aux pilotes; le montant payé à la caisse de retraite et la distribution de l'argent du fonds commun (appelée «distribution régulière») payé aux pilotes. Le total en était de \$130,127.49, laissant un surplus pour le mois de \$70,789.47 (ajouté au «Fonds de la Corporation», ce qui le porte au total de \$198,348.66 indiqué dans le bilan). Le «Fonds de la Corporation» ne fut pas partagé entre les pilotes auxquels il appartenait, par suite du manque d'argent disponible pour faire une distribution plus importante. Le «Fonds de la Corporation» consistait surtout en droits de pilotage gagnés mais non encore perçus au 31 mai.

Le troisième document donne les détails des paiements faits aux pilotes et appelés «distribution régulière», c.-à-d. la part payée à chaque pilote à même le montant net du fonds commun. La procédure suivie par le conseil d'administration pour fixer le montant d'une «distribution régulière» donnée consiste, conformément à la procédure de dividendes, à établir le montant

de la part maximale à payer, en ce cas \$930. Le montant des parts fractionnaires est déterminé par la classe du pilote et par le mode de partage des tours. Le détail des autres gains de pilotage non versés au fonds commun, mais payés directement aux pilotes (mouvements, retenues, annulations, indemnités de transport et bonis de la classe A) ne figure ni dans cet état ni dans les autres sections des rapports de distributions périodiques. Seul le montant global de chaque article est indiqué dans l'état des Revenus et Dépenses.

Le rapport financier annuel (pièce 785) se présente sous la forme de quatre documents établis selon la même procédure:

- (i) Un bilan, c.-à-d. un état de l'Actif et du Passif, indique la situation financière au dernier jour de l'année financière. L'année financière coïncidait auparavant avec l'année civile, mais depuis 1968 elle se termine le 30 novembre. Il s'ensuit qu'en comparant les chiffres de 1968 avec ceux des années précédentes, il faut se rappeler que l'état financier de 1968 ne couvre que 11 mois d'opérations.
Cet état indique donc, au dernier jour de l'année financière, l'argent disponible; les divers comptes à recevoir, répartis selon l'année où ils ont été gagnés; la valeur des biens meubles moins la dépréciation. Le passif indique la réserve gardée pour faire face aux frais administratifs anticipés de la corporation, la réserve pour dépréciation des biens meubles et, enfin, le «Fonds de la Corporation» qui, au 31 décembre 1967, était de \$474,130.12. L'argent en caisse et en banque était alors de \$125,482.06, somme dont la majeure partie aurait pu et, conformément aux règles de mise en commun, aurait dû être partagée entre les pilotes puisqu'il ne restait aucun compte à payer.
- (ii) Un second état établit le surplus en caisse à la fin de l'année financière. Il indique le surplus au début de l'année plus l'augmentation ou la diminution des deux réserves mentionnées ci-dessus et le surplus ou le déficit des opérations pour l'année courante.
- (iii) Le troisième état, celui des Revenus et Dépenses, indique le montant des droits gagnés par les pilotes et les autres postes de revenu portés au crédit des pilotes et de la corporation au cours de l'année ainsi que les dépenses engagées pendant l'année.

Le déficit apparaissant ci-dessous n'est pas réel puisque l'actif non distribué à la fin de 1967, après déduction de ce déficit, indique un solde non distribué de \$474,130.12 (dont \$125,482.06 en disponibilités). Ce chiffre, vide de sens, résulte de l'adoption, pour les états financiers, de la procédure normale de rapports des opérations financières d'une corporation à même ses propres actifs alors que ces états sont supposés rendre compte de la gestion du fonds commun.

<i>Pour 1967, les revenus étaient les suivants:</i>	
Droits gagnés par les pilotes.....	\$ 2,523,010.41
Valeur des tours fictifs payés par la Fédération des pilotes..	13,422.90
Intérêts sur les dépôts.....	772.34
Revenu total.....	\$ 2,537,205.65
<i>Les dépenses comprenaient:</i>	
Administration (détails fournis).....	\$ 64,911.52
Dépenses de groupe (cotisations à la Fédération, primes d'assurance-groupe).....	98,437.37
Paiements aux pilotes:	
Distributions régulières.....	2,095,668.40
Droits non mis en commun.....	170,012.21
Cotisations obligatoires à la caisse de retraite.....	253,788.87
Déficit.....	(\$ 145,612.72)

- (iv) Le quatrième état indique ce qui a été payé effectivement à chaque pilote au cours de l'année financière et la nature de ces paiements, c.-à-d. ses parts de distributions dites «régulières» et le montant perçu des droits non mis en commun qu'il a gagnés. Il indique aussi le nombre des tours de partage au crédit de chaque pilote à la fin de l'année, le nombre de mouvements et de trajets de classe A qu'il a effectués, le nombre de retenues et d'annulations, ainsi que le nombre de fois qu'il a eu droit à l'allocation de transport pour embarquer ou débarquer à l'écluse de Saint-Lambert. En 1967, le montant total maximal des parts du fonds commun fut de \$16,000 et le montant total maximal payé à un pilote, de \$19,072.90, sans compter les sommes payées pour son compte, soit les cotisations à la caisse de retraite, à l'assurance-groupe et à la fédération.

La confusion entre les opérations financières de la corporation et celles du fonds commun a porté à croire que l'administration sous le régime de la corporation a coûté substantiellement plus cher que sous celui de l'association. Cependant, une étude de l'état annuel des Revenus et Dépenses dissipe facilement cette impression. Contrairement à l'état correspondant du rapport financier de la Corporation de Québec, on détaille et on ventile les divers postes de dépenses, si bien qu'il est facile de distinguer ceux qui se rapportent à l'administration de la corporation de ceux qui concernent les dépenses de groupe et les paiements aux pilotes.

Afin d'établir le coût réel des opérations de la corporation, il est nécessaire aussi d'obtenir la valeur monétaire des tours fictifs accordés aux administrateurs et autres pilotes pour le temps consacré aux affaires de la corporation et à des occupations bénévoles aux pilotes en tant que groupe. Comme à Québec, la pratique des tours fictifs est apparue avec la corporation.

Circonscription de pilotage de Montréal

Le nombre des tours fictifs attribués chaque année figure au tableau de la page 846. Il indique la moyenne annuelle de la valeur pécuniaire de ces tours parce qu'aucun détail n'en a été gardé et qu'elle varie d'une distribution à l'autre par suite de la manière dont les pilotes de fleuve gèrent leur fonds commun.

Le tableau suivant indique, pour les années 1955 à 1968 les dépenses de l'association et de la corporation, ventilées de manière à indiquer séparément les dépenses engagées pour les pilotes en tant que groupe et les dépenses afférentes aux opérations de la corporation, avec la valeur des tours fictifs, afin d'indiquer avec précision le montant des frais administratifs de la corporation.

Année	Total des dépenses à l'exclusion des paiements aux pilotes et à la caisse de retraite		Dépenses administratives		
	Dépenses autres que les dépenses administratives*	Valeur pécuniaire des tours fictifs	Dépenses	Total	
<i>Association</i>					
1955.....	25,807.76	3,950.64	21,857.12	—	21,857.12
1956.....	30,977.93	4,913.88	26,064.05	—	26,064.05
1957.....	47,159.11	5,663.28	41,495.83	—	41,495.83
1958.....	48,389.25	5,328.00	43,061.25	—	43,061.25
<i>Corporation</i>					
1959.....	59,208.47	9,685.07	49,523.40	—	49,523.40
1960.....	67,132.29	16,892.50	50,239.79	11,065.56	61,305.35
1961.....	64,374.97	21,166.00	43,208.97	8,221.46	51,430.43
1962.....	86,188.25	36,925.00	49,263.25	14,677.16	63,940.41
1963.....	117,020.35	71,557.30	45,463.05	20,858.18	66,321.23
1964.....	107,738.28	63,633.64	44,104.64	12,040.50	56,145.14
1965.....	127,860.98	67,023.92	60,837.06	n/a	n/a
1966.....	138,854.07	75,794.68	63,059.39	n/a	n/a
1967.....	163,348.89	98,437.37	64,911.52	n/a	n/a
1968.....	159,057.48	100,079.35	58,978.13	32,486.16	91,464.29

*A l'exclusion du coût d'achat de meubles, mais y compris la part de la réserve pour leur dépréciation.

Le total des dépenses, à l'exclusion des paiements aux pilotes et à la caisse de retraite, s'est accru considérablement au cours des 14 dernières années (516.3%), mais il est évident, d'après le tableau précédent, que cet accroissement résulte des dépenses faites pour le compte des pilotes, soit les cotisations à la fédération et les primes d'assurance-groupe, qui sont passées de \$3,950.64 en 1955 à \$100,079.35 en 1968. Au contraire, les frais administratifs accusent un faible accroissement normal depuis les débuts de la corporation.

Le tableau de la page 738 donne, pour quelques années données, la ventilation des dépenses du fonds commun avant les paiements aux pilotes et à la caisse de retraite.

Ce tableau montre que les dépenses administratives se sont accrues à un rythme normal compte tenu de l'inflation, de l'augmentation du nombre des pilotes et des nombreux problèmes professionnels qui ont requis l'attention de la corporation. La comparaison avec les dépenses de la Corporation des pilotes de Québec montre que l'augmentation au cours de la même période de 14 ans a été beaucoup plus forte à Québec—Corporation de Québec, 298.6% contre 169.8% pour la Corporation des pilotes de fleuve de Montréal.

Le poste *Statistiques* représente les dépenses engagées par la corporation pour tenir des données précises et détaillées. La corporation mit fin à ce projet en 1967 à cause des frais et du temps nécessaires et aussi parce que le service d'ordinateur du ministère des Transports fournit maintenant les renseignements voulus.

Le montant et le nombre de catégories des dépenses de groupe ont cependant augmentés. Le poste *Cotisations aux associations* ne comprend maintenant que les cotisations annuelles et les contributions spéciales à la Fédération des pilotes (l'affiliation obligatoire à la Guilde de la marine marchande du Canada cessa en 1966). A l'origine, les pilotes n'avaient aucune assurance-groupe mais, en 1963, ils contractèrent une assurance-groupe contre les risques de décès, d'accidents ou de maladie et, en 1966, une assurance de protection contre la suspension ou la perte du brevet.

Le commentaire de la page 305 s'applique ici *mutatis mutandis*. On se référera aussi à la page 852, pour le commentaire sur le mode de mise en commun.

Corporation des pilotes de port

Les opérations financières et la procédure de financement de cette corporation sont les mêmes que celles de la Corporation des pilotes de fleuve, mais leurs états financiers ne sont pas comparables parce que les modes de mise en commun diffèrent et les rapports réguliers de la corporation ont été élargis pour inclure un compte complet et précis des opérations du fonds commun.

Bien que la corporation n'impose pas de cotisations (autorisation du règlement n° 1 de la corporation, art. 37, et du règlement n° 3, art. 9 [pièce 792]), les nouveaux membres sont soumis à un droit d'entrée de \$150, conformément à l'article 37(a) du règlement n° 1 de la corporation (modification en date du 24 octobre 1960). Ces droits sont versés au fonds commun et partagés avec les autres revenus de ce fonds. Le fondement de ce droit est que les nouveaux membres devraient contribuer à la dépense

DÉPENSES ADMINISTRATIVES ET DÉPENSES DE GROUPE DES PILOTES DE FLEUVE DE MONTRÉAL

Poste de dépense	United Montreal Pilots			Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central		
	1955	1958	1960	1964	1968	
<i>Dépenses administratives</i>						
Personnel:						
Salaires.....	\$ —	\$ —	\$ 17,083.46	\$ 17,995.00	\$ 16,947.53	
Caisse de retraite.....	—	—	—	—	673.20	
Assurance-chômage et Régime des rentes du Québec.....	—	—	73.96	45.96	285.62	
Bureau:			17,157.42	18,040.96	17,906.35	
Électricité, téléphone, loyer et eau.....	2,040.50	2,176.57	2,636.70	2,567.07	5,756.27	
Assurance: contre les malversations, l'incendie, vol, etc.....	283.17	285.00	652.07	767.78	189.26	
Fournitures de bureau, imprimerie, etc.....	1,068.63	811.50	2,406.25	2,735.70	3,028.57	
Timbres, télégrammes et entretien.....	532.46	541.53	1,546.80	1,239.12	1,214.11	
Réserve pour dépréciation.....	788.30	830.14	1,346.71	1,621.10	1,407.94	
Administrateurs et comités.....	4,528.21	4,545.42	9,588.10	7,700.31	17,781.78	
Honoraires: conseillers juridiques, experts, comptables, économistes.....	12,120.50	32,636.58	14,393.75	5,942.79	8,415.43	
Commission royale d'enquête sur le pilotage.....	—	—	—	1,724.90	2,399.69	
Statistiques.....	—	—	—	1,140.95	—	
Divers.....	495.35	1,234.51	511.99	623.96	878.73	
Total des dépenses d'administration.....	21,857.12	43,061.25	50,239.79	44,104.64	58,978.13	
<i>Dépenses de groupe</i>						
Assurances-groupe.....	—	—	—	31,899.64	71,297.10	
Certificats d'assurance.....	—	—	—	—	3,976.00	
Cotisations aux associations.....	3,950.64	5,328.00	16,892.50	31,734.00	24,806.25	
Total des dépenses de groupe.....	3,950.64	5,328.00	16,892.50	63,633.64	100,079.35	
Total général.....	\$ 25,807.76	\$ 48,389.25	\$ 67,132.29	\$ 107,738.28	\$ 159,057.48	

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS : pièce 785.

faite par les autres pilotes pour organiser la corporation, sous forme d'un remboursement partiel versé au fonds commun. Jusqu'ici, ce droit d'entrée a été imposé à quatre reprises.

Du point de vue de la législation en vigueur, il existe aussi une autre différence: non seulement le règlement ne reconnaît pas à la corporation le droit d'encaisser les gains des pilotes, mais il fixe le mode de rémunération des pilotes de port, soit un mode de mise en commun fondé sur la disponibilité pour le service, devant être géré par l'autorité de pilotage (règlement, art. 46). A l'origine, on suivit cette procédure, qui fut abandonnée lorsque l'autorité reçut une procuration signée par chaque pilote l'autorisant à payer pour son compte à la corporation les droits qu'il avait gagnés (pièce 1501a). Depuis lors, l'autorité de pilotage a remis à la Corporation des pilotes de port tous les droits perçus pour les mouvements dans le port de Montréal, effectués ou non par des pilotes de port, en laissant à la corporation le soin de leur distribuer les gains suivant leur propre mise en commun.

Les opérations du fonds commun étant combinées avec celles de la corporation, les états financiers normaux de la corporation ne signifieraient à peu près rien s'ils n'étaient accompagnés de deux états qui, contrairement à ceux de la Corporation des pilotes de fleuve de Montréal, fournissent des détails complets sur le mode de mise en commun par lequel s'effectue la répartition de tous les gains. Cela est possible parce que les pilotes de port ont adopté une procédure de véritable mise en commun identique à celle en vigueur dans la circonscription de Québec, sauf en ce qui concerne les modalités de paiement aux pilotes de leur part de la distribution. La période de mise en commun correspond à l'année civile; le nombre des unités de partage est déterminé par le nombre de tours, c.-à-d. en proportion du travail accompli; la valeur de ces unités de partage est établie sur la base des droits de pilotage gagnés au cours de la période de mise en commun, mais les parts ne sont payées qu'au fur et à mesure de la perception des droits partagés. En conséquence, les opérations d'une période de mise en commun ne sont closes que lorsque les derniers droits de pilotage correspondant à cette période ont été perçus ou rayés des comptes à titre de mauvaises créances.

Le rapport financier annuel (pièce 802) comprend trois états:

- (i) un bilan arrêté à la fin de l'année financière;
- (ii) un état des encaissements et débours pour l'année financière avec, à l'appui, un tableau où figurent en détail les sommes versées à chaque pilote sur sa part et sur les autres montants qui lui sont dus pour la période courante de mise en commun et sur tous les soldes impayés des distributions antérieures;
- (iii) un état financier complet, équivalant à un état des Revenus et Dépenses, expliquant les opérations de mise en commun avec deux

documents à l'appui, un état détaillé du passif du fonds commun et un état indiquant pour chaque pilote les sommes auxquelles il a droit sur le fonds commun, ce qu'on lui a payé au cours d'une période de mise en commun et la partie non soldée à la fin de cette période.

Le premier état est un bilan indiquant la situation en ce qui concerne l'actif et le passif de la corporation à la fin de l'année financière, soit au 31 décembre. Les seuls postes de la colonne de l'actif sont «Argent disponible» et «Comptes à recevoir». Du fait des arrangements spéciaux que la corporation a pu conclure, elle ne possède ni mobilier de bureau ni biens meubles. Le travail d'administration et de secrétariat, d'un volume relativement faible, est effectué à temps partiel par le secrétaire-trésorier de la corporation dans son bureau personnel. La corporation ne conserve ni fonds corporatif ni réserve. Étant donné les modalités de chaque distribution, les comptes à recevoir sont ventilés par période de mise en commun. Au 31 décembre 1968, l'actif porté au bilan était le suivant:

BILAN

<i>Actif</i>	
Argent disponible.....	\$ 3,013.46
Comptes à recevoir pour droits gagnés:	
Saison 1966.....	\$ 36.80
Saison 1967.....	297.66
Saison 1968.....	39,310.43
	39,644.89
Actif total:.....	\$ 42,658.35

La section du passif reflète le mode de mise en commun et la méthode de financement. La mise en commun se fonde sur les gains et les dettes. Les dettes contractées au cours d'une période de mise en commun donnée et non payées à la fin de cette période ne sont réglées que par prélèvements sur les encaissements de gains concernant cette période. Les dépenses administratives viennent en priorité sur le solde à payer de la distribution générale. On ne conserve aucune réserve pour les dépenses d'exploitation qui seront engagées au début de la période suivante de mise en commun; celles-ci sont réglées par des prélèvements sur l'argent disponible et que l'on rembourse dès que l'on encaisse des fonds suffisants qui se rapportent à la période concernée. Comme tous les gains entrent dans le calcul des parts des pilotes,

on ne reporte aucun montant non distribué sur la période suivante de mise en commun, mais seulement des comptes à payer.

Le passif à la fin de l'année financière 1968 était le suivant:

<i>Passif</i>	
Comptes à payer pour dépenses administratives.....	\$ 492.98
Comptes à payer aux pilotes sur:	
Sommes non mises en commun, saison 1967.....	\$ 8.47
Sommes non mises en commun, saison 1968.....	4,153.93
Sommes versées au fonds commun en 1964.....	193.50
Sommes versées au fonds commun en 1966.....	105.70
Sommes versées au fonds commun en 1967.....	1,885.00
Sommes versées au fonds commun en 1968.....	35,818.77
	42,165.37
Total.....	\$ 42,658.35

Le second document est un état des encaissements et débours pour l'année financière dans lequel on ne tient donc compte que des opérations de caisse.

La section des encaissements indique d'abord l'argent disponible au premier jour de l'année, et ensuite les droits de pilotage encaissés par l'autorité de pilotage et remis à la corporation au cours de cette année, ventilés suivant la période de mise en commun à laquelle ils se rapportent. Les encaissements pour l'année 1968 étaient les suivants:

Disponibilités au 1 ^{er} janvier 1968.....	\$ 26,446.97
Encaissements, saison 1964.....	\$ 112.50
" saison 1966.....	72.45
" saison 1967.....	25,310.42
" saison 1968.....	228,930.70
	254,426.07
Total.....	\$ 280,873.04

L'état des débours indique les paiements de dépenses administratives faites au cours de l'année ou restant à payer pour l'année précédente, les paiements de dépenses de groupe, soit les cotisations à la fédération et l'assurance-groupe, divers paiements aux pilotes sur le solde de leurs parts et d'autres sommes qui leur reviennent pour diverses périodes de mise en

Circonscription de pilotage de Montréal

commun; enfin, les fonds disponibles à la fin de l'année. Les débours pour 1968 étaient les suivants:

Dépenses administratives:	
Paiements de comptes dus de l'année précédente.....	\$ 1,447.31
Dépenses courantes.....	10,174.29
Dépenses de groupe:	
Cotisations à la fédération.....	\$ 3,500.00
Assurance-groupe.....	11,681.56
	<hr/>
	15,181.56
Paiements aux pilotes:	
Retenues, 1964.....	6.00
" 1966.....	3.45
" 1967.....	3,494.97
" 1968.....	15,534.60
	<hr/>
	19,039.02
Net, fonds commun 1967.....	\$ 45,017.40
Net, fonds commun 1968.....	187,000.00
	<hr/>
	232,017.40
Total des débours.....	
	\$ 277,859.58
Disponibilités au 31 décembre 1968.....	\$ 3,013.46

Deux documents à l'appui donnent le détail des paiements faits à chaque pilote ou pour son compte au cours de l'année sur ce qui lui revenait pour la période courante de mise en commun et sur les soldes des périodes précédentes.

Un troisième document donne le calcul et la répartition de la mise en commun courante, effectués sur la base des recettes et débours. Il indique toutes les recettes de pilotage, y compris celles qui sont versées au Receveur général du Canada (frais de location des radiotéléphones) pour la période de mise en commun, laquelle correspond à l'année civile. Ce résultat est obtenu en additionnant toutes les factures envoyées par l'autorité de pilotage pour les droits de pilotage payables pour les mouvements dans le port de Montréal et les droits accessoires gagnés par les pilotes de port, soit les retenues et les annulations. On obtient le montant net du fonds commun en déduisant les recettes qui n'y entrent pas, c.-à-d. les frais de location des radiotéléphones, les droits de retenues et d'annulations qui appartiennent aux pilotes concernés, et les dépenses administratives engagées au cours de l'année. La somme qui reste constitue le montant net du fonds commun sur lequel on établit les parts des pilotes. L'un des documents à l'appui est la liste de ces parts.

En 1968, le revenu net mis en commun s'élevait à \$238,000.33, ce qui donnait à chaque pilote une part de \$11,900.00 plus 1 ou 2¢. Le calcul en était le suivant:

Recettes, 1968.....		\$ 269,946.13
Moins:		
Frais de location de radiotéléphones.....	\$ 1,590.00	
Droits de retenues et d'annulations.....	19,688.53	
Dépenses administratives.....	10,667.27	
Revenu net mis en commun.....		\$ 238,000.33

Suit une section qui indique le montant payé sur le revenu net mis en commun aux pilotes ou pour leur compte, et le solde dû. Les documents à l'appui donnent la ventilation par pilote. Voici les chiffres pour 1968:

Paiements effectués:		
Pour le compte des pilotes (primes d'assurance et cotisations à la fédération).....	\$ 15,181.56	
Aux pilotes.....	187,000.00	
Solde du fonds commun net, à titre de comptes à payer aux pilotes.....	35,818.77	
Revenu net mis en commun.....		\$ 238,000.33

Les états financiers de la Corporation des pilotes de port séparent clairement les dépenses de groupe payées sur le fonds commun pour le compte de chaque pilote et les dépenses administratives. Cependant, pour faciliter les comparaisons, on les a groupées ici de la même façon qu'aux pages 299 et 736. Pour établir le coût réel de l'administration, on a indiqué et inclus la valeur des tours fictifs dont bénéficient les administrateurs de la corporation. Le tableau est établi sur la base du passif (et non des dépenses).

Année*	Passif du fonds commun		Coût de l'administration		
	Total avant la distribution	Autre que le coût de l'administration	Passif administratif	Valeur des tours fictifs aux administrateurs**	Total
1959/60.....	16,808.46	10,602.45†	6,206.01	néant	6,206.01
1960/61.....	14,141.32	9,633.26	4,508.06	1,332.09	5,840.15
1961†.....	15,715.40	10,514.40	5,201.00	819.54	6,020.54
1962.....	16,850.89	10,642.88	6,208.01	2,537.60	8,745.61
1963.....	20,750.17	11,794.53	8,955.64	4,130.28	13,085.92
1964.....	21,570.22	11,778.28	9,791.94	3,185.52	12,977.46
1965.....	26,513.02	17,579.80†	8,933.22	2,133.81	11,067.03
1966.....	29,245.32	19,659.48†	9,585.84	1,739.99	11,325.83
1967.....	25,206.94	15,224.41	9,982.53	1,764.85	11,747.38
1968.....	25,848.83	15,181.56	10,667.27	3,631.88	14,299.15

*L'année 1958-1959 ne figure pas par suite de l'insuffisance de renseignements.

**Cf. tableaux pp. 736 et 770.

†Y compris les salaires des aspirants pilotes.

‡1/3/61—31/12/61, substitution de l'année civile à l'année financière.

Circonscription de pilotage de Montréal

La nature et le montant des divers articles de dépenses d'exploitation sont à peu près constants d'une année à l'autre. Voici une ventilation des dépenses de la corporation pour 1968:

Frais administratifs:		
Rémunération du secrétaire-trésorier.....	\$ 4,600.00	
Conseillers juridiques.....	3,177.10	
Surveillance des mouvements libres.....	202.00	
Frais de réunions.....	271.59	
Frais payés aux administrateurs.....	934.19	
Frais de congrès.....	425.85	
Fournitures de bureau.....	152.44	
Téléphone et télégrammes.....	48.49	
Timbres.....	62.00	
Frais bancaires.....	15.30	
Commission royale d'enquête.....	51.50	
Cadeaux de Noël et fleurs.....	271.81	
Vérification des comptes.....	450.00	
Divers.....	5.00	
		\$ 10,667.27
Autres débours sur le fonds commun:		
Primes d'assurance.....	11,681.56	
Cotisations et congrès de la fédération.....	3,500.00	15,181.56
Total des débours sur le fonds commun avant la distribution aux pilotes.....\$ 25,848.83		

Un autre poste de dépenses n'est pas fréquent: la rémunération des aspirants pilotes. Il a toujours été d'usage de rémunérer les candidats au pilotage portuaire au cours de leur courte période de formation. Les fonds nécessaires pour rémunérer le premier groupe, en 1957 et 1958, furent fournis par les membres de la Fédération des armateurs (Cf. pp. 717 à 719) et pour les groupes ultérieurs les pilotes de port les prirent sur le fonds commun, à titre de dépenses administratives (Cf. p. 720). Jusqu'à ce jour les pilotes ont payé: \$1,890 en 1959/1960—\$4,800 en 1965—\$4,180 en 1966.

La rémunération du secrétaire est de 1.25% des droits perçus. Le poste «Surveillance des mouvements libres» représente la rémunération accordée chaque année au pilote ayant la responsabilité d'établir les mouvements qui ont été effectués sans pilote par des navires soumis au paiement obligatoire des droits.

Le commentaire de la page 305 s'applique *mutatis mutandis*. Pour l'étude de la procédure de mise en commun et les remarques de la Commission, se référer aux pages 857 et suivantes.

(4) CONFLITS ENTRE LES PILOTES, LES ARMATEURS
ET L'AUTORITÉ DE PILOTAGE

La tension et les malentendus qui règnent depuis un certain nombre d'années proviennent surtout des causes fondamentales suivantes:

- (i) la défaillance du gouvernement et de l'autorité de pilotage à se rendre compte que les principes sur lesquels se fonde la législation sur le pilotage ne correspondent plus aux besoins modernes d'un service de pilotage efficace et sûr;
- (ii) les efforts incessants des armateurs pour conserver des principes désuets comme la libre entreprise, la liberté d'exercice de la profession de pilote, le droit absolu d'un capitaine de choisir son pilote, la confusion de l'intérêt des armateurs avec l'intérêt public, le régime des pilotes spéciaux et l'opposition au droit des pilotes de se grouper en une corporation professionnelle;
- (iii) l'insistance des pilotes, en dépit de l'évolution et du conflit possible avec l'intérêt public, à assumer la direction et la responsabilité du service de pilotage.

Il en est résulté un climat qui fut la cause de conflits de plus en plus nombreux qui aboutirent à des menaces de grève, et même aux grèves de 1898 et de 1962, et qui eurent aussi des répercussions défavorables sur la qualité et l'efficacité du service. La Commission a étudié et analysé l'histoire de ces conflits et autres événements analogues dans d'autres circonscriptions et, se fondant sur cette étude, a formulé ses recommandations générales (Cf. *Titre I*, pp. 503 et suiv.).

Depuis 1850, les pilotes ont tenté d'obtenir l'entière direction de la fourniture des services de pilotage et de l'exercice de la profession de pilote dans la circonscription de Montréal. En substance, les demandes des pilotes restent aujourd'hui les mêmes que lorsqu'ils demandèrent leur constitution en corporation par une loi du Parlement en 1850 et firent, par la suite et à plusieurs reprises, de vaines tentatives qui aboutirent finalement à la grève de 1898. Bien que les dispositions de la législation soient restées, quant au fond, les mêmes, la situation de fait est complètement différente en ceci, que l'autorité de pilotage a reconnu la nécessité d'un service entièrement dirigé et, dans l'intérêt public, en a assumé la responsabilité.

Pour les détails sur les conflits entre 1850 et 1954, se référer aux pages 620 et suivantes.

Les pilotes ont gardé une impression défavorable de leurs relations avec la Fédération des armateurs avant 1956. Le pilote Orance Hamelin se plaignit de l'attitude autoritaire et paternaliste des armateurs à cette époque. Il se plaignit du fait que cette fédération agissait comme si elle était l'autorité de pilotage, en ce qu'elle convoquait les pilotes à des réunions en vue d'étudier des problèmes de pilotage et des questions de tarif, sans leur donner la

possibilité de présenter leur point de vue et en imposant ensuite ce qu'elle avait déjà décidé d'avance. Il déclara que cette situation s'est produite parce que les pilotes n'étaient pas organisés en tant que groupe et venaient à ces réunions sans connaissance suffisante des problèmes à discuter. Bien que se livrant entre eux aux études nécessaires, ils n'arrivaient pas à leurs fins parce qu'ils manquaient de conseils d'experts. Ces réunions étaient généralement tenues dans les locaux de la Fédération des armateurs et l'on y voyait aussi des représentants du ministère des Transports qui arrivaient souvent avant ceux des pilotes. Ce fut au cours d'une de ces réunions qu'un représentant de la Fédération des armateurs aurait, dit-on, reproché aux pilotes de se présenter sans être convenablement organisés et sans porte-parole désigné. C'est à cette époque que les pilotes décidèrent de ne jamais plus assister aux réunions sans être accompagnés de quelqu'un capable de parler en leur nom.

Les pilotes de Montréal commencèrent alors à étudier sérieusement leurs problèmes et demandèrent l'avis d'experts. Il en résulta un mémoire qu'ils présentèrent à l'autorité de pilotage le 8 mars 1957 et qui marqua un tournant dans les relations entre les pilotes, la Fédération des armateurs et l'autorité de pilotage. Dans ce mémoire, les pilotes prirent l'initiative de proposer la division de la circonscription de Montréal en trois circonscriptions de pilotage distinctes et autonomes, l'abolition du régime des pilotes spéciaux et une majoration importante des taux. Après de longues et laborieuses négociations entre les pilotes, la Fédération des armateurs et l'autorité de pilotage, on aboutit à un compromis sur deux des points: on accorda la moitié de la majoration des taux demandée et la division des opérations de pilotage telle qu'elle existe aujourd'hui, c.-à-d. la création d'un groupe de pilotes de port et la reconnaissance, aux fins des affectations, de la division de fait de la circonscription à Trois-Rivières.

Dans un nouveau mémoire présenté en 1958, les pilotes demandèrent une nouvelle structure du tarif, mais la Fédération des armateurs s'y opposa sur le motif que la complication des changements proposés ne permettait pas de les étudier à fond avant l'ouverture de la saison de navigation et qu'il en résulterait, suivant des estimations préliminaires, une augmentation injustifiée des revenus du pilotage. Les pilotes et l'autorité de pilotage furent d'accord pour remettre l'étude de la proposition à la fin de la saison de navigation suivante et évaluer les conséquences des changements proposés. On convint en outre, à titre de mesure transitoire, d'une légère majoration des taux de base et d'une modification de la disposition relative à la retenue.

En 1958, à la suite des recommandations de la Fédération des armateurs, le Comité consultatif de Montréal fut créé, principalement pour servir d'assemblée de négociations entre les parties en cause. Un grand nombre de questions furent débattues, dont quelques-unes avec succès, p. ex., l'abolition du régime des pilotes spéciaux et l'institution des classes pour les pilotes. L'utilisation du Comité consultatif comme assemblée de négociations fut

abandonnée, car les pilotes et la Fédération des armateurs firent directement, sans l'intermédiaire du comité, des propositions à l'autorité de pilotage à Ottawa. La dernière réunion eut lieu le 27 février 1959. (Pour un résumé des activités du comité et de la détérioration progressive des relations entre les parties en cause, on se référera aux pages 701 et suivantes.)

Le principal facteur ayant provoqué le changement d'attitude de la Fédération des armateurs à l'égard des pilotes semble avoir été l'intention de ces derniers de se grouper en une corporation professionnelle, proposition à laquelle la fédération essaya de s'opposer par tous les moyens dont elle disposait, à partir du moment où elle en eut connaissance. Le 7 janvier 1959, dans une lettre adressée à M. Cumyn, directeur des Règlements de la marine, la fédération demanda que le ministère des Transports prît des mesures pour empêcher la constitution en corporation proposée, prétextant que l'existence d'une telle corporation autorisée à mettre en commun les gains des pilotes, aboutirait en fait à la création d'un «atelier fermé» (*closed shop*), car un pilote n'aurait d'autre option que celle de devenir membre de la corporation. La fédération craignait que la création d'une corporation n'ait pour effet de concentrer l'autorité dans les mains d'une petite minorité, le conseil d'administration, qui agirait au nom du groupe, et que l'autorité qu'elle exercerait sur les recettes des pilotes ne lui donne la possibilité d'exercer des pressions indues sur les membres de la corporation. En outre, la fédération craignait que la création d'une corporation ne restreigne sérieusement l'efficacité du contrôle de l'autorité de pilotage sur le coût du service et sur la discipline des pilotes. Comme moyen d'obvier à la menace de constitution en corporation, la Fédération des armateurs recommanda que les pilotes devinssent des employés du gouvernement. Il semblerait que ce soit la première fois que cette proposition ait été faite.

Le ministère des Transports ne disposait d'aucun moyen légal d'empêcher les pilotes de se grouper en une corporation du type envisagé, c.-à-d. créée en vertu de la Partie II de la Loi fédérale sur les compagnies, telle que celle qu'on avait accordée à d'autres groupes de pilotes mais, comme on l'a déjà dit (Cf. pp. 725-726), ce fut en vain qu'il tenta d'en dissuader les pilotes.

A cette époque, la Fédération des armateurs subit d'autres déceptions; en dépit de son opposition, on accorda une majoration de 6%, et l'autorité de pilotage fut légalement incapable d'obliger les pilotes de fleuve à terminer ou commencer un trajet fluvial à l'écluse de Saint-Lambert et céda à l'exigence des pilotes pour un supplément de droit afin de compenser l'allongement du trajet sur le fleuve (Cf. p. 665).

En août 1959, la Corporation des pilotes de fleuve demanda une majoration de 50% pour les trajets effectués pendant la partie de l'année où les conditions de navigation sont habituellement mauvaises, soit entre le 1^{er} novembre et le 30 avril. Cette proposition fut considérée inacceptable. En

fin de compte, on aboutit à un compromis, mais seulement après de difficiles négociations au cours desquelles on craignit que les pilotes n'eussent recours à la grève. Cette menace amena l'autorité de pilotage à chercher l'appui des armateurs pour se préparer à une telle éventualité. Un décret en conseil du 3 décembre 1959 approuva une solution de compromis qui accordait, à concurrence de \$25, une rémunération horaire de \$3 pour chaque heure supplémentaire d'un trajet excédant 10 heures entre Québec et Trois-Rivières ou entre Trois-Rivières et Montréal pendant la période de l'année où la navigation risque fort d'être gênée par les glaces, soit du 14 décembre au 8 avril.

En 1960, les parties restèrent plus encore sur leurs positions. Les pilotes étaient devenus plus conscients de leur force et, en vue de présenter un front uni, ceux des circonscriptions de pilotage du Saint-Laurent se groupèrent en fédération. La Fédération des pilotes du Saint-Laurent obtint sa charte le 5 novembre 1959 et joua un rôle très important.

D'autre part, les représentants des armateurs acquirent la conviction que le revenu des pilotes était devenu exagérément élevé et qu'était venu le temps de résoudre le problème. Deux faits contribuèrent à leur donner cette impression. Premièrement, les revenus bruts du pilotage s'étaient accrus considérablement en 1959. De fait, cette année avait été exceptionnelle. L'ouverture de la Voie maritime avait entraîné un accroissement important du trafic maritime qui s'était traduit par une augmentation de 33.76% du total des gains des pilotes de fleuve et de 90.53% de ceux des pilotes de port, au lieu des 6 et 12% visés lorsque, à la suite d'une demande des pilotes, l'autorité de pilotage, en dépit de l'opposition des armateurs, avait majoré les taux l'année précédente. La Fédération des armateurs, déterminée à éviter le renouvellement de telles erreurs de calcul, décida que, dans les négociations futures sur les taux, il faudrait d'abord établir un revenu à atteindre (*target income*) et ajuster ensuite les tarifs pour y parvenir. La Fédération des armateurs se rendait compte enfin que, contrairement à la position qu'elle avait adoptée jusqu'alors, le statut des pilotes n'était pas celui d'entrepreneurs indépendants mais bien d'employés ou d'employés *de facto* de l'autorité de pilotage. Leur rémunération serait donc un salaire obtenu directement, ou indirectement par la voie du revenu à atteindre (Cf. *Titre I*, pp. 159 et suiv.)—système déjà adopté au Royaume-Uni à la suite du rapport du comité Letch (Cf. *Titre I*, p. 888). A partir de 1960, la Fédération des armateurs concentra tous ses efforts pour faire accepter ce point de vue, allant même jusqu'à rechercher l'appui de l'opinion publique.

La prétention de la Fédération des armateurs était appuyée par les statistiques du ministère des Transports relatives aux gains et au volume de travail des pilotes dans les diverses circonscriptions de pilotage et qu'il avait

commencé à publier cette année-là. Ces statistiques, en particulier les chiffres relatifs aux *pilotes en activité*, donnaient une idée fautive du volume de travail et des gains individuels des pilotes, au détriment de ces derniers (Cf. *Titre I*, pp. 162 et suiv.). Comme on pouvait s'y attendre, ces statistiques étant tenues pour avérées par les armateurs et l'autorité de pilotage, mais contestées par les pilotes, les négociations non seulement étaient vouées à l'échec mais risquaient d'aggraver encore les relations entre les parties.

Le 21 janvier 1960, au cours d'une entrevue privée avec le sous-ministre des Transports, la Fédération des armateurs fit part de son appréhension. Elle exposa la nécessité d'établir des critères pour fixer la rémunération des pilotes, et l'avantage de tendre vers une certaine égalisation du revenu des pilotes dans les diverses circonscriptions. Elle estimait que la question de la rémunération des pilotes devrait être étudiée dans son ensemble, et non d'une façon fragmentaire comme on l'avait fait jusqu'alors. L'expérience avait montré qu'une augmentation du niveau du revenu des pilotes dans une circonscription, à la suite d'une majoration des taux ou d'une modification de la structure tarifaire adoptée sous la pression des pilotes, aboutissait inévitablement à des demandes des pilotes des autres circonscriptions pour des modifications de leurs taux en vue de porter leurs revenus au même niveau. L'impression produite au ministère fut, semble-t-il, favorable.

Au cours des réunions ultérieures dont la première eut lieu le 4 février 1960, les négociations avec les pilotes au sujet des taux furent menées au niveau régional. La Fédération des armateurs tenta, sans succès, de faire accepter la notion de revenu à atteindre.

En dépit du fait que la plupart des propositions des pilotes furent rejetées ou différées, les armateurs furent désappointés de n'avoir pas reçu l'appui de l'autorité de pilotage. En réponse à la lettre du sous-ministre du 25 mars 1960, l'informant des décisions de l'autorité de pilotage au sujet des propositions des pilotes, la Fédération des armateurs exprima, dans une lettre adressée au sous-ministre, son mécontentement général (pièce 726)*.

«J'ai été chargé d'exprimer le désappointement éprouvé par nos membres à la lecture de votre lettre, notamment en ce qui concerne un certain nombre de points sujets à d'ultérieures discussions entre les armateurs et les diverses circonscriptions de pilotage du Saint-Laurent. Nos membres estiment que toute incertitude de la part du ministère ne peut qu'aboutir à des difficultés et, en fait, au même genre de différends et de difficultés qui nous ont harcelés au cours de la saison 1959. Si le ministère juge qu'il ne peut actuellement prendre une position ferme et définitive sur ces questions, nous demandons instamment et respectueusement que toutes futures discussions ou négociations avec les pilotes soient différées jusqu'à la clôture de la saison de navigation de 1960, ce qui correspond à la politique précédemment prônée par votre ministère.»

* Traduction.

Dans cette lettre, la Fédération des armateurs réitérait ses propositions de 1957 pour la création d'un Comité central du pilotage affranchi de toute pression politique, qui agirait comme conseiller de l'autorité de pilotage sur des questions concernant le pilotage. En cas de refus de cette proposition, la fédération demandait la création d'une commission royale d'enquête chargée d'enquêter sur les problèmes de pilotage dans la région du Saint-Laurent. Le dernier paragraphe de la lettre explique le point de vue des armateurs à cette époque :

«Vous vous rappellerez qu'au cours des quelques dernières années la Fédération a, de temps à autre, entretenu votre ministère de la nécessité d'une direction plus adéquate du pilotage en général, et aussi affranchie que possible de pressions politiques. La Fédération est convaincue que le temps est venu pour l'honorable ministre des Transports, en sa qualité d'autorité de pilotage, de mettre fin, d'une façon ou d'une autre, à une situation qui se détériore rapidement par suite du refus évident des pilotes d'accepter une forme quelconque de direction appropriée, comme le montre leur détermination persistante à réclamer des rétributions et conditions déraisonnables.»

Les armateurs avaient la conviction que les fonctionnaires du ministère des Transports partageaient leur point de vue et qu'il n'avait pas prévalu en raison des pressions politiques qu'avaient fait exercer les pilotes sur le Ministre qui avait, en fin de compte, la responsabilité des décisions. Ce fut apparemment pour cette raison que la Fédération des armateurs décida d'en appeler à l'opinion publique.

Au printemps de 1960, la Fédération des armateurs publia et distribua une brochure (Cf. p. 367, et Mémoire 27, vol. II, Annexe [49]) demandant instamment la création immédiate d'une commission royale d'enquête pour enquêter sur les problèmes de pilotage dans la région du Saint-Laurent et donnant les faits et les arguments sur lesquels s'appuyait cette demande. Fondant ses arguments sur les statistiques fournies par le ministère des Transports, la fédération se plaignait du niveau exagérément élevé auquel on avait laissé monter les revenus des pilotes, et dénonçait la procédure suivie pour établir les taux, c.-à-d. le fait de permettre aux pilotes de participer aux négociations sur les taux du tarif au lieu de limiter leur intervention à la fixation du montant de la rémunération annuelle qu'ils devraient recevoir, soit le revenu à atteindre (*target income*). La fédération soutenait en outre que le service de pilotage était organisé de telle façon qu'un petit groupe de pilotes pouvait, par des intrigues et des contacts avec leurs députés, soumettre le ministre des Transports, en sa qualité d'autorité de pilotage, à des pressions politiques indues.

La publication de cette brochure provoqua une vive réaction de la part des pilotes: ils distribuèrent à la presse des communiqués exposant leur propre point de vue et accusant la Fédération des armateurs de dénaturer les faits.

C'est dans cette situation tendue que les négociations reprurent en 1960. Les pilotes étaient devenus extrêmement susceptibles à toute allusion

à leurs gains. Dans un nouveau mémoire à l'autorité de pilotage, la Fédération des pilotes attaqua les méthodes utilisées par le ministère des Transports pour établir les statistiques relatives au pilotage et énuméra six problèmes pour lesquels elle réclamait des solutions:

- (i) pilotage étranger dans les eaux canadiennes;
- (ii) représentation des armateurs au jury d'examen;
- (iii) négligence de l'autorité de pilotage de réajuster le tarif pour compenser la perte de revenu officieux des pilotes de Québec à la suite de l'abolition du régime des pilotes spéciaux et de l'adoption du régime de classes;
- (iv) insuffisance de certains taux de mouvements dans le port de Montréal;
- (v) retards indus dans la perception des droits de pilotage;
- (vi) retards apportés par l'autorité de pilotage au règlement de certains problèmes de pilotage.

On dit que lorsque la Fédération des armateurs reçut copie du mémoire le représentant des pilotes l'avisait que ceux-ci avaient informé le sous-ministre qu'ils recourraient à la grève si, dans un délai raisonnable de deux semaines, leurs réclamations n'étaient pas satisfaites.

L'autorité de pilotage ne céda pas aux pressions des pilotes et, dans une lettre adressée à la Fédération des pilotes le 9 septembre 1960, le ministre des Transports confirma les décisions précédemment prises sur ces divers points, sauf en ce qui concerne les taux de mouvements dans le port de Montréal, qui seraient examinés dès que l'on disposerait des statistiques de 1960.

Les pilotes poursuivirent cependant leurs efforts et réussirent à obtenir satisfaction sur la plupart de leurs demandes après la nomination d'un nouveau ministre des Transports, ce qui évita la grève (Cf. pp. 363 à 374 pour plus de détails).

En prévision des réunions devant avoir lieu pendant l'hiver 1961 et au cours desquelles on devait étudier le tarif des circonscriptions du Saint-Laurent, la Fédération des armateurs présenta le 14 décembre 1960 à l'autorité de pilotage un mémoire contenant 5 recommandations fondamentales (pièce 688)*:

«(1) QUE les pilotes des circonscriptions du Saint-Laurent deviennent fonctionnaires, ou bien

(2) QUE l'autorité de pilotage permette à l'industrie maritime et aux pilotes d'établir, par voie de négociations collectives et à leur mutuelle satisfaction, un niveau de revenu pour les pilotes de chaque circonscription et que, ce niveau étant alors garanti par le gouvernement, le tarif requis pour produire ce revenu garanti soit ensuite négocié entre l'industrie maritime et l'autorité de pilotage.

* Traduction.

(3) QUE des mesures soient prises pour supprimer les corporations groupant les divers pilotes des quatre circonscriptions du Saint-Laurent ou, si ces corporations continuent d'exister, que l'autorité de pilotage exerce sur elles une surveillance très stricte et fasse vérifier et inspecter la gestion des fonds communs qu'elles assurent actuellement.

(4) QUE l'office de commissaire aux épaves soit rétabli dans son ancienne forme en vue de tenir des enquêtes publiques sur les sinistres maritimes sur le Saint-Laurent et les eaux avoisinantes.

(5) QUE l'industrie maritime puisse se faire représenter au sein des jurys d'examen et de sélection des pilotes.»

Son mémoire n'ayant pas reçu l'appui qu'elle attendait de l'autorité de pilotage, la Fédération des armateurs, après consultation de la *Dominion Marine Association* et de la *Canadian Shipowners Association*, décida qu'il était préférable de ne pas assister à la réunion d'hiver prévue pour le 3 janvier 1961.

La fédération fut informée du résultat de la réunion d'abord par un télégramme du Ministre, en date du 13 janvier 1961, puis par une copie des procès-verbaux de la réunion qu'on lui adressa plus tard. Comme on pouvait s'y attendre, son point de vue n'avait pas prévalu.

Dans une nouvelle tentative de faire accepter ses propositions, la Fédération des armateurs décida de présenter directement des doléances au Ministre. La réunion eut lieu le 7 février 1961. Le Ministre ne croyait pas à la possibilité d'apporter des changements fondamentaux au système existant mais se montra plus favorable à l'établissement d'un revenu à atteindre et d'un revenu annuel garanti. On fit remarquer que, dans un tel système, les négociations sur des postes mineurs du tarif ne seraient plus possibles.

Le 17 mars 1961, au cours du congrès annuel de la Fédération des pilotes, le Ministre rappela à ces derniers que si la fourniture de leurs services devait être soumise à des conditions déraisonnables et inacceptables, ou si la façon dont ces services étaient fournis ne donnait pas satisfaction aux usagers, les intérêts des pilotes pourraient être menacés, car on devait s'attendre à ce que, dans ces conditions, les armateurs cherchent une autre solution.

A ce moment, l'autorité de pilotage commença à accepter le principe de la proposition de la Fédération des armateurs et, dans une lettre en date du 24 mai 1961, le Ministre informa cette fédération que, dans les négociations ultérieures, les demandes des pilotes au sujet des articles du tarif ne seraient plus considérées sauf lorsque, p. ex., une question de conditions de travail ou d'heures de travail interviendrait.

En décembre 1961, la Fédération des pilotes proposa à la Fédération des armateurs de tenir des réunions préliminaires avant les réunions normales d'hiver. Néanmoins, elles n'eurent pas lieu, car la Fédération des armateurs ayant posé comme condition préalable l'acceptation par les pilotes du principe d'un revenu annuel garanti, ceux-ci n'avaient pas répondu.

En février 1962, la Fédération des armateurs prit l'initiative de se réunir avec des hauts fonctionnaires du ministère des Transports. Au cours de cette réunion, le sous-ministre l'aurait informé que le ministère était d'accord au sujet de la proposition du revenu à atteindre et qu'après étude à l'échelon ministériel, on en était arrivé au chiffre de \$12,000 pour le revenu annuel d'un pilote.

Une réunion de toutes les parties intéressées eut lieu à Montréal, les 26 et 27 février 1962. La Fédération des pilotes présenta, pour chacune des circonscriptions de pilotage du Saint-Laurent, un mémoire demandant une autre révision du tarif en vue d'une augmentation des recettes brutes de pilotage dans chacune d'elles. Les représentants du ministère des Transports demandèrent instamment aux pilotes d'accepter, à la place, le principe d'un revenu annuel garanti, mais leurs efforts se heurtèrent à une forte opposition de la part des pilotes qui refusèrent de faire de cette question un sujet de négociation. On ne parvint à un accord que sur les questions non incompatibles avec le revenu garanti; sur les autres questions, les négociations aboutirent à une impasse et la séance fut levée.

Dans une lettre au sous-ministre, en date du 9 mars 1962, la Fédération des armateurs insistait pour que l'on prît des mesures visant à résoudre les questions relatives à la méthode de calcul des statistiques des pilotes en activité et à l'acceptation d'un revenu annuel garanti.

Entre-temps, la Fédération des armateurs tentait de parvenir à un accord avec les pilotes de port de Montréal par négociations directes. Lors d'une réunion tenue le 8 mars 1962, les pilotes de port proposèrent que si leur demande de majoration des taux de mouvements était accordée, ils accepteraient en retour un blocage des taux durant 2 années au cours desquelles ils prendraient en considération la proposition du revenu à atteindre et du montant à garantir. Le 14 mars, la Fédération des armateurs répondit par une contre-proposition: les taux de mouvements seraient relevés comme demandé, à condition que les pilotes donnent immédiatement leur approbation au principe d'une rémunération stable fondée sur un revenu à atteindre. Ces négociations directes échouèrent parce que l'autorité de pilotage, à l'insu de la Fédération des armateurs, avait déjà approuvé la demande des pilotes de port.

Le 20 mars 1962, au cours d'une réunion privée avec le sous-ministre, la Fédération des pilotes adopta pour les autres groupes de pilotes la proposition des pilotes de port, c.-à-d. que si l'on faisait des concessions pécuniaires les diverses corporations de pilotes consentiraient à un blocage des taux durant deux années au cours desquelles elles étudieraient la proposition de la Fédération des armateurs. Le jour suivant, le ministère des Transports transmit la proposition à la Fédération des armateurs en lui demandant

instamment de se réunir au plus tard le lendemain avec la Fédération des pilotes pour des discussions. La Fédération des armateurs déclina la demande parce qu'elle avait déjà obtenu une réunion avec le Ministre pour le 27 mars.

La réunion des représentants des armateurs avec le Ministre fut précédée, dans la matinée du 27 mars 1962, d'une réunion avec les hauts fonctionnaires du ministère. La Fédération des armateurs présenta de nouveau la contre-proposition qu'elle avait faite aux pilotes de port. La fédération accepterait les concessions financières à condition que sa proposition de revenu à atteindre soit acceptée immédiatement. Aucun accord ne fut conclu. Au cours de la dernière réunion avant la grève, on discuta principalement de la formule à adopter pour le calcul du revenu des pilotes et des statistiques du volume de travail.

Il n'y eut pas d'autres événements entre le 27 mars et le 4 avril, alors que la Fédération des pilotes fit savoir au Ministre, par télégramme, qu'une assemblée générale extraordinaire de tous les pilotes avait été convoquée pour le 5 avril à minuit et que, pendant la durée de la réunion, aucun pilote ne serait disponible pour le service. En d'autres termes, les pilotes se mettaient en grève (au sujet de la participation des pilotes de Québec, cf. pp. 374 à 383).

Le jour suivant, le ministre des Transports exposa la situation à la Chambre des communes. Il révéla les gains courants des pilotes et l'importance des augmentations demandées, entre autres, une augmentation de 6% pour les pilotes de port de Montréal et de 15% pour les pilotes de fleuve.

Cependant, les propositions des pilotes—légèrement modifiées—devaient l'emporter. Le Ministre, par une lettre en date du 5 avril adressée au conseiller juridique des pilotes, indiqua qu'il était disposé à faire certaines concessions pécuniaires en échange d'un blocage du tarif pour une période donnée.

Le 6 avril, par télégramme adressé au Ministre, les pilotes réitérèrent leur proposition.

Le 8 avril, l'autorité de pilotage adressa à chaque pilote un télégramme ordonnant la reprise du travail, mais en vain.

La grève menaçant d'être longue, le ministère des Transports et la Fédération des armateurs, lors d'une réunion tenue le 9 avril, décidèrent de prendre des mesures pour rétablir, malgré la grève, le trafic maritime.

Le 10 avril, le ministre des Transports informa la Chambre des communes qu'il était temps d'instituer une commission royale d'enquête chargée d'enquêter à fond sur le pilotage. Cette enquête devait avoir une portée plus grande que celle proposée par la Fédération des armateurs, qui se serait limitée aux problèmes de pilotage dans les circonscriptions du Saint-Laurent.

La Fédération des armateurs avait instamment demandé à l'autorité de pilotage et au ministère des Transports de ne faire aucune concession pécuniaire aux pilotes. Pour sa part, elle ferait tout ce qui était possible pour

rétablir et assurer la navigation sur le fleuve, ce qui fut fait. Lorsqu'elle se rendit compte que de nombreux bâtiments faisaient route sans pilote, la Fédération des pilotes riposta en adressant à tous les bâtiments aux Escoumins ou y arrivant, un télégramme les avertissant qu'aucun pilote breveté n'était disponible et qu'à cette époque de l'année, l'absence de bouées rendait dangereuse la navigation sans pilote. Simultanément, elle chercha à obtenir l'appui des membres de la Guilde de la marine marchande du Canada en demandant aux capitaines et officiers canadiens de refuser de déroger à leurs fonctions normales pour assurer la navigation des bâtiments retenus par la grève.

Le 11 avril, les représentants de la Fédération des pilotes, accompagnés de leur conseiller juridique, rencontrèrent le ministre des Transports et lui soumirent des propositions nouvelles et modifiées.

Le 12 avril, le sous-ministre des Transports rencontra à Montréal les représentants de la Fédération des armateurs afin de discuter les nouvelles propositions des pilotes. Il les informa que pour faire cesser la grève, le Ministre envisageait d'accorder aux pilotes certaines majorations de taux en échange d'un gel des taux de trois ans et d'instituer une enquête publique sur le pilotage.

Après le départ du sous-ministre, les responsables de la Fédération des armateurs réexaminèrent la situation et décidèrent d'informer le Ministre (ce qui fut fait) que leur position restait inchangée, c.-à-d. que, dans les circonstances présentes, il ne fallait faire aucune concession aux pilotes. Cependant, si le Ministre en décidait autrement, la Fédération des armateurs se conformerait à sa décision, mais elle demandait à être informée de l'intention du Ministre avant qu'on ne prenne aucune mesure.

Le Ministre rencontra les représentants de la Fédération des armateurs. Celle-ci tenta vainement de dissuader le Ministre de faire une concession quelconque en vue de faire cesser la grève. Elle argua du bon fonctionnement de son comité technique pour affirmer qu'il était capable de maintenir le trafic des navires d'un bout à l'autre des circonscriptions touchées par la grève, bien que plus lentement qu'avec les pilotes, mais que la grève ne le bloquerait pas. La lettre suivante que le Ministre écrivit le 13 avril 1962 à M. Marc Lalonde, conseiller juridique des pilotes, énumère les modalités de l'accord (pièce 761):

«Ottawa, le 13 avril 1962.

Cher monsieur Lalonde,

Faisant suite aux rencontres que nous avons eues dernièrement, je veux vous informer des différents items que j'ai l'intention de proposer à chacun des Comités des pilotes du fleuve St-Laurent.

Items généraux pour le fleuve:

1. Calcul du revenu net

En ce qui concerne le calcul du revenu net, nous sommes disposés à accepter la formule par laquelle chaque pilote pourra avoir une allocation

Circonscription de pilotage de Montréal

de trente jours d'absence maladie ou de congé sociaux annuellement, afin d'en arriver au nombre de «pilote-effectifs».

2. Enquête publique

J'établirai une enquête publique au sujet du pilotage afin de permettre à tous les intéressés de soumettre leurs problèmes respectifs, et de cette façon j'espère que les problèmes pourront être résolus.

3. Nous comprenons que chacun des Comités concernés s'engage à ne pas demander de changements au tarif des droits de pilotage pour une période de trois ans.

Items particuliers:

Kingston

1. Nous prendrons les mesures appropriées afin que les pilotes de cette circonscription n'aient plus à faire de voyages sur le lac Ontario.
2. Les mesures nécessaires seront prises en vue de modifier la base de rémunération dans cette circonscription, en remplaçant la base actuelle de rémunération à la journée par une base se référant au nombre de voyages accomplis et nous espérons que les mesures disciplinaires actuelles de ce groupe combattront les abus qui pourraient survenir.

Cornwall

1. Mon département développera un plan d'apprentissage de nouveaux pilotes et ce plan sera en vigueur en 1963.
2. Le tarif des droits de pilotage sera amendé de façon à porter le tarif de \$145.00 à \$160.00.

Port de Montréal

Le tarif des droits de pilotage sera amendé de façon à apporter une augmentation de \$985.00 aux rémunérations nettes des pilotes en ajoutant à l'échelle existante deux items pour les navires au-dessus de 2,000 tonnes de jauge nette.

Montréal

1. Le tarif des droits de pilotage sera amendé de façon à apporter une augmentation de \$925.00 aux rémunérations nettes de chaque pilote, et considération sera donnée au fait que quatre pilotes ont été ajoutés à ce district. Cette augmentation sera répartie également sur le tonnage et le tirant d'eau.

De plus, le tarif concernant les déplacements pour les ports intermédiaires sera amendé afin que le tarif des déplacements dans le port de Québec soit ajusté au niveau du tarif des déplacements pour le port de Québec tel que décrit dans les règlements de Québec.

2. Quatre pilotes additionnels ont été alloués à cette circonscription et six pilotes de classe «C» ont déjà reçu une licence temporaire de classe «B».

Québec

Nous acceptons de mettre de côté la suggestion faite par le Conseil du Trésor visant à utiliser une partie des frais de pilotage pour couvrir certains frais d'opération de bateaux-pilotes et de pilotage. Ces frais sont présentement assumés par le Gouvernement et nous discuterons de cette question avec le Conseil du Trésor.

Les modifications de tarif entreront en vigueur le 15 avril 1962.

Bien à vous,
Léon Balcer.»

(5) DIFFÉREND ENTRE LES PILOTES DE PORT DE MONTRÉAL ET
LES PILOTES DE CORNWALL AU SUJET DU POINT DE RELÈVE
À L'ÉCLUSE DE SAINT-LAMBERT (Pièce 1331)

De nombreux témoignages sur ce différend furent présentés à la Commission, car le problème était nouveau à cette époque et aucun accord qui satisfît les parties en cause n'était encore intervenu. Comme on l'a vu (Cf. p. 664), le nœud du problème était l'incapacité de l'autorité de pilotage à imposer une décision en raison de l'absence d'une limite ouest légalement définie pour la circonscription de pilotage de Montréal.

Après l'ouverture de la Voie maritime, les bâtiments descendants avaient accoutumé de procéder au changement de pilote à l'écluse de Saint-Lambert et les bâtiments montants à leur premier arrêt, soit au mur d'approche si le bâtiment devait s'y amarrer; sinon, dans l'écluse même.

Cette procédure constituait un compromis réaliste entre les fonctions des pilotes de Cornwall, qui comprenaient l'éclusage des bâtiments, et les intérêts des transports par eau exigeant que les bâtiments ne soient pas, dans la mesure possible, obligés de stopper à seule fin d'embarquer ou de changer le pilote. Les pilotes de Cornwall suivaient cette procédure qu'ils avaient acceptée. Un différend survint à partir de 1962, alors que les pilotes de Cornwall refusèrent de relever les pilotes de port de Montréal à bord des bâtiments au mur d'approche, les obligeant ainsi de rentrer les bâtiments dans l'écluse, qu'ils se soient ou non amarrés au mur d'approche. Le différend ne portait donc que sur les bâtiments montants pilotés par des pilotes de port. On suivait, dans tous les cas, la procédure normale pour les bâtiments descendants et, pour les bâtiments montants, seulement lorsqu'ils étaient pilotés par des pilotes de fleuve.

La mésentente survint du fait que les pilotes de Cornwall n'étaient parfois pas encore arrivés lorsque des bâtiments montants qui s'étaient amarrés au mur d'approche devaient entrer dans l'écluse. La raison majeure de ces retards peut avoir été le manque d'aménagements d'attente pour les pilotes (ou station de pilotes) à proximité de l'écluse, auquel on remédia par la suite. En ce cas, afin de ne pas retarder les navires et les opérations de la Voie maritime, on demandait au pilote de Montréal qui avait amarré le navire au mur d'approche d'effectuer l'éclusage. Les pilotes de port exigeaient cependant que ce fût considéré comme un second mouvement et faisaient signer au capitaine une seconde fiche de pilotage, ce qui se traduisait par deux droits de mouvement. Cette pratique des pilotes de port continua jusqu'au 19 septembre 1959, alors qu'une compagnie de navigation refusa de payer le droit supplémentaire, exemple que suivirent peu après les autres compagnies.

Dans ces conditions, l'autorité de pilotage décida que si les armateurs refusaient de rétribuer les pilotes de port pour le service supplémentaire du mouvement d'un bâtiment montant, du mur d'approche dans l'écluse, les pilotes de port ne devraient pas être tenus de l'assurer. Pendant le reste de la saison 1959 et jusqu'au début de la saison 1962, la pratique initiale fut reprise, les pilotes de port quittant les bâtiments montants dès qu'ils étaient amarrés et les pilotes de Cornwall les remplaçant, que les bâtiments fussent au mur d'approche ou dans l'écluse.

Cependant, les pilotes de Cornwall, bien que se soumettant à la décision, la considéraient comme une simple mesure transitoire et continuaient à réclamer que, lorsque des pilotes de port de Montréal étaient en cause, la relève s'effectuât dans l'écluse même. Leur insistance porta, et le 27 avril 1962, le surintendant du pilotage à Ottawa écrivit au surveillant de la circonscription pour l'informer qu'il réformait sa décision antérieure et que l'écluse de Saint-Lambert serait, dans tous les cas, le point de relève des pilotes de port de Montréal, que les bâtiments montants eussent ou non à s'amarrer au mur d'approche, et sans aucune rémunération supplémentaire. Voici le texte de la partie pertinente de sa lettre (Compte rendu, Vol. 44A, p. 5099)* :

«En ce qui concerne le différend sur la relève des pilotes à l'écluse de Saint-Lambert et les deux réunions tenues à Montréal par les deux groupes concernés, nous regrettons de voir qu'un arrangement mutuellement satisfaisant ne peut être conclu. Après un examen approfondi de ce problème, il a été décidé que la relève des pilotes se ferait dans l'écluse de Saint-Lambert même, où le pilote de port de Montréal sera remplacé par le pilote de la circonscription de Cornwall, ou *vice versa*.

Vous devez appliquer cette règle dès réception de cette lettre et en informer les deux corporations.»

Peu de preuve fut apportée quant aux raisons de l'attitude prise par chaque groupe de pilotes et aux événements qui provoquèrent le changement des instructions de la part de l'autorité de pilotage. Le capitaine F. S. Slocombe déclara que cette décision fut prise parce que les pilotes de Cornwall avaient, au cours de l'hiver 1961-1962, averti l'autorité de pilotage qu'à l'avenir ils ne respecteraient plus la décision antérieure et ne prendraient plus en charge les navires montants qui auraient des pilotes de port à bord, au mur d'approche. En outre, les autorités de pilotage et le ministère des Transports étaient profondément préoccupés par des conflits beaucoup plus importants qui aboutirent, au début de la saison, à la grève générale dans toutes les circonscriptions du Saint-Laurent. La Fédération des armateurs déclara que la décision de 1962 avait été prise en dépit de son opposition.

Dans un mémoire en date du 17 mai 1962, le surintendant du pilotage dit qu'à son avis, du moins au début, ce ne fut pas un différend véritable

* Traduction.

opposant les deux groupes de pilotes, mais une action concertée pour forcer l'autorité de pilotage à accorder aux pilotes de port la rémunération supplémentaire qu'ils exigeaient.

Cela expliquerait aussi pourquoi les pilotes de Cornwall n'adoptèrent pas la même attitude à l'égard des bâtiments pilotés par les pilotes de fleuve de Montréal. Ces derniers ne pouvaient s'attendre à aucun gain pécuniaire; d'abord, ils avaient déjà obtenu une majoration importante des droits de trajets ainsi que des frais de transport lorsqu'un trajet sur le fleuve commençait ou finissait à l'écluse de Saint-Lambert (Cf. p. 835); ensuite, ils ne pouvaient recevoir un droit de mouvement pour amener un navire dans l'écluse à partir du mur d'amarrage puisque les mouvements dans le port de Montréal étaient hors de leur compétence.

Voici un extrait pertinent du mémoire:

«Il semble que récemment un certain nombre de pilotes de port auraient alors demandé un paiement supplémentaire pour des mouvements qui n'avaient pas été effectués sans interruption. Cette suggestion officieuse fut ensuite adoptée par l'ensemble des pilotes, avec ce résultat que les pilotes de Cornwall décidèrent qu'à l'avenir ils ne se rendraient pas plus bas que l'écluse n° 1 afin que toutes les relèves aient lieu dans l'écluse même. L'arrêt général de travail se produisit entre-temps et l'un de ses résultats fut que les pilotes de port obtinrent une augmentation d'environ \$985 par pilote, à la condition qu'il n'y ait plus de demandes de majoration de tarif pendant les trois années suivantes dans aucune des circonscriptions du Saint-Laurent. Les pilotes de port de Montréal se rendaient évidemment compte que par suite du changement de circonstances il leur serait difficile d'avoir gain de cause quant à leur intention initiale de demander une majoration de tarif, et désiraient maintenant revenir à l'ancienne formule de relève au mur en aval de l'écluse. Cependant, les pilotes de Cornwall se montrèrent intransigeants dans leur refus d'accepter la proposition de continuer à suivre l'ancienne pratique. Dans cette conjoncture, le ministère fut obligé d'intervenir et, après plusieurs réunions, au cours desquelles le capitaine Gendron s'efforça en vain d'amener les deux groupes à s'entendre, le ministère émit l'ordre formel que les relèves entre les pilotes de port et les pilotes de Cornwall aient lieu dans l'écluse.»

Néanmoins, les pilotes de port ne considéraient pas le différend comme réglé et, tout en suivant les instructions reçues, ils renouvelèrent leurs efforts pour revenir à l'ancienne pratique à moins qu'on ne les rétribuât pour le service supplémentaire. Il s'ensuivit une correspondance volumineuse et de nombreuses réunions entre toutes les parties en cause au cours de la saison de navigation de 1962 et de l'hiver suivant. En 1963, ce problème menaça de dégénérer en crise importante.

Telle était la situation au moment des audiences de la Commission. D'après la preuve obtenue, la position de chacune des parties en cause était celle qu'exposent les paragraphes suivants.

Les *pilotes de port* demandaient le rétablissement de l'ancienne pratique qui avait été constamment suivie par les pilotes de fleuve de Montréal. Cette demande fit l'objet de l'une des propositions faites par la Fédération des pilotes, au nom des pilotes de port, dans son mémoire à la Commission.

Cependant, il était évident d'après la preuve apportée à l'appui que l'objection réelle des pilotes de port était l'absence de rémunération pour ce qu'ils considéraient comme un service supplémentaire, bien qu'il n'en fût pas question dans leur proposition parce qu'ils se rendaient compte de la faiblesse de cet argument tant en droit qu'en fait. Le tarif était gelé pour trois ans et ils pressentaient que, dans ces conditions, une telle proposition ferait l'objet d'une opposition vigoureuse de la part des armateurs, même si l'on pouvait prétendre que c'était une situation nouvelle survenue depuis le règlement de la grève. Il y avait, d'autre part, en faveur de l'adoption pure et simple de la recommandation, un argument irréfutable à savoir l'absence de définition de la limite ouest de la circonscription (Cf. p. 597), qui enlevait à l'autorité de pilotage la possibilité de faire appliquer son ordre du 27 avril 1962.

Quant aux *pilotes de Cornwall*, ils s'opposaient à la recommandation et, pour d'autres raisons de droit, étaient en mesure d'imposer leur point de vue à l'autorité de pilotage. Contrairement aux pilotes de port de Montréal, ils n'avaient pas la possibilité d'attaquer avec succès en droit la validité d'un ordre de l'autorité de pilotage les obligeant à relever les pilotes de port au mur d'amarrage puisqu'on ne pouvait mettre en doute, du point de vue légal, le fait que celui-ci était situé bien en-dedans de la circonscription de Cornwall (Cf. p. 925), mais ils disposaient d'un argument juridique analogue en ce qui concerne le point de relève à l'extrémité ouest de la circonscription de Cornwall, qu'on ne pouvait mettre en question, dût l'autorité de pilotage prendre position contre eux dans le différend de l'écluse de Saint-Lambert.

Pour des raisons d'un caractère international, la limite commune des circonscriptions de Cornwall et de Kingston fut établie à Saint-Régis où la frontière du Canada et des États-Unis passe au milieu du Saint-Laurent. Comme Saint-Régis est un point absolument incommode pour la relève des pilotes, on prit la judicieuse décision de faire effectuer la relève à l'écluse Snell, à environ 6 milles en amont. Cette solution a dispensé d'organiser et d'entretenir un service coûteux de bateau-pilote à Saint-Régis, et a permis aux transports par eau d'éviter à la fois le paiement d'un droit supplémentaire pour ce service et le retard des bâtiments en route. On ne pouvait cependant obliger les pilotes de Cornwall à piloter au delà des limites de la circonscription pour laquelle ils sont brevetés, et le fait que les 6 milles de chenal entre Saint-Régis et l'écluse Snell sont des eaux communes au Canada et aux États-Unis soulevait apparemment des difficultés insurmontables pour le déplacement de la limite ouest de la circonscription de Cornwall jusqu'à l'écluse Snell, bien que cet arrangement eût été accepté par toutes les parties à titre de convention verbale sans obligation légale.

La Fédération des armateurs, en tant que représentante des usagers des services de pilotage, s'estimait directement concernée dans l'affaire de l'écluse de Saint-Lambert. Elle craignait surtout que le règlement ne se fit aux dépens

des armateurs et s'opposait à toute solution qui se traduirait par une majoration des taux. Dans son mémoire à la Commission, la Fédération des armateurs suggérait le compromis suivant* :

« ... Une solution possible au problème serait de permettre aux pilotes de port de Montréal, en cas d'encombrement à l'écluse, de quitter leur bâtiment au mur de l'écluse où, si trois ou quatre bâtiments attendent leur tour, chaque pilote restant à bord risque d'être retenu durant 3 ou 4 heures, mais de placer au mur d'approche un pilote de port de Montréal chargé de manœuvrer chaque bâtiment lorsque vient son tour d'entrer dans l'écluse n° 1, ce qui libérerait les 3 ou 4 autres pilotes qui devraient, autrement, rester à bord des bâtiments attendant leur tour. »

Il est intéressant de remarquer que la Fédération des armateurs ne se faisait aucune illusion sur la solution éventuelle (Cf. mémoire de la Fédération des armateurs, p. 95).

Le ministère des Transports se trouvait dans une situation fort délicate du fait qu'il ne pouvait imposer une solution, mais devait rechercher un compromis possible.

Cette situation dura jusqu'à ce que les pilotes de port informent l'autorité de pilotage, par lettre en date du 15 mai 1963, qu'à partir du 27 mai ils cesseraient d'effectuer les mouvements entre le mur d'approche et l'écluse, invoquant à l'appui de leur décision la disposition légale de l'article 361 de la Loi sur la marine marchande.

A la demande du sous-ministre, les pilotes de port retardèrent d'une semaine la date fixée et convinrent d'assister à une réunion à Ottawa avec les pilotes de Cornwall et des fonctionnaires du ministère des Transports. Au cours de cette réunion, un compromis proposé par le sous-ministre fut accepté par les représentants des deux groupes de pilotes, sous réserve d'approbation par les deux corporations de pilotes. Le ministère des Transports devait faire procéder à une étude du trafic fluvial entre le port de Montréal et l'écluse de Saint-Lambert en vue d'améliorer, si possible, le mode d'affectations des pilotes et de réduire les périodes d'attente des pilotes de port au mur d'approche. Le ministère devait aussi étudier, pour le compte des pilotes de Cornwall, la possibilité d'obtenir des autorités américaines l'autorisation d'effectuer les relèves des pilotes de Cornwall et de Kingston au mur d'approche en aval de l'écluse Snell. D'autre part, les relèves à l'écluse de Saint-Lambert seraient régies par les arrangements suivants* :

Il incomberait aux pilotes de port de Montréal de conduire les bâtiments montants jusqu'au premier poste du mur d'approche, ou jusqu'à l'intérieur de l'écluse si elle était inoccupée et prête à l'arrivée; les pilotes de port déplaceraient également les navires d'un poste à un autre le long du mur d'approche jusqu'au poste n° 1; les pilotes de Cornwall assureraient la relève soit dans l'écluse, soit au poste n° 1 du mur d'approche.

Ce compromis fut approuvé par la Corporation des pilotes de port, mais la Corporation des pilotes de Cornwall imposa une condition que les pilotes de port jugèrent inacceptable: elle réclamait les mêmes arrangements pour les

*Traduction.

bâtiments descendants. En d'autres termes, les pilotes de port seraient tenus de relever les pilotes de Cornwall au mur d'approche en amont lorsque les navires n'auraient pas directement accès à l'écluse de Saint-Lambert.

L'autorité de pilotage ne tint pas compte de cette exigence des pilotes de Cornwall et décida d'imposer le compromis qu'elle avait proposé. Les pilotes de Cornwall s'y conformèrent puisque, aux termes du compromis, la nouvelle procédure devait être temporaire et ne s'appliquer que jusqu'à la fin de l'étude sur laquelle on s'était précédemment entendu. Cette étude fut confiée à la société *G.T.R. Campbell & Co.*, architectes navals, hydrographes et consultants, qui étudia le trafic dans l'approche de la Voie maritime et le mode d'affectation existant. Dans son rapport, en date du 17 octobre 1963 (pièce 917), elle soumit de nombreuses recommandations en vue d'améliorer la coordination entre les divers services de pilotage, le bureau du capitaine de port et les différents services de la Voie maritime du Saint-Laurent. Au regard de la procédure de relève des pilotes de Cornwall et de Montréal, elle recommanda la reprise de la procédure antérieure avec cette différence, cependant, que l'on accorde une rémunération supplémentaire aux pilotes de Cornwall lorsqu'ils seraient requis de relever les pilotes de port au mur d'approche en aval.

Les fonctionnaires du ministère des Transports n'approuvèrent pas cette solution, la jugeant inacceptable pour les pilotes de Cornwall et craignant que, par représailles, ces pilotes ne refusent de respecter l'accord verbal sur la relève à l'écluse Snell. Il est évident aussi qu'on n'avait pas l'intention d'accorder une rémunération supplémentaire à l'un ou l'autre des groupes de pilotes. On fit remarquer que c'était à cause du volume de travail moindre des pilotes de port de Cornwall que le ministère avait décidé au début de faire effectuer la relève dans l'écluse même.

En conséquence, dans une lettre en date du 2 décembre 1963, le sous-ministre des Transports informa les présidents des deux corporations de pilotes de son intention de conserver le système adopté en 1963. La décision de l'autorité de pilotage fut mal reçue par les pilotes de port de Montréal et, le 2 décembre 1963, ils informèrent l'autorité de pilotage qu'ils n'acceptaient la décision que comme une solution temporaire puisque sujette à révision par la Commission royale d'enquête sur le pilotage, et ils déclarèrent que leur position restait inchangée. La décision ne satisfit pas non plus les pilotes de Cornwall dont l'attitude ne fut pas aussi conciliante et qui déclarèrent qu'ils n'accepteraient pas de relever les pilotes de port de Montréal en aval de l'écluse de Saint-Lambert.

L'attitude intransigeante des pilotes de Cornwall obligea le ministère des Transports à revoir la question. Il arriva à la conclusion qu'il était inutile de tenter de les faire changer d'avis et qu'une autre solution s'imposait. On décida d'en revenir à celle de 1962 avec certaines modifications, c.-à-d. que les

pilotes de port seraient tenus de rentrer les navires dans l'écluse et qu'on leur accorderait la rémunération supplémentaire demandée au début.

On pensait que cette solution serait très acceptable pour les deux groupes de pilotes, mais que le montant de la rémunération supplémentaire donnerait peut-être lieu à une négociation. On pensa d'abord qu'une légère majoration de \$3 à \$5 de l'indemnité horaire de retenue pour les retards à l'écluse serait suffisante. On ne consulta pas la Fédération des armateurs dont l'opposition était bien connue.

Le 17 mars 1964, l'autorité informa la Fédération des armateurs et les deux groupes de pilotes de la décision mais, à la grande surprise de l'autorité de pilotage, elle fut rejetée par les pilotes de port de Montréal qui demandaient que la décision antérieure reste en vigueur. On se trouvait donc de nouveau dans une impasse. On décida alors d'en référer au Ministre lui-même pour décision. Celui-ci convoqua les représentants des deux groupes de pilotes à une réunion dans l'espoir de parvenir, à l'amiable, à une solution. En prévision de la réunion, on demanda à chaque groupe de pilotes de préciser par écrit sa position. On parvint, au cours de cette réunion, tenue au début d'avril 1964, au compromis espéré. Les pilotes de Montréal acceptèrent la dernière décision à condition qu'on augmente le supplément de rémunération proposé.

Après des négociations avec les pilotes de port, l'autorité de pilotage convint de fixer le supplément de rémunération, pour entrer un navire dans l'écluse de Saint-Lambert à partir d'un poste d'amarrage au mur d'approche, à \$20, plus \$5 l'heure après la première heure comptée à partir du premier amarrage du navire au mur d'approche ou, si le pilote embarquait à ce dernier, à compter de son embarquement, jusqu'à l'amarrage dans l'écluse. Cette dernière partie de la rémunération supplémentaire n'était pas considérée comme une indemnité de retenue. Les modifications au tarif furent sanctionnées par le C.P. 1964-644, en date du 30 avril 1964, ce qui mit fin à cette longue dispute. On ne put parvenir à une solution qu'aux dépens des armateurs parce que l'autorité de pilotage ne pouvait légalement imposer une décision que n'avaient pas acceptée d'avance les deux groupes de pilotes en cause, comme le prouve le nombre incroyable de réformes de décisions par l'autorité de pilotage. La question ne serait pas encore réglée si les représentants des armateurs avaient attaqué en cour la validité de la disposition du règlement de l'autorité de pilotage de Montréal fixant la rémunération supplémentaire, en invoquant que cette disposition est *ultra vires* puisque l'autorité de pilotage de Montréal n'est pas en mesure d'établir que l'écluse de Saint-Lambert se trouve dans les limites de la circonscription de Montréal.

Depuis la mise en vigueur du nouveau régime, les armateurs se sont plaints d'être parfois obligés de payer deux droits de retenue pour une même période, l'un au pilote de port à bord du bâtiment montant attendant au mur

d'approche son tour d'entrer dans l'écluse, et un second droit au pilote de Cornwall qui attend à l'écluse pour prendre la relève après l'entrée du navire dans l'écluse.

Dans une lettre en date du 3 juillet 1964, la Fédération des armateurs s'éleva contre cette situation dans les termes suivants*:

«Il apparaît qu'en de nombreuses occasions les pilotes de port de Montréal et les pilotes de Cornwall sont retenus en même temps à l'écluse de Saint-Lambert pour les mêmes navires et il en résulte un double droit de retenue pour les bâtiments. Il est difficile d'imaginer un cas plus net d'inefficacité administrative et de mauvais emploi du temps des pilotes.»

A l'appui de cette plainte, on informa la Commission que dans le cas de la compagnie de navigation *Colley Motorships Limited* on imposa ce double droit à ses bâtiments à dix reprises entre le 19 juin et le 9 juillet 1964 (pièce 1420).

En réponse à la Fédération des armateurs, dans une lettre en date du 3 juillet, le sous-ministre des Transports indiqua qu'on examinerait de nouveau le problème au début de la saison 1965. Depuis lors, cependant, les dispositions pertinentes du tarif de la circonscription de Montréal n'ont pas été modifiées mais, en juin 1965, la disposition du règlement de Cornwall relative à la retenue le fut de manière que le temps d'indemnisation compte après une heure d'attente au lieu de deux comme auparavant. Au premier abord, cela semblerait aggraver plutôt que corriger la situation.

La plainte des armateurs n'est pas fondée en droit, puisque le taux horaire payable au pilote du port n'est pas une indemnité mais simplement l'un des deux éléments du taux de mouvement spécial, du mur d'approche à l'écluse, soit un droit de \$20 pour la première heure et de \$5 pour chaque heure ou fraction d'heure supplémentaire. Le fait que le pilote de Cornwall peut avoir droit à une indemnité de retenue pour le temps d'attente entre l'heure d'affectation et l'heure de présentation à bord dans l'écluse, pour des raisons indépendantes du navire, est une question qui relève de la circonscription de Cornwall et résulte d'un abus d'application du droit de retenue, qui devrait être corrigé.

La décision de 1964 n'a subi aucune modification depuis (sauf le relèvement des taux résultant de la majoration générale). Cependant, les droits de retenue des pilotes de Cornwall ont été considérablement réduits grâce à des affectations plus précises.

La situation en ce qui concerne l'embarquement et le débarquement des pilotes dans la zone de l'écluse de Saint-Lambert est donc la suivante (pièce 1539k et m):

- (i) Le pilote de Montréal (pilote de port ou de fleuve) embarque à bord d'un bâtiment descendant dans l'écluse même bien que, dans

* Traduction.

le cas d'un trajet, le pilote de fleuve puisse ne pas prendre le navire en charge avant d'être sorti de la Voie maritime (Cf. pp. 665-666).

- (ii) Le pilote de Montréal (pilote de port ou de fleuve) débarque d'un bâtiment montant qui ne prend pas un pilote de Cornwall dès que le bâtiment s'amarre, même si c'est au dernier poste d'amarrage en aval de l'écluse, et le bâtiment manœuvre à partir de là sans l'aide d'un pilote.
- (iii) Dans le cas d'un bâtiment montant qui prend un pilote de Cornwall:
 - S'il est sous la direction d'un pilote de fleuve de Montréal, le pilote de Cornwall prend la relève lorsque le bâtiment s'amarre pour la première fois, même au dernier poste d'amarrage en aval de l'écluse. Ce bâtiment n'est déplacé du mur d'approche dans l'écluse ni par le pilote de fleuve ni par un pilote de port de Montréal, mais par le pilote de Cornwall.
 - Si le bâtiment est sous la direction d'un pilote de port, la relève a lieu dans l'écluse même. Si le bâtiment s'amarre au mur d'approche, il est déplacé jusque dans l'écluse par le pilote de port, qui reçoit alors la rémunération mentionnée ci-dessus, en plus du droit de mouvement normal.

(Au sujet de la non-disponibilité des pilotes au moment voulu, cf. pp. 803 et suiv.)

(6) CONGÉS

A) *Pilotes de fleuve*

a) *Règles régissant les congés*

Les congés, pour les pilotes de fleuve, sont strictement réglementés depuis 1961, mais seulement quelques règles figurent dans le règlement. Les autres furent établies par les pilotes eux-mêmes et acceptées par l'autorité de pilotage. Elles sont appliquées, quant aux affectations, par le surveillant de circonscription, par suite de leur inclusion dans les règles administratives régissant les affectations, et par la Corporation des pilotes qui les a incluses dans les dispositions réglementaires régissant la gestion et le partage du fonds commun.

Les seules dispositions législatives se trouvent à l'article 17 de la Partie I du règlement général de la circonscription, qui donne au surveillant de circonscription le pouvoir d'accorder un congé sur demande, et reconnaît aux pilotes le droit d'obtenir automatiquement un congé de maladie pour toute période d'incapacité due à la maladie ou à une blessure. Les seules conditions à remplir sont d'informer immédiatement le surveillant, qui pourra exiger un certificat médical et, à sa discrétion, demander un second avis médical.

Jusqu'en 1961, il n'y avait pas d'autres règles et la pratique en usage datait de l'époque de la libre entreprise. La seule raison pour laquelle le

surveillant pouvait refuser un congé (sauf en cas d'incapacité pour cause de maladie ou de blessure) était une pénurie de pilotes, existante ou prévue.

Par suite de l'application sans restriction de la règle de péréquation des trajets, ce droit non réglementé d'obtenir des congés prêta à des abus de la part de certains pilotes. Par exemple, les absences étaient souvent nombreuses durant les week-ends, atteignant jusqu'à 20% pour une même période.

Étant donné qu'un refus de congé ne pouvait se justifier qu'en cas de préjudice au service par suite de pénurie de pilotes, on n'appliquait pas strictement la règle imposée par le règlement quant à l'autorisation préalable, et l'on n'en faisait pas une question de discipline. De ce fait, l'autorité de pilotage n'avait à vrai dire aucun contrôle sur la disponibilité des pilotes à un moment donné.

Cette situation nuisait à l'efficacité du service et, de plus, la large application donnée à la règle de péréquation influait sur la sécurité de la navigation du fait que les pilotes risquaient de se surmener pour rattraper leurs tours lorsqu'ils reprenaient leur service après une longue période d'absence.

La situation devint telle que l'autorité de pilotage décida d'intervenir. Elle avertit le Comité des pilotes que si ceux-ci ne prenaient eux-mêmes les mesures nécessaires pour réglementer les congés, elle se verrait dans l'obligation d'en prendre l'initiative et d'imposer les règles voulues.

En 1961, la Corporation des pilotes rédigea une série de règles qui furent approuvées par l'autorité de pilotage. Voici leurs caractéristiques principales:

- (i) exclusion des périodes d'absence de l'application de la règle de péréquation des trajets;
- (ii) congés payés réguliers et périodiques;
- (iii) congés de maladie automatiques avec rémunération totale ou partielle, ou sans rémunération;
- (iv) exemption du service de pilotage, sans perte de rémunération, durant le temps consacré aux affaires de la corporation ou à rendre des services aux pilotes en tant que groupe;
- (v) perte de rémunération pour les absences pour d'autres motifs, avec ou sans autorisation.

En vue d'atteindre ces objectifs, on établit un mode équitable fondé sur les tours d'affectation. Le principe de péréquation des trajets cesse de s'appliquer en cas d'absence, en inscrivant au crédit du pilote concerné, le cas échéant, le nombre des tours qu'il a manqués, c.-à-d. la moyenne des tours pris pendant son absence par les pilotes qui étaient disponibles pour le service. On lui accordera une rémunération totale ou partielle en ne déduisant pas de sa part entière tout ou partie de la valeur des tours qu'il n'a pas pris

selon que le prévoient les règles de mise en commun et on le privera de rémunération en diminuant sa part de la valeur totale de ces tours.

La seule exception à ces règles concerne l'absence du pilote pour des raisons indépendantes de sa volonté, c.-à-d. le décès de son épouse ou d'un proche parent, la naissance d'un enfant ou une citation à comparaître devant un tribunal. Dans tous ces cas, le pilote conserve le privilège de péréquation, à condition qu'il le demande et qu'il réussisse à rattraper les tours manqués avant la fin de la quinzaine de mise en commun qui suit.

Un pilote qui manque une affectation parce qu'il n'a pas pu arriver à temps n'est pas considéré comme absent si le retard n'est pas de sa faute. Il est placé au deuxième rang sur le tour de rôle à son arrivée et conserve son privilège de péréquation.

b) Congés réguliers et vacances annuelles

L'autorité de pilotage a approuvé un régime de congés réguliers fondé sur le principe qu'un pilote a droit à un certain nombre de jours de repos au cours de la saison de navigation, et à un long congé annuel devant être pris après la fin de la saison. Les pilotes proposèrent d'abord deux jours par mois entre le 1^{er} mai et le 30 novembre, mais l'autorité de pilotage n'accepta pas pour le motif qu'il en aurait résulté une rotation trop fréquente des pilotes à l'effectif, et l'on parvint à une formule modifiée plus conforme à la nature du service. Elle prévoyait 3 périodes de repos entre le 1^{er} avril et le 31 décembre (on n'accordait aucun congé régulier au début et à la fin de la saison normale de navigation, parce que la demande de pilotage est généralement très forte) : un congé de 3 jours entre le 1^{er} mai et le 30 juin, un de 5 jours entre le 1^{er} juillet et le 31 août et un de 3 jours entre le 1^{er} septembre et le 31 octobre. On y substitua, par la suite, trois périodes de 6 jours chacune. Ces congés sont obligatoires et pris suivant la liste établie par la Corporation des pilotes, sur consultation de ses membres, avant l'ouverture de la saison de navigation. Pour l'établissement de cette liste, on tient compte du fait que les pilotes sont répartis en deux groupes et l'on s'arrange pour que le même nombre de pilotes de chaque secteur soient en congé en même temps. La pièce 569 (congés réguliers accordés en 1963) montre que les congés sont répartis de façon aussi uniforme que possible. Le nombre de pilotes ayant bénéficié de ces périodes de repos était le suivant : en avril, novembre et décembre, aucun ; en mai, juin, septembre et octobre, 3 dans chaque secteur ; en juillet et août, 5 dans chaque secteur.

Pour assurer l'équité et éviter d'accorder un nombre inégal de tours pour des périodes d'absence de même durée prises à des périodes différentes d'activité de pilotage, le nombre de ces tours a été fixé arbitrairement. De 2 tours, au début, pour chaque congé de 3 jours et de 3 tours pour les congés de 5 jours, il est maintenant de 3 tours pour chaque congé de 6 jours.

Ce ne sont que des règles administratives qui ne confèrent aucun droit et les pilotes continuent d'être régis par le règlement. Ils peuvent donc être appelés en service en cas de pénurie. Cependant, à l'époque des audiences de la Commission cela ne s'était jamais produit.

On a signalé que le régime des congés, depuis sa création en 1961, avait donné d'excellents résultats et qu'il constituait, entre autres, le facteur principal de la forte diminution de l'absentéisme.

Les vacances annuelles d'un mois et demi sont prises par la moitié des pilotes à la fois au cours des mois d'hiver, lorsque la demande de services de pilotage est la plus faible. Les pilotes de chaque secteur sont répartis en groupes égaux, l'un en vacances et l'autre disponible pour le service. La moitié des pilotes sont en vacances du 20 décembre au 8 février et l'autre moitié du 8 février au 31 mars. La corporation dresse la liste.

c) Congés de maladie et congés au service de la corporation

Pour les absences dues à la maladie, les règles prévoient l'attribution d'un tour pour le premier jour, si c'est l'un des deux premiers jours non consécutifs d'absence autrement qu'en congé régulier, et la moyenne journalière pour les jours suivants.

Comme pour la circonscription de Québec, on accorde des tours fictifs pour compenser le temps que consacrent les administrateurs aux affaires de la corporation, et d'autres pilotes au bénéfice du groupe, sauf pendant les mois d'hiver, à raison d'un tour par jour ou fraction de jour.

On accorde automatiquement des tours fictifs pour les absences à l'occasion des réunions du conseil d'administration ou de celles des comités de la corporation ou de la fédération. Dans tous les autres cas, une résolution du conseil d'administration ou du comité de régie est requise.

Le tableau de la page 846 indique le nombre de tours fictifs accordés depuis la création de la corporation, en 1959, ainsi que le nombre de pilotes qui en ont bénéficié (pièce 782).

B) Pilotes de port

a) Absences et régime des congés

Du point de vue législatif, la seule différence au regard des congés pour les pilotes de port est prévue à l'article 51 du règlement qui permet un congé de maladie maximal de 15 jours rétribués par saison de navigation, dont 7 au maximum peuvent être accordés sans certificat médical. En pratique, on n'applique pas cette disposition, bien qu'elle corresponde au mode de rémunération des pilotes de port prescrite à l'article 46 du règlement, c.-à-d. que l'autorité de pilotage est censée les rémunérer suivant un mode de mise en commun fondé sur la disponibilité pour le service. Comme on l'a vu précédemment, la situation de fait est tout à fait différente puisque les pilotes ont

adopté, pour le fond, le mode de leurs collègues, les pilotes de fleuve de Montréal et ceux de la circonscription de Québec, et qu'ils l'appliquent par l'intermédiaire de leur corporation. Ils ont établi leurs propres règles d'affectations et de mise en commun en ce qui concerne les absences (pièce 570). Les règles relatives aux affectations doivent être approuvées par l'autorité de pilotage, puis elles sont appliquées par le surveillant de circonscription.

A l'instar des pilotes de fleuve de Montréal, le principe de péréquation des affectations est normalement limité aux périodes de disponibilité pour le service. En conséquence, aux fins des affectations, on crédite un pilote, à son retour, des tours perdus pendant son absence. Cette règle comporte deux exceptions. La péréquation s'applique:

- (i) facultativement pour les tours perdus pendant une absence due à la maladie ou à une blessure jusqu'au maximum de 15 jours par saison de navigation;
- (ii) aux absences en cas de décès ou de maladie grave d'un proche parent du pilote.

Il y a les congés réguliers, périodiques et obligatoires, et ceux-ci doivent être pris conformément à une liste préparée au début de chaque saison de navigation par le conseil d'administration de la corporation. En 1963, ces congés étaient d'un jour de repos par semaine pendant les mois de mai, juin, juillet et novembre, deux jours par semaine pendant les mois d'août, septembre et octobre; il n'y en avait pas au cours des mois d'avril et décembre; soit un total d'environ 45 jours par saison de navigation. On leur a substitué depuis des périodes de repos de 3 jours tous les dix jours. Les règles des affectations de 1969 prévoient qu'on créditera un pilote d'un tour par jour de congé régulier.

Les pilotes de port en congé régulier restent disponibles pour le service et on peut leur donner une affectation en cas d'urgence, comme cela s'est parfois produit.

En ce qui concerne l'absence pour cause de maladie ou de blessure, le congé est automatique et les seules conditions sont l'obligation pour le pilote de signaler qu'il ne sera pas disponible et, plus tard, si l'absence dure plus de 7 jours, la production d'un certificat médical.

En ce qui concerne les affectations, les tours perdus pendant une telle absence ne seront crédités que si le pilote refuse de les rattraper; en d'autres termes, on le laisse libre d'opter ou non pour la péréquation. Comme on le verra plus tard, les règles de mise en commun des pilotes de port ne prévoient aucune indemnité pour les tours perdus pendant une telle absence. On leur donne donc la possibilité de rattraper les tours perdus afin d'éviter une perte de revenu. Cependant, l'assurance-maladie de groupe donne aux pilotes le droit de percevoir, péréquation ou non, certaines indemnités (Cf. p. 845).

b) Tours fictifs

Lorsque les administrateurs de la corporation s'absentent pour assister aux réunions du bureau au cours de la saison de navigation, on leur accorde un tour avec un droit au partage par jour ou fraction de jour d'absence. C'est le mode adopté par les autres corporations. La fédération, comme dans le cas des autres corporations, paie également au fonds commun la valeur des tours accordés aux pilotes de port qui assistent, à titre de président, vice-président ou secrétaire, aux réunions de son conseil d'administration. La saison de navigation des pilotes de port commence à l'ouverture de la Voie maritime et se termine à sa clôture.

Le tableau suivant indique le nombre des tours fictifs accordés dans ces conditions.

PILOTES DE PORT DE MONTRÉAL—TOURS FICTIFS ADMINISTRATIFS

Année	Pour la Corporation		Pour la Fédération		
	Nombre de tours	Nombre de pilotes	Nombre de tours	Nombre de pilotes	Montant payé par la Fédération et la Guilde
1959.....	néant	néant	néant	néant	néant
1960.....	57	5	”	”	”
1961.....	29	5	”	”	”
1962.....	80	5	”	”	”
1963.....	132	5	9	1	\$288.00
1964.....	104	5	1	1	33.36
1965.....	63	5	5	1	169.35
1966.....	49	5	néant	néant	néant
1967.....	47	5	”	”	”
1968.....	98	5	”	”	”

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: 1959-1962, pièce 801; 1963-1968, pièce 802; et pièce 1539bb.

Toutes les absences (sauf les tours fictifs accordés aux administrateurs) entraînent une perte de revenu, relative ou absolue selon qu'on donne ou non au pilote le droit à la péréquation. Il n'y a pas de compensation automatique étant donné qu'on n'accorde pas de droits au partage.

(7) SINISTRES MARITIMES

La répétition de certains types de sinistres maritimes indique les difficultés inhérentes à la navigation dans cette section du Saint-Laurent et montre clairement les différences fondamentales de la navigation dans la circonscription de Montréal et de celle dans la circonscription de Québec.

Il n'existe pas de longues étendues d'eaux libres ni, par conséquent, d'accidents attribuables soit à la négligence, soit à une fausse interprétation des indications du radar. Les accidents sont dus aux dangers que présente la navigation dans les chenaux dragués, sinueux et relativement étroits, aggravés par des courants traversiers; p. ex., des échouements, des abordages résultant du croisement ou du dépassement dans des eaux restreintes ou de l'effet de suction des rives; le talonnement dans le chenal par suite d'un chargement excessif ou d'une erreur de calcul de la marée en aval de Trois-Rivières.

De plus, les sinistres dans la circonscription de Montréal sont généralement moins spectaculaires que dans la circonscription de Québec, car dans la plupart des cas les navires en avaries peuvent être échoués facilement et rapidement et, en outre, la vitesse maximale permise dans ces chenaux n'est jamais supérieure à la vitesse de manœuvre maximale. Un autre facteur qui contribue peut-être à réduire le nombre des sinistres graves au cours de la navigation, c'est que celle-ci s'effectue dans des chenaux qui exigent de la part des pilotes une attention constante pour vérifier leur position.

Au cours des dernières années, aucun sinistre grave ne s'est produit au cours de la navigation dans le port de Montréal, en dépit du trafic traversier considérable des navires à destination ou en provenance de la Voie maritime. Cette heureuse situation est due surtout à la réglementation du trafic établie par l'autorité portuaire et au contrôle administratif du trafic que cette autorité exerçait antérieurement et qui incombe maintenant au Centre de contrôle du trafic maritime de Montréal, et aussi à la fermeture du canal de La-Chine, qui a réduit le trafic dans la section la plus difficile du port, le courant de Sainte-Marie.

De 1959 à 1968, les pilotes de port n'ont été impliqués dans aucun sinistre survenu en cours de navigation dans le port, mais seulement dans des incidents mineurs survenus au cours des accostages, des appareillages et des mouillages. Les dossiers des pilotes de fleuve, en ce qui concerne ce dernier type d'accidents, n'est cependant pas comparable à celui des pilotes de port parce que leurs activités ne sont pas limitées au port de Montréal, mais qu'ils manœuvrent aussi des navires dans les ports intermédiaires et dans le port de Québec.

Le fait qu'un pilote soit impliqué dans un sinistre maritime ne signifie pas nécessairement que celui-ci lui est attribuable. Au cours de la période 1959 à 1968, il y eut 16 sinistres majeurs (sans compter le naufrage de la drague *Manseau 101*, dans lequel un pilote n'était impliqué que très indirectement [Cf. p. 774]). Dans 5 de ces cas, la collision ou l'échouement furent attribués à une panne de l'appareil à gouverner; dans un cas, la collision fut la conséquence directe des dangers de la navigation d'hiver (Cf. p. 211); d'autres survinrent à la suite de circonstances indépendantes de la volonté du pilote (Cf. p. ex., p. 772). Certains furent cependant la conséquence directe de la négligence et de fautes de navigation de la part des pilotes.

Comme dans le cas de la circonscription de Québec, l'analyse détaillée de ces accidents ou sinistres maritimes doit à toutes fins pratiques, se restreindre aux désastres majeurs et autres cas graves ayant donné lieu à une enquête officielle en vertu de la Partie VIII de la Loi sur la marine marchande.

Les appendices IA et IIA concernent les sinistres, accidents et incidents impliquant des pilotes de fleuve et de port, qui furent signalés comme sinistres maritimes (selon la définition du terme donnée à l'art. 551, Loi sur la marine marchande) au cours de la décennie 1959-1968. L'appendice IA comprend une analyse des cas pour les années 1965 et 1966, et l'appendice IIA, pour les années 1959 et 1968. Ces années ont été choisies parce qu'elles sont respectivement celles pendant lesquelles se sont produits le plus grand et le plus faible nombre d'accidents au cours de cette période de 10 ans. On se référera au *Titre II*, pages 96 à 99, pour la classification adoptée dans ce rapport pour ce qu'on dénomme sinistres maritimes.

A) *Enquêtes formelles*

De 1955 à 1969 inclusivement, deux enquêtes formelles furent tenues sur des sinistres maritimes impliquant un pilote de Montréal (pièce 1539q).

a) *Abordage du m/v Transatlantic et du m/v Hermes, le 10 avril 1965 (pièce 1468)*

La collision s'est produite sur le lac Saint-Pierre, dans le chenal dragué, immédiatement en aval de la zone de mouillage, à la courbe de Yamachiche formée par l'élargissement, au sud, du chenal dragué dont la largeur passe de 550 pi. à 2,000 pi. Le m/v *Hermes* faisait route vers l'aval à la vitesse maximale de manœuvre et, en quittant la zone de mouillage, abattit brusquement sur babord et aborda le m/v *Transatlantic* qui montait le fleuve et qu'il était sur le point de croiser. Sous le choc, le m/v *Transatlantic* prit feu et, en dépit du fait qu'on l'échoua, fut une perte totale et entraîna la mort de trois membres de son équipage. Le m/v *Hermes* fut gravement endommagé. L'accident survint du fait que le *Hermes*, en entrant dans le chenal, passa trop près de la rive sud du chenal dragué, à tribord, et sous l'effet de succion de la rive, ne répondit pas à la barre et embarda brusquement sur babord.

Les conditions atmosphériques et la visibilité étaient bonnes, mais les aides flottantes normales n'étaient pas encore en place et aucune n'indiquait l'entrée sud-est du chenal dragué. Celui-ci s'incurve légèrement vers le sud dans la zone de mouillage, son axe étant censément indiqué, à l'entrée et à la sortie de la courbe, par deux alignements, les feux d'alignement de Rivière-du-Loup en amont de la courbe et les feux d'alignement de Pointe-du-Lac en aval de la courbe, installés tous les quatre sur des jetées bâties dans le lit du lac en dehors du chenal.

Le pilote du *Hermes* effectuait son premier trajet de la saison dans ces parages. En l'absence de bouées, il se servit, comme il est d'usage, des feux d'alignement comme amers et, comme d'habitude, il modifia légèrement la route vers le sud au point d'intersection des deux alignements dans la courbe de Yamachiche. C'était un fait bien connu que les feux d'alignement de Pointe-du-Lac n'indiquaient pas l'axe du chenal parce que la jetée de l'amont avait été déplacée vers le sud-est, quelques années auparavant. Il établit donc sa route en conséquence, comme il l'avait toujours fait jusqu'alors. Cette fois, cependant, cette route mena le navire beaucoup plus au sud et trop près de la rive parce que, au cours des hivers de 1964 et 1965, la jetée s'était encore déplacée vers le sud-est, sans que le fait ait été rapporté. Le 3 avril et le 9 avril, le m/v *Manchester Commerce* et le s/s *Carinthia* n'avaient pas répondu momentanément à la barre, au même endroit et pour la même raison, mais ces incidents n'avaient pas été portés à l'attention des autres pilotes.

La cour conclut que la Division des aides de navigation du ministère des Transports était la principale responsable de l'accident du fait qu'elle avait omis de vérifier l'alignement des feux.

Elle conclut qu'aucune faute ne pouvait être imputée au *Transatlantic* ni à son pilote, mais qu'une négligence ayant contribué à l'accident devait être imputée au pilote du *Hermes* qui:

«a été imprudent en décidant de rencontrer le *Transatlantic* dans la partie étroite du chenal alors qu'il aurait pu le rencontrer dans la partie large de l'ancrage de Yamachiche et qui a été en faute:

- a) en s'engageant à pleine vitesse dans la partie étroite du chenal alors qu'il devait y rencontrer ce navire;
- b) en tentant cette manœuvre alors que la bouée 51L qui devait lui servir de guide pour indiquer l'entrée du chenal étroit n'était pas en place;
- c) en suivant la ligne donnée par les amers de Pointe du Lac en ligne alors qu'il savait depuis l'année dernière que l'amer du bas n'était pas à la bonne place;
- d) en procédant à pleine vitesse alors que c'était la première fois en 1965 qu'il descendait cette partie de la rivière comme pilote d'un navire;
- e) en négligeant de se servir de son radio-téléphone.»

La cour, cependant, ordonna seulement une suspension de 3 mois du brevet du pilote en raison de ses bons états de services antérieurs et du fait que le ministère des Transports était le principal responsable de l'accident.

En ce qui concerne le pilote du m/v *Hermes*, cette décision fut réformée en appel par la Cour de l'Échiquier qui conclut que le pilote n'était aucunement à blâmer. La cour conclut que, d'après la preuve, il semblait n'y avoir aucune raison valable pour étayer la prétention que le *Hermes* naviguant vers l'aval aurait dû stopper ou réduire de vitesse afin de croiser le *Transatlantic* dans la zone de mouillage plutôt que dans le chenal dragué. Le pilote était fondé de croire que son navire croiserait normalement le *Transatlantic* par babord sans difficulté. La vitesse du *Hermes* était de 15 nœuds, qui n'était pas sa vitesse maximale mais seulement la vitesse maximale de manœuvre.

Le chenal de 550 pi. de large laissait un espace largement suffisant pour la navigation, compte tenu de la dimension des deux navires, et n'était donc pas un chenal étroit. La pratique normale de corriger la situation créée par le déplacement connu du feu antérieur de l'alignement était, pour un navire descendant, de tenir l'alignement des feux, qui plaçait le navire à droite de l'axe du chenal; pour un navire montant, d'ouvrir vers le nord l'alignement arrière, ce qui maintenait le navire du bon côté de l'axe réel du chenal et permettait aux navires de se croiser sans danger par babord. Le pilote n'avait aucune raison de supposer que les conditions avaient changé depuis la saison de navigation précédente puisque le ministère des Transports n'avait émis aucun avis à ce sujet, et qu'il n'y avait aucune preuve que le pilote eût quelque autre raison de supposer un tel changement. Quant au fait de n'avoir pas utilisé le radiotéléphone, la cour conclut qu'avant l'embarquée soudaine et imprévisible du m/v *Hermes*, les deux bâtiments étaient chacun du bon côté du chenal et à une bonne distance l'un de l'autre, et qu'aucun d'eux n'était tenu de faire des signaux quelconques ni d'utiliser le radiotéléphone jusqu'à l'embarquée soudaine et imprévue sur babord et qu'il était alors trop tard pour discuter par radiophonie. La cour analysa le sens de l'expression «*wrongful act or default*» figurant au paragraphe 568(1) (version anglaise) de la Loi sur la marine marchande (Cf. *Titre I*, pp. 438 et 439).

b) *Naufrage de la drague Manseau 101, le 30 septembre 1966 (pièce 1529)*

La drague *Manseau 101* coula, le 30 septembre 1966, à trois quarts de mille à l'ouest du pont de Québec alors qu'elle était remorquée au pont par trois remorqueurs de Montréal et qu'ils tentaient de traverser vers le nord pour se mettre à l'abri des lames soulevées par des vents violents. Dix hommes à bord de la drague se noyèrent. Un pilote fut mis en cause indirectement du fait que l'on prétendit que la drague avait coulé par suite du remous provoqué par le s/s *Franconia* qui descendait le fleuve et qui, selon les allégations, marchait à une vitesse illégale et dangereuse dans les circonstances.

La cour conclut que la cause du sinistre était le mauvais état de navigabilité de la drague. Bien que le pilote aurait dû et aurait pu réduire la vitesse pendant qu'il la dépassait, ce qui aurait atténué le remous créé par le passage du *Franconia*, la cour ne put conclure que ce remous était la cause du désastre ni même une cause contributive. La cour ne pensait pas que les remous provoqués aient été excessifs ni qu'ils pussent avoir une action quelconque sur la drague si elle avait été en bon état de navigabilité et qu'elle n'ait pas eu d'ouvertures sur le pont.

B) *Enquêtes en vertu de l'article 579 de la loi*

On a tenu aussi des enquêtes sur la conduite des pilotes à la suite de deux sinistres ayant eu lieu pendant la même période (1955 à 1969 inclusivement).

a) *Échouement du m/v Beechmore, le 5 août 1961 (pièce 1332)*

Le 5 août 1961, un pilote de fleuve titulaire d'un brevet de la classe C (compétence alors limitée aux bâtiments ne dépassant pas 2,000 tjn) embarqua à bord du m/v *Beechmore* à 16 h 00 au quai de la *Shell Oil*, en aval du mouillage de Longue-Pointe, dans le port de Montréal, pour un trajet vers l'aval. Le temps était clair, sans vent. La première manœuvre consistait à faire éviter le navire puisqu'il était amarré tribord à quai. Le pilote ne demanda pas l'aide d'un remorqueur. Il tenta d'abord, sans succès, de faire abattre le navire sur babord au large du quai en s'aidant des remous près de terre, mais le navire dériva simplement en travers vers l'aval. Il fit alors route contre le courant jusqu'à un poste d'évitage à l'extrémité en aval du mouillage de Longue-Pointe où il tenta encore d'éviter en se tenant sur les feux d'alignement de Tétreaultville mais, au cours de l'évitage, l'arrière heurta la rive et le gouvernail et l'hélice furent endommagés.

Ce fut l'un des cas où l'on institua une cour d'enquête en vertu de l'article 579 de la loi pour prendre des mesures disciplinaires à l'égard d'un pilote. Le pilote fut accusé de n'avoir pas apporté le soin et la diligence pour la conduite sûre du bâtiment dont il avait la charge, contrairement à la disposition de l'article 39 du règlement de la circonscription de pilotage de Montréal (Cf. *Titre I*, pp. 458-459, et 465 à 469). La cour conclut que le sinistre était dû au manque d'habileté du pilote et ne put comprendre pourquoi il avait estimé nécessaire de faire éviter le navire sur l'alignement alors qu'au nord du chenal il avait un ample espace et la profondeur d'eau voulue pour un bâtiment de ce tirant d'eau, en l'absence de navire au mouillage et de trafic susceptibles de le gêner. Même l'évitage sur l'alignement eût été une manœuvre suffisamment sûre avec un navire de cette taille si le pilote avait apporté l'attention voulue. La cour demanda combien de temps ce pilote «serait autorisé à s'exercer sur des navires coûteux appartenant à autrui», car c'était la seconde fois qu'il était impliqué dans un accident de ce genre. Cela ne fut cependant pas jugé suffisant pour justifier l'annulation de son brevet et l'on estima aussi qu'une suspension n'aurait guère d'effet. En conséquence, l'enquêteur suggéra de retarder la promotion du pilote de la classe C à la classe B jusqu'à expiration d'un délai de deux ans après la date du sinistre, recommandation qu'approuva le ministre des Transports.

b) *Échouement du m/v Timna, le 19 août 1961 (pièce 1470p)*

Ce bâtiment avait quitté Trois-Rivières le 19 août 1961, calant au moins 36'6", et avait atteint Saint-Nicolas à marée basse. Il s'échoua alors dans le chenal, subissant des avaries considérables. Le surintendant régional des pilotes qui fit une enquête administrative, avait recommandé une enquête formelle. Le Ministre décida de procéder en vertu de l'article 579. L'avis d'enquête signifié au pilote le 21 septembre 1961 l'informait, entre autres, qu'il était requis d'assister à l'enquête et qu'il pouvait se défendre lui-même ou

autrement, et présenter de la preuve ou faire une déclaration. C'est un autre cas de la tenue d'une cour d'enquête en vertu de l'article 579 pour la poursuite d'une violation d'un règlement sur le pilotage, et où l'on confondait les deux compétences légales du ministre des Transports, compétence en tant que tel, en vertu de l'article 579, et en tant qu'autorité de pilotage (Cf. *Titre I*, pp. 458 à 460, et 467-468).

L'ordre du 20 septembre 1961 instituant la cour se lit comme suit*:

«Considérant que, d'après l'exposé de l'affaire ci-joint, il y a lieu de croire que . . . , le titulaire du brevet de pilote . . . dans la circonscription de pilotage de Montréal, est pour cause d'inconduite, inapte à exercer ses fonctions;

EN CONSÉQUENCE, en vertu de l'article 579 de la loi sur la marine marchande du Canada, le capitaine G. W. R. Graves, du ministère des Transports à Ottawa, est par les présentes nommé pour tenir une enquête sur la conduite de X. . . le 19 août 1961, sur le fleuve Saint-Laurent dans les parages de Saint-Nicolas, P.Q., alors qu'il était en service de pilotage à bord du m/v *Timna*, et M. R. R. Macgillivray, conseiller juridique adjoint du ministère des Transports est par les présentes nommé à titre de procureur à l'enquête.»

L'exposé de l'affaire se lit comme suit:

«Il est allégué que, samedi 19 août 1961, M. . . , en service en qualité de pilote à bord du m/s *Timna*, sur le fleuve Saint-Laurent, n'a pas apporté le soin et la diligence voulus à la conduite sûre du bâtiment dont il avait la charge, en ce qu'il n'a pas piloté ledit bâtiment en vue d'éviter son échouement, contrairement aux dispositions de l'article 39 du règlement de la circonscription de pilotage de Montréal.»

Les conclusions et recommandations de la cour d'enquête furent les suivantes:

- «(1) Je ne peux formuler aucune opinion quant à ce qu'était le tirant d'eau réel du navire.
- (2) Il semble y avoir peu de doute que le navire s'échoua sur l'alignement de la Pointe à Basile, juste en aval des bouées 18Q et 19Q, dans le chenal à travers le haut-fond de Saint-Augustin. Pour reprendre une expression utilisée par un témoin, le navire a «labouré son chemin» dans le chenal . . .
- (3) Il y avait 35 pieds d'eau dans le chenal, au haut-fond de Saint-Augustin, rapportés au zéro de la carte. Le pilote dispose de l'annuaire des marées et, pour le jour considéré, l'annuaire indique la marée basse à Québec à 19 h 15, l'heure d'été de l'Est, avec une hauteur de 1.2 pied au-dessus du zéro . . . C'est la seule information sur laquelle le pilote pouvait se fier et il pouvait facilement l'obtenir. De plus, on l'avait avisé que le navire calerait 35 pieds 7 pouces. Cela lui donnait une hauteur libre sous la quille de 7.4 pouces. Il se basa sur un tirant d'eau de 36 pieds et une hauteur d'eau de 37 pieds, soit 12 pouces d'eau sous la quille. Cela m'amène à la conclusion que le bien-fondé des allégations de l'exposé de l'affaire est établi, que ce pilote . . . a, de fait, failli à apporter le soin et la diligence voulus à la conduite sûre du bâtiment dont il avait la charge et qu'il a failli à piloter le *Timna* en vue d'éviter son échouement. Il semble que la mesure évidente et prudente à prendre dans un tel cas eût été de mouiller et d'attendre qu'il y ait plus d'eau.
- (4) Mes conclusions se fondent sur une étude du compte rendu de la preuve et des pièces produites ainsi que sur mon observation des témoins . . .

* Traduction.

RECOMMANDATIONS:—

- (1) Je recommande que le brevet de pilote de M... soit suspendu pour une période de deux mois à compter du 1^{er} avril 1962.
- (2) En ce qui concerne les frais, je dirais que M... fut requis de se présenter et invité à présenter sa défense en personne, ou autrement. Il choisit de prendre un avocat mais, ce choix étant le sien, je n'estime pas que ses frais, ou ceux de son avocat, devraient être supportés par le ministère.»

Le 29 mars 1962, l'avocat du pilote se présenta devant la cour et plaida verbalement. Le 3 avril, le ministre des Transports, en sa capacité d'autorité de pilotage (et non en tant que ministre des Transports, en vertu de l'art. 579) rendit la décision suivante*:

«LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA—CIRCONSCRIPTION DE PILOTAGE DE MONTRÉAL

En l'affaire: (Nom du pilote)
M. S. «TIMNA»
Échouement dans le fleuve Saint-Laurent
19 août 1961.

ORDONNANCE DE L'AUTORITÉ DE PILOTAGE.

Sur le rapport du capitaine G. W. R. Graves, à la suite d'une enquête tenue par lui au sujet de l'échouement du M.S. «Timna», dans le fleuve Saint-Laurent dans les parages du haut-fond de Saint-Augustin le 19 août 1961, je conclus que le pilote du navire, M..., pilote breveté de la circonscription de pilotage de Montréal, a failli à apporter le soin et la diligence voulus pour conduire sans danger ledit navire, contrairement aux dispositions de l'article 39 des Règlements de la circonscription de pilotage de Montréal alors en vigueur, du fait qu'il a fait route à l'heure ou aux environs de la marée basse dans une section relativement peu profonde du chenal navigable avec un navire qu'il savait caler beaucoup, alors qu'il eût été prudent de mouiller et d'attendre une plus grande hauteur d'eau.

J'ordonne que le brevet de pilote délivré au nom de... soit suspendu pour un mois, la suspension devant débiter à la date de remise dudit brevet au surveillant des pilotes de la circonscription sur demande à cet effet.

Pour parvenir à cette décision, j'ai tenu compte du fait que la responsabilité de l'échouement du M.S. «Timna» doit être partagée par le capitaine du navire, et du long état de bons services du pilote... avant l'échouement.

Fait à Ottawa ce 3^e jour d'avril 1962.

(Signé) Léon Balcer
Autorité de pilotage pour
la circonscription de
pilotage de Montréal.»

L'application de cette sentence fut différée à la demande de l'avocat du pilote pour lui permettre d'en appeler de la décision. Entre-temps, le ministère des Transports soumit l'affaire au ministère de la Justice pour obtenir un avis. Le 21 janvier 1963, le sous-ministre de la Justice donna l'avis demandé, dont voici la partie pertinente:

«... Le pouvoir de suspendre un pilote pour infraction à toute disposition réglementaire contenue dans le règlement général est conféré à l'autorité de

* Traduction.

pilotage par le paragraphe (2) de l'article 51 dudit règlement. Cet article prévoit en outre dans son paragraphe (5) que le surintendant doit donner au pilote la possibilité d'être entendu en personne et de présenter sa défense par écrit. Autant que je sache, le surintendant n'a jamais donné au pilote dans cette affaire la possibilité d'être entendu en personne ou de présenter sa défense par écrit, et en fait, il n'a pas tenu d'enquête sur cette affaire.

Bien qu'il soit à peu près certain que le pilote a eu pleine et entière possibilité d'être entendu par une personne nommée en vertu de l'article 579 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, cette personne a prétendu, d'après le compte rendu, tenir une audience en vue de savoir s'il y avait eu infraction à l'article 39 du règlement. A mon avis, une enquête en vertu de l'article 579 sur la conduite d'un pilote vise à permettre au Ministre, et non à l'autorité de pilotage, de prendre des mesures disciplinaires contre un pilote s'il est convaincu, à la suite de l'enquête, de l'un des motifs énumérés aux alinéas (a) (b) (c) et (d) du paragraphe (5) de l'article 579.

Je ne pense pas que les faits qui constituent une infraction à l'article 39 du règlement soient nécessairement l'un des motifs stipulés au paragraphe (5) de l'article 579.

Dans l'affaire présente, rien ne permet de dire que le Ministre a même agi en vertu de ce paragraphe ou que le Ministre a agi parce que la suspension avait été décidée par l'autorité de pilotage et non par le Ministre.

En conséquence, je ne pense pas que la suspension soit valable à moins que nous puissions démontrer que toutes les dispositions de ce règlement relatives à une audience telles que le paragraphe (5) de l'article 52, avaient été respectées et je ne pense pas que nous en soyons capables.

...

Au regard de la demande d'une autre enquête en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, je ne comprends pas l'objet d'une autre enquête mais il me semble qu'une autre enquête en vertu de la loi n'aurait aucune utilité à moins que le Ministre ne soit disposé à prendre des mesures disciplinaires contre le pilote en vertu de la disposition de la Loi sur la marine marchande du Canada et non en sa qualité d'autorité de pilotage en vertu des dispositions du règlement.»

L'appel n'ayant pas encore été interjeté, le ministre des Transports décida de corriger le défaut de forme résultant du fait que la décision avait été rendue par l'autorité de pilotage. Donc, un an plus tard, le 4 avril 1963, la même décision fut rendue mais, cette fois, signée par le ministre des Transports en tant que tel. Cette décision ne prit jamais effet parce qu'une pétition de *certiorari* fut présentée à la Cour de l'Échiquier. Les motifs de la pétition étaient les mêmes que ceux qu'avait invoqués l'avocat du pilote dans la pétition de *certiorari* qu'il avait présentée quelques mois auparavant dans l'affaire d'un pilote accusé d'être ivre alors qu'il était en service à bord du m/v *Arrow* (Cf. pp. 405 et suiv.), et qui était encore pendante.

La Cour de l'Échiquier ne rendit jamais de décision, un désistement d'action lui ayant été produit le 4 septembre 1963. A la suggestion du ministre de la Justice, les deux affaires firent l'objet d'un règlement extra-judiciaire, le ministre des Transports et l'autorité de pilotage ayant convenu de ne pas poursuivre plus avant les procédures disciplinaires dans les deux cas (Cf. p. 408).

c) *Enquêtes préliminaires*

Entre 1955 et 1967, à part les affaires soumises à une cour d'enquête formelle ou réglées par une enquête en vertu de l'article 579, il y eut 20 enquêtes préliminaires sur des sinistres maritimes impliquant des pilotes de Montréal. Voici la liste de ces sinistres et leurs causes telles qu'établies par les enquêtes (pièce 1539q) :

- a) Échouement du bâtiment *Vercharmian* sur le haut-fond de Saint-Augustin, le 24 septembre 1955; il n'y eut pas de défaut de fonctionnement du navire et c'est le pilote qui était fautif.
- b) Échouement près de Grondines du bâtiment *Troisdock*, le 25 septembre 1955; la cause de l'accident était le manque de soin et de diligence du pilote. Son brevet fut suspendu du 16 novembre 1955 au 15 février 1956;
- c) Échouement du bâtiment *Pindar* au Cap à la Roche, le 19 avril 1956; la cause en était une mauvaise appréciation de la distance parcourue depuis la dernière position connue, par le pilote qui n'avait pas fait le changement de cap nécessaire; les conditions étaient difficiles. Son brevet fut suspendu pour 2 semaines;
- d) L'échouement au Cap à la Roche du bâtiment *Georgian Flame*, le 19 avril 1956. La cause en était le manque relatif d'habileté du pilote dans la manœuvre du bâtiment. Son brevet fut suspendu pour un mois (pièce 1470p). Le bâtiment subit des avaries considérables (Cf. pp. 782-783).
- e) Abordage sur le fleuve Saint-Laurent des bâtiments *Restigouche* et *Manchester Port*, le 21 novembre 1957. On parvint à la conclusion que le sinistre était dû au manque de diligence, de prévoyance et de prudence de la part des deux pilotes dont les brevets furent suspendus pour une période de 14 jours, au début de la saison de navigation.
- f) Triple collision dans le port de Québec, le 15 avril 1960, entre les bâtiments *Avery C. Adams*, *Innstein* et *Roonagh Head*. Le capitaine et le pilote de l'*Avery C. Adams* furent déclarés fautifs.
- g) Échouement du bâtiment *R. Bruce Angus* dans les parages de Port-Saint-François, le 12 juin 1960. Le pilote fut déclaré responsable et condamné à une amende de \$200.
- h) Abordage des bâtiments *Belle Isle II* et *Holmside* dans le lac Saint-Pierre, le 19 août 1960. Les deux pilotes furent déclarés fautifs.

- i) Échouement dans le port de Montréal du bâtiment *Weyburn*, le 13 septembre 1960. Le pilote de port fut déclaré fautif et son brevet fut suspendu pour 2 semaines.
- j) Échouement du *Manchester Fame* dans le port de Montréal, le 10 octobre 1960, par la faute du pilote.
- k) Abordage des bâtiments *Prins Mauritz* et *Middlesex Trader* au large de Saint-Nicolas, le 6 avril 1965, par suite de l'état mauvais et imprévisible des glaces (pour détails complets, cf. p. 211).
- l) Abordage des bâtiments *Eastern Shell* et *Mont Blanc* dans les parages du Cap à la Roche, le 3 septembre 1965, avec un pilote à bord de l'*Eastern Shell*; cause non indiquée.
- m) Abordage des bâtiments *Surama* et *Sommario* dans la Voie maritime du Saint-Laurent en aval de l'écluse de Saint-Lambert, le 22 octobre 1966, avec des pilotes de port sur les deux navires; cause non indiquée.
- n) Abordage des bâtiments *Photonica* et *Katarina* au large de la pointe de la Confédération, le 9 novembre 1966; cause non indiquée.
- o) Échouement du bâtiment *Sylvania* dans la courbe de Bécancour, le 15 juin 1967, par suite de la négligence du pilote.
- p) Échouement du bâtiment *Yasushima Maru* près du quai de Saint-Antoine, le 5 décembre 1967; cause non indiquée.
- q) Échouement du bâtiment *Tuscany* au large du Cap à la Roche, le 10 janvier 1968. L'accusation de négligence portée contre le pilote fut rejetée.
- r) Abordage des bâtiments *Riviera* et *Patignies* alors qu'ils manœuvraient aux sections 58 et 59 du port de Montréal, le 19 septembre 1968. Il y avait un pilote de fleuve à bord du *Riviera*; cause: difficultés de manœuvre.
- s) Échouement du bâtiment *Atticos* dans les parages de Lanoraie, le 4 décembre 1968; cause non indiquée.
- t) Échouement du bâtiment *Aristanax*, le 11 décembre 1968, par le travers des feux de Bécancour sur le côté nord du chenal au cours d'une tempête de neige; cause: mauvaises conditions.

D) *Affaires portées devant la Cour d'Amirauté et
la Cour de l'Échiquier*

*Abordage du pétrolier Britamlube et du Prins Frederick Willen,
le 20 juin 1958, dans le port de Montréal*

La collision se produisit au milieu du chenal dans la partie supérieure du port entre le navire descendant *Britamlube* et le navire montant *Prins*

Frederick Willen qui, après avoir quitté le poste d'amarrage 24 où il était accosté par tribord, était en train de traverser le chenal afin de remonter le courant sur sa gauche, usage courant dans cette partie du port en vue d'éviter la violence du courant de Sainte-Marie.

La cour d'Amirauté (1959, Cour de l'Échiquier, 205) conclut que le sinistre était uniquement dû à la négligence du pilote du *Prins Frederick Willen* qui, alors que la vue du trafic descendant était gênée et très limitée, tenta de traverser le chenal sans avertir et sans prendre des précautions raisonnables pour assurer cette manœuvre sans risque de collision avec les navires descendants.

Le juge ajouta* : « la preuve ne laisse dans mon esprit aucun doute qu'au moment de quitter le quai, le pilote avait l'intention de traverser et de monter le chenal à sa gauche. On serait tenté de justifier cette route du fait que c'est une pratique courante pour les bâtiments de se croiser par tribord dans cette section du chenal. J'ai cependant été informé que, bien que cette pratique soit suivie dans une certaine mesure lorsque des bâtiments descendants et des bâtiments montants se croisent, cela ne se fait que lorsque les bâtiments qui se croisent ont échangé des signaux et se sont mis d'accord sur cette manœuvre. »

La décision fut partiellement réformée du fait que la Cour de l'Échiquier (1960, Cour de l'Échiquier, 274) jugea en appel que le pilote du *Britamlube* était également fautif. Elle conclut que le fait de n'avoir pas obtenu du capitaine de port de Montréal l'autorisation d'entrer dans un chenal dangereux et encombré à partir du canal de Lachine, d'avoir fait route au milieu du chenal, d'autant plus que la vue était gênée par deux long-courriers amarrés aux postes 18 et 19, et de n'avoir pas émis le signal phonique en passant « la tour marine », en conformité des règlements du port, constituait autant de négligences de la part du pilote en charge du *Britamlube* et qu'elles avaient contribué à l'abordage.

Un abordage analogue, dans les mêmes circonstances, se produisit le 3 décembre 1963, lorsque le *s/s Manchester Merchant* qui descendait de la partie supérieure du port entra en collision avec le *m/v Lionel* qui montait après avoir quitté la Voie maritime. A la suite de ce dernier sinistre, les règlements du trafic portuaire furent modifiés pour interdire aux navires de se croiser dans le courant de Sainte-Marie et exiger que les navires venant de la Voie maritime et qui se rendent dans la partie supérieure du port commencent par descendre en aval du courant de Sainte-Marie avant d'éviter contre le courant (Cf. p. 674).

E) *Discipline*

Au regard de la discipline et de la réévaluation de la compétence des pilotes, la situation est la même que celle que l'on a décrite dans la circons-

* Traduction.

cription de Québec et, bien que dans une moindre mesure, les pilotes ont fait appel devant les tribunaux des mesures disciplinaires prises, p. ex. dans l'affaire du *Timna*. Les pouvoirs disciplinaires ont été centralisés à Ottawa et le surintendant local fut privé des pouvoirs limités qui lui étaient censément conférés antérieurement, ce qui l'amena à recourir dans certains cas à une punition indirecte en enlevant du tour de rôle le pilote et en le privant du privilège de péréquation.

La même attitude de passivité prévalut à Montréal (Cf. *Titre I*, p. 474) comme le montre la suite donnée à deux plaintes portées le même jour contre le même pilote par les capitaines de deux navires.

Le 6 juillet 1963, vers 17 h 35, le capitaine du *Thors-Carrier* signala à l'autorité de pilotage qu'il refusait le pilote X... affecté à son navire pour le motif qu'il était en état d'ivresse et, de ce fait, inapte à piloter. Le même jour, vers 22 h 30, la même mesure fut prise pour la même raison par le capitaine du *Sterno*. La première plainte ne fut pas communiquée au surveillant local parce que l'un des préposés aux affectations prit sur lui de décider que la plainte n'était pas fondée lorsqu'il vit le pilote dans le bureau de pilotage après l'incident. Ce ne fut qu'après la réception de la seconde plainte que l'on informa le surveillant local. On se contenta de rayer de la liste le nom du pilote. Mais, 2 jours plus tard, on l'inscrivit de nouveau, car le surveillant estima qu'il n'avait aucun motif raisonnable de croire que le pilote avait été sous l'influence de l'alcool, fait qu'on aurait pu établir avec certitude en s'assurant de l'état du pilote dès la réception des plaintes. L'interprétation donnée par le surveillant à l'expression « motifs raisonnables » (art. 14[3] du règlement) était évidemment erronée; deux plaintes identiques portées à quelques heures d'intervalle par les capitaines de deux navires constituaient une présomption grave et non une simple coïncidence (pièces 723 et 746).

Comme l'état du pilote n'avait pas été vérifié immédiatement (comme on aurait dû le faire), les seules preuves étaient les témoignages des personnes à bord des deux navires, mais on ne pouvait les convoquer rapidement puisque ces derniers avaient appareillé. Si les navires n'étaient pas revenus, on n'aurait pu, faute de preuves, donner suite à ces plaintes graves. Il fallut 3 mois pour terminer l'enquête. Elle se fit sous forme de déclaration obtenue des capitaines et d'autres officiers qui avaient été témoins de l'état dans lequel se trouvait le pilote. Après l'enquête sur les plaintes, on adressa au pilote concerné une « mise en demeure de se justifier » (*show cause letter*). Un mois plus tard, son brevet fut suspendu pour le reste de l'année, du 15 novembre au 31 décembre 1963 (pièce 1539s).

La sanction disciplinaire prise contre le pilote impliqué dans l'échouement du *Georgian Flame* au Cap à la Roche, le 19 avril 1956, est un exemple de la procédure de « mise en demeure de se justifier », procédure suivie à cette époque (Cf. *Titre I*, p. 463). L'enquête préliminaire sur ce sinistre aboutit

à la conclusion (pièce 1470p) que le pilote avait failli à exercer une habileté raisonnable et que, bien que les circonstances ne fussent pas favorables, aucune raison ne justifiait l'échouement du bâtiment qui subit des avaries estimées à \$250,000. L'enquêteur avait proposé que le brevet du pilote fût suspendu pour un mois. C'était alors la coutume de suivre la procédure de la «mise en demeure de se justifier» chaque fois qu'elle était possible. Le 12 juin 1956, la «mise en demeure de se justifier» suivante fut adressée par le directeur des Services de la marine au pilote en cause:

«Cher Monsieur,

Le rapport de l'enquête préliminaire tenue dans les circonstances qui ont entouré l'échouement du navire à vapeur «GEORGIAN FLAME» le 19 avril 1956, à Cap-à-la-Roche, alors que vous pilotiez le navire, constate que cet accident a résulté par votre manquement de manœuvrer le navire avec un degré raisonnable d'habileté.

Je comprends que le «GEORGIAN FLAME» avec le plein chargement qu'il transportait à ce moment-là demandait une manœuvre attentive. Toutefois comme le navire est un ancien navire Park, vous devriez être plus au courant des capacités de manœuvre.

Le coût direct des réparations du dommage causé au navire par l'échouement s'est élevé à \$250,000 et en tenant compte des facteurs susmentionnés l'Autorité de pilotage voit cet accident d'un très mauvais œil.

Avant qu'une décision finale soit prise en cette affaire, il vous est par les présentes accordé l'occasion de soumettre votre défense et je vous prierais de le faire par écrit dans les dix jours de la réception de la présente lettre.

Votre tout dévoué.»

Le 19 juin 1956, le pilote répondit que l'accident était inévitable et qu'il était dû à un concours de circonstances qu'il expliquerait dans une défense écrite qui devait suivre. Cette défense fut produite par son avocat, le 29 juin.

Le conseiller du Ministre en matière de pilotage, qui étudia l'affaire à la lumière de la défense produite, parvint à la même conclusion que l'enquêteur, et le surintendant local des pilotes reçut d'Ottawa des instructions lui ordonnant de faire comparaître le pilote devant lui et de lui infliger une suspension d'un mois, ce qu'il fit.

Dans un télégramme du 20 août 1956, l'association *United Montreal Pilots* protesta et demanda une enquête officielle. Le 22 août 1956, la Guilde de la marine marchande adressa également un télégramme de protestation déclarant qu'il était absolument injuste, de la part de l'autorité de pilotage, de se prévaloir de l'article 370 de la loi pour suspendre un pilote sans enquête officielle, et exigeant cette enquête en vertu de l'article 555. L'affaire fut officiellement classée le 27 août, date à laquelle le sous-ministre répondit que la suspension n'avait pas été imposée par application de l'article 370, mais pour violation par le pilote des articles 39 et 51 du règlement de la circonscription qui portent qu'un pilote commet une infraction lorsqu'il n'apporte pas le plus grand soin et la plus grande diligence dans la conduite d'un bâtiment dont il a la charge.

5. OPÉRATIONS DE PILOTAGE

(1) STATIONS DE PILOTES ET STATIONS D'EMBARQUEMENT DES PILOTES

Comme la circonscription de Montréal est la seconde d'une série de circonscriptions contiguës le long de la voie navigable du Saint-Laurent et des Grands Lacs, il a fallu établir des stations d'embarquement sur l'itinéraire et aux extrémités des deux subdivisions de fait de la circonscription, où s'effectuent les relèves des pilotes:

- a) à Québec dans les limites de la zone commune aux circonscriptions de Montréal et de Québec, sur le fleuve, au milieu du port, au large de la station des pilotes de Québec;
- b) au large de Pointe-des-Ormes, juste en amont de Trois-Rivières, à la ligne de séparation de fait des deux secteurs de la circonscription de Montréal;
- c) dans la zone de l'écluse de Saint-Lambert, à l'ouest de Montréal.

De plus, une sous-station d'embarquement existe aux deux mouillages du port de Montréal et de la Voie maritime: Lanoraie et Longue-Pointe. La première permet à un capitaine de débarquer le pilote de fleuve s'il s'attend à rester longtemps au mouillage; la seconde permet la relève d'un pilote de fleuve par un pilote de port lorsqu'un bâtiment montant y mouille pour quelque raison et pour un certain temps. Tout mouvement vers l'amont, de Longue-Pointe à un point quelconque du port et jusqu'à l'écluse de Saint-Lambert, lorsqu'il ne fait pas partie d'un trajet fluvial ininterrompu, est exclusivement réservé aux pilotes de port. En outre, les pilotes de fleuve embarqueront ou débarqueront à n'importe quel poste de la circonscription lorsque c'est le point de destination ou de départ du navire, p. ex., dans les ports de Québec, de Trois-Rivières, de Sorel et de Montréal, y compris Contrecoeur.

La station d'embarquement de Québec (Cf. pp. 430 et suiv.) et la zone d'embarquement de l'écluse de Saint-Lambert (Cf. pp. 664 et suiv.) ont déjà été étudiées.

Il existe 3 stations de pilotes:

- a) la station de pilotes de Québec commune aux circonscriptions de Québec et de Montréal. Les pilotes de Montréal y sont censés être sous la juridiction du surveillant de la circonscription de Québec qui, à cette fin, deviendrait un délégué de l'autorité de la circonscription de Montréal aux ordres du surveillant de celle-ci. Cependant, il n'y a ni délégation écrite de pouvoirs de l'autorité de pilotage de Montréal, ni aucun texte dans la législation lui attribuant un pouvoir quelconque de surveillance, de direction ou de discipline sur les pilotes de Montréal (Cf. pp. 224 et suiv.). La partie des frais d'administration de la station de pilotes de Québec qui est imputable

aux pilotes de fleuve de la circonscription de Montréal n'est ni ventilée ni estimée. Le coût global de la station figurant dans les états financiers est imputé à la circonscription de Québec.

- b) La station de pilotes de Montréal était dans l'édifice des quais du ministère des Transports situé sur le quai Sutherland, mais elle se trouve maintenant (1970) au 16^e étage de l'édifice de la Chambre de commerce, Beaver Hall Hill. Elle sert de station de pilotes commune aux pilotes des circonscriptions de Montréal et de Cornwall, bien que, pour ces derniers, elle ne soit ni un lieu de réunion ni un centre où ils soient tenus de se présenter, mais simplement celui où sont établies les affectations. La station est placée sous la responsabilité du surveillant de la circonscription de Montréal qui cumule les fonctions de surveillant de la circonscription de Cornwall. Les pilotes de fleuve du secteur supérieur de la circonscription de Montréal, les pilotes de port de Montréal et les pilotes de Cornwall sont affectés à partir de ce centre. Le surintendant régional y a aussi son bureau. Depuis 1968, le bureau de pilotage de Montréal est administré par 22 fonctionnaires et employés du ministère des Transports, non compris le surintendant régional des pilotes, à savoir le surveillant des pilotes de la circonscription, un surveillant adjoint, 12 préposés aux affectations, 6 comptables et 2 commis (comparativement à un personnel total de 15 personnes, y compris un surveillant de circonscription, pour la circonscription de Québec). Auparavant, le personnel comprenait aussi celui du service de signalisation dont les fonctions sont maintenant exercées par le personnel du système de contrôle du trafic maritime du Saint-Laurent.
- c) La station de pilotes de Trois-Rivières est située à Pointe-des-Ormes, près de la zone d'embarquement. Elle est commune aux pilotes de fleuve des deux secteurs. Une station de pilotes est nécessaire à Pointe-des-Ormes puisque, depuis la division de fait de la circonscription de Montréal, il a fallu faire une relève de pilotes à Trois-Rivières.

Avant 1949, lorsqu'un pilote embarquait soit à Montréal pour l'aval, soit à Québec pour l'amont, il restait à bord jusqu'à ce que le navire atteigne sa destination dans la circonscription de Montréal ou la limite de la circonscription dans le cas d'un transit. En 1949, on décida qu'un pilote terminant un long trajet serait remplacé par un autre pilote à Trois-Rivières où la relève avait lieu dans le port soit à quai, soit sur le fleuve. Ce système fonctionna jusqu'en 1957, alors qu'on l'étendit à tous les trajets de pilotage (Cf. p. 653). Les caractéristiques physiques du chenal au large des quais dans le port de Trois-Rivières ne présentaient pas des conditions idéales pour une station

d'embarquement et lorsque les embarquements et les débarquements de pilotes devinrent plus fréquents, la zone au large de Pointe-des-Ormes, à 3 milles $\frac{1}{2}$ en amont, s'avéra beaucoup plus satisfaisante. Le déplacement de la station d'embarquement fut porté à la connaissance de tous les intéressés par un avis aux navigateurs en date du 27 mai 1957. Le ministère des Transports fit alors construire un quai, terminé en 1960 au coût de \$99,762, pour le service des bateaux-pilotes, ainsi qu'une station de pilotes pour les pilotes et pour le service des affectations.

A Trois-Rivières, c'est une sous-station de pilotes dont le fonctionnement, placé sous le contrôle du surveillant de circonscription de Montréal, est assuré par 9 employés: 8 commis aux opérations sous l'autorité d'un commis principal.

Les pilotes trouvent maintenant des chambres et des pensions dans le voisinage immédiat de la station, entre autres, dans un hôtel construit par l'un des copropriétaires des vedettes assurant le service de bateau-pilote, à l'usage principal de leurs employés, mais aussi des pilotes.

Jusqu'en 1967, une sous-station fonctionnait à Sorel, maintenue surtout pour le service de signalisation. On la supprima dès la création du système de contrôle du trafic maritime.

Les demandes de pilotes aux autres points d'embarquement sont satisfaites à partir de ces stations de pilotes, principalement Montréal. Dès que les pilotes débarquent, ils passent sous la direction de l'une des trois stations de pilotes et doivent se rendre, par voie de terre, aux points d'embarquement, entre autres, Sorel, Contrecoeur, l'écluse de Saint-Lambert et les bases d'amarrages des bateaux-pilotes aux mouillages de Lanoraie et de Longue-Pointe.

COMMENTAIRE

L'établissement de communications et de moyens de transport fiables a amélioré les conditions de travail des pilotes en réduisant considérablement leurs périodes d'attente aux stations d'embarquement ou aux stations de pilotes. En l'occurrence, l'organisation interne de ces stations a été notablement modifiée mais parfois au détriment de l'efficacité et de l'intérêt public, car on a perdu de vue la nature et les exigences fondamentales du service.

Le pilotage étant un service institué pour les transports par eau, l'exigence fondamentale est la disponibilité sans délai de pilotes aux temps et lieux où l'on demande leurs services; en d'autres termes, à l'arrivée des navires. C'est donc une exigence professionnelle pour les pilotes d'être immédiatement disponibles pour le service, à moins d'être déjà affectés, en congé, ou au repos entre des affectations. Les périodes de déplacement, de disponibilité et d'attente pour l'arrivée des navires fait partie de leur service tout autant que le temps consacré au pilotage (et l'on devrait en tenir compte pour fixer la

rémunération des pilotes ayant le statut d'employés ou d'employés *de facto* [Cf. *Titre III*, pp. 220 à 224]). Les pilotes avaient raison de critiquer les statistiques du temps de service établies par le ministère des Transports sans tenir compte ni de leur temps d'attente ni de leur temps de déplacement. Cette restriction est aussi l'une des lacunes de leur mode de mise en commun, fondé simplement sur le nombre d'affectations plutôt que sur la disponibilité pour le service.

Autrefois, tous les pilotes de Montréal disponibles pour le service devaient rester à Québec, dans le voisinage de la zone d'embarquement, afin d'être sur place à l'arrivée des navires montants dont ils veillaient l'apparition en aval de la pointe Lévis. La règle étant alors pour les navires en transit d'employer le premier pilote qui les hélait, les pilotes dépassaient souvent les limites de leur circonscription, en aval, aussi loin que la station de pilotes du Bic, afin d'être les premiers à offrir leurs services. Depuis cette époque, leurs conditions de travail se sont considérablement améliorées. En premier lieu, les affectations dirigées supprimèrent la concurrence mais, comme il n'y avait encore aucun moyen convenable de signaler l'arrivée des navires attendus, les pilotes devaient rester disponibles durant leurs périodes de repos et assurer une veille constante, de la station de pilotes, afin d'être sur place immédiatement (ce système existe encore dans certaines circonscriptions telles que Saint-Jean [T.-N.] [Cf. *Titre III*, p. 570] et jusqu'à récemment, Sydney [Cf. *Titre III*, pp. 300-301]). En second lieu, les radiocommunications permettent maintenant de prévoir longtemps d'avance les besoins en pilotes et de planifier les affectations en vue de ne garder en disponibilité immédiate que le nombre nécessaire de pilotes. Enfin, les communications téléphoniques et la rapidité des transports ont étendu le concept de station de pilotes à une zone où les pilotes peuvent rester chez-eux, ou dans une résidence temporaire dans une autre localité, en attendant de se rendre à leurs affectations.

Cependant, les exigences du service et les circonstances particulières dictent certaines limites.

Si l'on supprime une station de pilotes, au sens initial du terme, il faudrait prévoir des moyens de fournir aux pilotes les plus récentes informations sur toutes les questions concernant la conduite sûre des navires qu'ils vont piloter. De plus, tout en étant un lieu où les pilotes attendent l'arrivée des navires auxquels ils ont été affectés, la station de pilotes devrait procurer les renseignements à jour intéressant la sécurité de la navigation; p. ex., les derniers avis à la navigation, les aides de navigation non fiables, les conditions de temps et de trafic. Lorsqu'on autorise les pilotes à se rendre directement de leur résidence au point d'embarquement, ils ne peuvent obtenir les renseignements nécessaires que s'il existe une procédure adéquate d'informations. Dans l'intérêt de la sécurité, il devrait être obligatoire qu'avant leur embarquement les pilotes aient connaissance de tout ce qui peut concerner la

sécurité de la navigation, y compris les particularités des navires (Cf. pp. 433 et suiv.). L'expérience a montré que lorsque le navire fait route le pilote embarqué peut n'avoir ni le temps ni la possibilité d'obtenir ces renseignements parce que les communications en très haute fréquence ne sont pas d'une utilisation immédiate.

On devrait maintenir une station normale de pilotes lorsque, par suite des circonstances locales, la disponibilité des pilotes requis pour servir les navires attendus ne peut être autrement garantie et *a fortiori* lorsque l'intérêt public est en jeu. Les possibilités de retard augmentent avec la distance que les pilotes ont à parcourir par voie de terre. Plus ils vivent près du point d'embarquement, plus les risques d'interruption du trafic sont faibles et plus il est facile, au besoin, d'obtenir un remplaçant.

Dans cette perspective, le grand Montréal est une station de pilotes très étendue à l'intérieur de laquelle les pilotes se rendent directement de leurs résidences aux divers points d'embarquement. Ils sont obligés parfois de parcourir de longues distances, avec une circulation dense et par mauvais temps; de ce fait, ils ne peuvent garantir la ponctualité. Jusqu'à l'ouverture de la Voie maritime en 1959, la non-disponibilité occasionnelle d'un pilote à l'heure d'affectation était acceptable parce qu'elle n'entraînait qu'un retard de l'appareillage à l'époque où il n'y avait que quelques petits navires en transit dont la plupart n'employaient pas de pilotes. En outre, le point d'embarquement pour le trafic en transit était l'entrée du canal Lachine, au cœur de la cité. La Voie maritime du Saint-Laurent a créé une situation totalement différente. L'écluse de Saint-Lambert, située à l'extrémité est du pont Victoria, est devenue un point d'embarquement très actif pour les pilotes des circonscriptions de Montréal et de Cornwall. Les conséquences de l'indisponibilité de pilotes sont plus graves ici que partout ailleurs dans le port, car elles entraînent des retards dans les opérations de la Voie maritime, qui se répercutent en série. Il est donc impératif que l'autorité de pilotage établisse une procédure propre à éviter dans la zone de l'écluse de Saint-Lambert tout retard des navires dû à l'indisponibilité de pilotes.

La solution semble être l'installation, près de l'écluse, d'une station normale de pilotes où un certain nombre d'entre eux resteraient disponibles en cas d'urgence. Les retards des pilotes à se présenter à l'écluse ont posé un problème majeur qu'on ne peut apparemment résoudre autrement (Cf. pp. 803 et suiv.).

Les stations de pilotes constituent essentiellement une question d'organisation interne relevant des responsables des services de pilotage et ne devraient comporter aucun inconvénient pour les navires (Cf. *Titre II*, p. 100). On a donc tort d'imposer aux navires qui embarquent ou débarquent un pilote dans une zone d'embarquement donnée des frais supplémentaires du fait de son éloignement d'une station de pilotes, p. ex., l'indemnité de déplacement payable au pilote qui embarque ou débarque dans la zone de

l'écluse de Saint-Lambert. En outre, ces frais supplémentaires entraînent une discrimination alors qu'on n'impose pas de frais analogues pour les autres points d'embarquement de la circonscription, en dépit du fait qu'ils impliquent un déplacement plus long par voie de terre, p. ex., Sorel, Contrecoeur et Portneuf. Les frais de déplacement des pilotes ne concernent pas les bâtiments qui utilisent leurs services et ne devraient figurer qu'indirectement dans les taux, c.-à-d. à titre de frais généraux de la circonscription dont on tient compte dans l'établissement de ces taux.

(2) SERVICE DE BATEAU-PILOTE

Un service régulier de bateau-pilote existe dans les zones où les pilotes embarquent normalement à bord des bâtiments faisant route ou au mouillage, p. ex., aux stations d'embarquement de Québec et de Pointe-des-Ormes et aux sous-stations d'embarquement des mouillages de Lanoraie et de Longue-Pointe. Les exigences occasionnelles du pilotage dans d'autres zones sont satisfaites par d'autres moyens de transport. La circonscription de Montréal présente cette particularité que ces services réguliers ne sont assurés ni par le ministère des Transports, ni par l'autorité de pilotage, ni par les pilotes en tant que groupe, mais par des entrepreneurs privés.

Ces services sont organisés par les armateurs par l'intermédiaire de leur fédération qui a négocié directement les taux avec les exploitants des vedettes assurant le service. L'autorité de pilotage y reste complètement étrangère en s'abstenant de délivrer aux bateaux-pilotes les permis exigés par la loi (Cf. *Titre I*, pp. 345-346) et de fixer le tarif des droits. En conséquence, les droits de bateau-pilote ne font pas partie des droits de pilotage et ne sont ni facturés ni perçus par l'autorité de pilotage. Le défaut de fourniture du service de bateau-pilote par les pilotes rend inapplicable le régime de paiement obligatoire (Cf. p. 448).

Le service de bateau-pilote à la station d'embarquement de Québec, qui dessert les pilotes des deux circonscriptions est décrit aux pages 445 et suivantes.

Le service de bateau-pilote dans la zone d'embarquement de Trois-Rivières est assuré par la *Three Rivers Boatman Limited*, compagnie privée que dirige un pilote de fleuve de la circonscription de Montréal, M. Robert Houde.

En plus du service de bateau-pilote, la compagnie assure un service général de transport par eau de passagers et de marchandises et elle l'assure, y compris le transport des pilotes, en vertu d'un permis de la « Régie des services publics » qui fixe aussi les tarifs de tous ces services. L'ordonnance du 9 septembre 1960 fixait les taux suivants pour le transport des pilotes: \$7 à \$10 avec un taux spécial de \$25 du 1^{er} décembre à la clôture de la

saison de navigation et de l'ouverture de la saison de navigation jusqu'à ce que le fleuve soit libre de glaces (pièce 738).

En 1963, le service de bateau-pilote était assuré par quatre vedettes autorisées à transporter 6, 8 et 12 passagers en plus de deux membres d'équipage. La plus grande avait été spécialement construite pour le transport d'hiver, mais se révéla impropre à l'assurer. Dans un mémoire en date du 30 août 1965 adressé à l'autorité de pilotage, la Fédération des pilotes se plaignit, entre autres, de l'insuffisance du service de bateau-pilote à la station de Pointe-des-Ormes pendant les mois d'hiver (pièce 1461n). Par la suite, le ministère des Transports envisagea de transférer à Trois-Rivières l'un des deux bateaux-pilotes ordinairement en service aux Escoumins si la compagnie *Three Rivers Boatman Limited* était incapable de fournir un bateau satisfaisant pour le service d'hiver (pièce 1461q).

À la suite des plaintes des pilotes, la compagnie mit en service un bateau neuf, plus grand, spécialement construit à cette fin et qui se révéla approprié au service d'hiver.

Elle assure un service ininterrompu de jour et de nuit, à partir d'un bureau situé dans un bâtiment presque vis-à-vis de la station de pilotes.

La compagnie reste en étroite liaison avec la station de pilotes en vue de s'assurer de l'heure d'arrivée des bâtiments qui changeront de pilote. Un employé de son bureau assure la veille et avertit le pilote dès qu'un navire est en vue. La compagnie adresse directement ses factures aux agents ou aux armateurs. Elle négocie les majorations de tarif avec la Régie provinciale des armateurs avant leur approbation par la «Régie provinciale des transports».

Le service de bateau-pilote de Longue-Pointe est assuré par une autre compagnie privée, la *Montreal Boatman Limited*, constituée en corporation aux termes de la Loi provinciale sur les compagnies, et que dirige M. Eugène Houde, frère du principal actionnaire de la *Three Rivers Boatman Limited*.

La compagnie assure le transport par eau des passagers et des marchandises à destination ou en provenance des navires mouillés à Longue-Pointe. Le transport des pilotes représente à peu près un cinquième du total de ses opérations. Le service ne fonctionne pas pendant les mois d'hiver parce que les navires ne mouillent pas, mais se rendent directement à leurs postes d'amarrage.

Elle détient un permis de la Régie provinciale des transports et un second permis du Conseil des ports nationaux. Le permis du Conseil des ports nationaux autorise la compagnie, entre autres choses, à utiliser, contre paiement d'un loyer spécifié, un emplacement du port pour établir son bureau et construire un quai.

En 1961, une demande de la compagnie *Montreal Boiler Scaling and Ship Repair*, à l'effet de fournir le même genre de services dans le port de Montréal, fut rejetée par la Régie provinciale des transports lorsque, après

une audience publique, la Régie conclut que la nécessité d'accorder un second permis de ce genre pour le port de Montréal n'avait pas été démontrée.

Les taux sont également approuvés par la Régie provinciale des transports. En 1963, le tarif de transport des pilotes était de \$3.50 à l'aller ou au retour, le même que pour les autres passagers, à l'exception des marins qui ne payaient que \$1. Pour porter les amarres d'un navire au quai (une vedette et deux hommes), le prix était de \$35 (pièce 739).

La compagnie exploite 5 vedettes, dont 2 sont affectées exclusivement au transport des pilotes et des passagers. Les trois autres assurent le transport de marchandises et d'autres services portuaires. Deux des vedettes utilisées par les pilotes sont autorisées à transporter 20 passagers et équipées de radiotéléphones réservés à leurs communications avec le bureau de la compagnie.

Les pilotes qui embarquent à Longue-Pointe se rendent par voie de terre au bureau de la compagnie, au poste 83.

Il existe aussi un service régulier de bateau-pilote au *mouillage de Lanoraie* pendant la saison normale de navigation. Il est exploité par un propriétaire de vedettes, M. E. LaPointe, de Lanoraie, en vertu d'un permis provincial obtenu en 1962. Le mouillage de Lanoraie est utilisé par les navires qui attendent un poste d'amarrage à Contrecoeur ou Tracy, et par les navires qui doivent s'amarrer à Montréal ou entrer dans la Voie maritime lorsqu'il n'y a pas de place disponible au mouillage de Longue-Pointe. Lorsqu'un bâtiment se rend au mouillage de Lanoraie pour toute raison autre qu'un cas d'urgence ou de mauvais temps, un pilote peut, conformément aux règles d'affectations, rester à bord pendant 24 heures au maximum, mais peut demander à être relevé dès que le bâtiment a mouillé (pièce 1539n).

(3) SERVICE DE REMORQUEURS

Québec et Montréal sont les seuls ports où l'on utilise des remorqueurs pour l'accostage et l'appareillage. Les quais de Sorel et de Trois-Rivières sont facilement accessibles sans remorqueurs. On a déjà étudié le service des remorqueurs à Québec (Cf. pp. 449 et suiv.).

La *McAllister Towing Limited* assure le service à Montréal et se spécialise dans le remorquage des «navires morts» sur le fleuve et dans la Voie maritime. En 1963, elle exploitait 10 remorqueurs d'une puissance variant entre 750 et 1,440 H.P.

La plupart des capitaines de remorqueurs ont acquis une longue expérience à Montréal, tant pour le remorquage que pour l'aide à la manœuvre des bâtiments. Mises à part de rares plaintes qui se rapportent à des cas où il est souvent difficile de déterminer qui est fautif, les capitaines de remorqueurs sont réputés très compétents.

En règle générale, c'est le capitaine d'un navire qui décide de la nécessité de recourir à l'aide de remorqueurs pour l'accostage et l'appareillage et, dans l'affirmative, de leur nombre, mais il s'en rapporte surtout aux conseils du pilote, car il ignore généralement le facteur dominant, les conditions locales.

Exceptionnellement, lorsque la sécurité de la navigation entre en jeu, le capitaine de port a le pouvoir d'annuler la décision du capitaine et d'ordonner le nombre de remorqueurs nécessaires (Règlement A-1 du Conseil des ports nationaux, art. 36), ce qu'il fait occasionnellement.

Une demande de remorqueurs passe normalement par l'intermédiaire de l'agent maritime, mais le pilote la fait parfois directement, en particulier lorsqu'on a besoin, à la dernière minute, de remorqueurs supplémentaires. Étant donné qu'il n'existe qu'une seule compagnie de remorqueurs à Montréal, on ne rencontre pas de difficultés telles que celles suscitées à Saint-Jean (N.-B.) (Cf. *Titre III*, p. 107).

Il se produit parfois un désaccord sur le nombre et la puissance des remorqueurs nécessaires mais, comme c'est une question d'habileté, l'opinion du pilote l'emporte généralement. On fournit souvent au pilote un nombre plus grand de remorqueurs qu'il ne juge nécessaire, parce que l'agent les a commandés sans le consulter. Les agents savent par expérience les zones où un navire peut avoir besoin de l'aide de remorqueurs pour accoster ou appareiller, et prennent souvent l'initiative de commander le nombre de remorqueurs qu'ils estiment nécessaires.

Les communications entre le pilote et les remorqueurs au cours des manœuvres se font normalement par l'intermédiaire du réseau de radiophonie en très haute fréquence du contrôle du trafic maritime sur la fréquence spéciale réservée à cette fin dans le port de Montréal (tous les remorqueurs sont équipés en conséquence). Cependant, un système de signaux phoniques reste nécessaire parce que quelques pilotes de fleuve et de port préfèrent encore transmettre leurs ordres aux remorqueurs à l'aide de ces signaux, mais surtout comme moyen supplémentaire de communication en cas de panne de radiophonie (pièce 1539p).

La *McAllister Towing* a pour principe d'organiser une réunion avec les pilotes au début de chaque saison de navigation afin de discuter leurs problèmes communs et de recueillir leurs suggestions d'améliorations. Le nouveau code de signaux fut adopté à l'une de ces réunions.

Dans le cas d'un remorqueur et d'un remorqué (généralement un «navire mort») sur un trajet fluvial, l'article 22(2) du règlement de la circonscription autorise le surintendant à affecter un pilote de fleuve à chaque bâtiment et, dans ce cas, il déterminera lequel des deux pilotes aura la conduite. Il n'y a pas de disposition analogue pour les pilotes de port. Un seul pilote est affecté à la manœuvre dans le port de Montréal

d'un «navire mort» et il dirige les manœuvres de la passerelle de celui-ci. On estime sage cette pratique puisqu'un marin ayant une connaissance parfaite du port et des manœuvres d'accostage et d'appareillage doit toujours être sur la passerelle d'un «navire mort» remorqué.

Pour un trajet fluvial avec un «navire mort», on utilise jusqu'à 3 remorqueurs. La vitesse moyenne est de 5 nœuds. On n'emploie pas de pilote pour le remorquage de petits navires. S'il en faut, on en affecte deux qui dirigent, à tour de rôle, les opérations de la passerelle du remorqueur de tête.

Les «navires morts» sont remorqués sur le fleuve de nuit et de jour, mais les pilotes ont parfois demandé d'interrompre le remorquage la nuit pour des raisons de sécurité de navigation. La question fut discutée lors d'une réunion entre les pilotes et les représentants de la compagnie qui parvinrent à un compromis: le remorquage serait interrompu la nuit lorsqu'il y aurait des raisons de croire que la sécurité de la navigation serait en jeu, p. ex., en cas de tangage du «navire mort». Au cours des cinq années qui précédèrent les audiences de la Commission, le remorquage de nuit n'avait été interrompu qu'une seule fois pour cette raison: le remorqueur et le remorqué restèrent au mouillage de Lanoraie.

La compagnie effectue également le remorquage des «navires morts» d'un bout à l'autre de la Voie maritime du Saint-Laurent. On y affecte alors 2 pilotes, chacun dirigeant à tour de rôle les opérations. M. James McAllister, directeur général de la *McAllister Towing Limited*, s'est plaint du fait que, en cas d'affectation de 2 pilotes, le plein tarif est facturé pour chaque pilote. Il recommanda une simple majoration de 50% des taux normaux (C. p. 1021).

(4) MODE D'AFFECTATION

A) *Mode d'affectation des pilotes de fleuve*

Comme pour la circonscription de Québec, les pilotes de fleuve sont affectés selon un mode de tour de rôle fondé sur la règle de péréquation des tours. Ce mode fut adopté à l'origine en raison du régime des pilotes spéciaux qui rendait impossible l'adoption d'un véritable tour de rôle, et aussi à cause du refus de l'autorité de pilotage d'établir et de gérer un mode de mise en commun comme base de rémunération des pilotes (Cf. pp. 450 et suiv.).

La législation pertinente est en substance la même que pour la circonscription de Québec. Le surveillant est chargé des affectations et doit tenir compte de la classe des pilotes et respecter le principe de péréquation des tours. Un seul pilote doit être affecté à un navire sauf en hiver et pour les unités de navigation exigeant l'affectation de deux pilotes.

Ces principes très généraux devaient être appliqués par voie de décisions ou de règles administratives. Au début, il n'existait que des règles

non écrites, modifiées et adaptées selon les besoins mais, avec l'augmentation du nombre des pilotes, il devint nécessaire de rédiger certaines de ces règles et de les afficher dans les stations de pilotes où ceux-ci pouvaient les consulter. Vers 1960, un comité de pilotes fut nommé par la corporation pour réviser et codifier ces règles. Le nouvel ensemble préparé par le comité fut approuvé par l'autorité de pilotage et adopté ensuite par l'assemblée générale des pilotes.

Le surveillant déclara que la codification avait eu d'excellents résultats et mis fin à la plupart des discussions des pilotes sur la procédure à suivre dans certains cas, car les règles définissaient clairement les points contestés.

Ces règles sont souvent modifiées, généralement à la demande du comité des pilotes, afin d'y introduire des améliorations ou de faire face à des situations nouvelles (pièce 565). C'est pourquoi dans cet exposé on s'est limité aux généralités sans entrer dans les détails.

a) Secteurs inférieur et supérieur

Pour la fourniture des services de pilotage (à l'exception des mouvements dans les anciennes limites du port de Montréal) la circonscription est divisée en deux secteurs de pilotage: le secteur supérieur, de Montréal à Trois-Rivières, et le secteur inférieur, de Trois-Rivières à Québec, le port de Trois-Rivières constituant la zone commune.

Les pilotes sont répartis en deux groupes, un pour chaque secteur. Le nombre de pilotes dans chaque groupe est calculé pour égaliser autant que possible le volume de travail par pilote dans chaque groupe. C'est ce qui explique le nombre plus élevé de pilotes dans le secteur supérieur. En 1969, il y avait 72 pilotes dans le secteur supérieur et 68 dans le secteur inférieur—soit 140 au total. Cette différence était justifiée du fait que le volume de travail total est quelque peu plus élevé dans le secteur supérieur à cause du nombre assez important de trajets vers des ports intermédiaires tandis que presque tous les trajets dans le secteur inférieur sont des transits.

Lorsqu'un pilote reçoit son brevet, il est affecté au secteur où existe une vacance mais, s'il y en a une dans les deux secteurs, il choisit celui qu'il préfère. Un pilote détenant déjà un brevet temporaire a la priorité de choix sur un pilote nouvellement breveté. Les pilotes ne sont pas, normalement, transférés d'un secteur à l'autre, mais cela s'est produit dans quelques cas au cours de la première année du brevet. On estimait pouvoir autoriser ces transferts du fait que les pilotes concernés venaient de terminer leur apprentissage, qui couvre l'ensemble de la circonscription.

Il y a, à l'extrémité de chaque secteur, une station de pilotes qui sert également aux pilotes du secteur ou de la circonscription contigus.

L'affectation des pilotes se fait par voie d'un mode de tour de rôle fondé sur la règle de péréquation des trajets et en tenant compte de leur classe.

b) *Tour de rôle*

Les pilotes sont affectés seulement à des trajets simples par la station où ils se sont présentés et, lorsque le trajet se termine, ils passent, quant aux affectations, sous la responsabilité de la station la plus proche.

Chacune des trois stations établit une nouvelle liste tous les jours à 10 h 00: Québec pour les affectations vers l'amont des pilotes du secteur inférieur; Montréal pour les affectations vers l'aval des pilotes du secteur supérieur; Trois-Rivières établit deux listes: l'une pour les affectations vers l'aval des pilotes du secteur inférieur et l'autre pour les affectations vers l'amont des pilotes du secteur supérieur. Toutes ces listes sont établies sur la base suivante:

- (i) Les pilotes arrivant à la station avant minuit sont inscrits conformément au principe de péréquation des trajets, c.-à-d. en fonction du nombre de tours d'affectations à leur crédit, ceux qui en ont le moins ayant priorité afin qu'ils puissent effectuer le même nombre de tours pour la même disponibilité. Pour ceux qui réunissent le même nombre de tours, la priorité est accordée suivant l'heure d'arrivée à la station.
- (ii) Les pilotes qui arrivent après minuit ne participent pas à la péréquation et sont placés en fin de liste dans l'ordre de leur arrivée. Cette procédure assure un temps de repos suffisant à un pilote qui vient de terminer une affectation, et elle évite aussi le dérangement du tour de rôle car, autrement, un pilote ne réunissant pas assez de tours pourrait être appelé avant l'expiration de ses dix heures de repos et aurait alors le droit de refuser l'affectation.
- (iii) Un pilote qui rentre de congé est placé sur la liste comme s'il était revenu d'une affectation à 6 h 00 le jour de son retour, avec cette différence, qu'il bénéficie de la péréquation à partir de l'établissement de la liste à 10 h 00.

Ces règles comportent cependant deux exceptions:

- 1° Le pilote en tête de la liste du tour de rôle au moment de l'établissement de la nouvelle liste reste en tête de cette dernière. On procède de la même façon pour le deuxième sur la liste lorsque le premier est un pilote de classe C.
- 2° Un pilote transféré d'une station à une autre ne bénéficie pas de la péréquation lors de l'établissement de la nouvelle liste s'il est encore à la station, mais il conserve le rang qu'il avait sur la liste précédente.

c) *Tours d'affectations*

Le mode d'affectation a été conçu de façon à égaliser le volume de travail des pilotes, calculé d'après le nombre de trajets effectués au cours

d'une période de disponibilité et sans tenir compte de leur durée réelle. Il en résulte parfois une inégalité considérable du temps total consacré au pilotage et, lorsque le régime des pilotes spéciaux était en vigueur, ce mode d'affectation aboutissait à un volume de travail bien supérieur pour les pilotes du tour de rôle (Cf. p. 626). Les annulations et les mouvements ne sont pas inclus, sauf indirectement, dans l'établissement du tour de rôle.

La répartition du volume de travail quant aux trajets s'effectue, de cette façon, par le moyen des tours d'affectations (Cf. p. 120). Ils comprennent:

(i) *Tours effectués.* A cette fin, chaque secteur est divisé en deux zones; un transit dans un secteur ou un trajet comprenant les deux zones d'un secteur compte pour un tour. Un trajet effectué en totalité dans une zone compte pour un $\frac{1}{2}$ tour, à moins que le pilote n'ait eu à voyager par voie de terre pour embarquer ou pour retourner à sa station de pilotes après son débarquement, auquel cas son affectation compte pour un tour.

(ii) *Tours non effectués.* Par contraste avec la procédure fautive de la circonscription de Québec quant à l'application du principe de péréquation des trajets, les pilotes réunissant, par suite d'absence, un plus petit nombre de tours ne bénéficient pas de la priorité sur le tour de rôle. Pour y remédier, on les crédite, aux fins du tour de rôle, soit de la moyenne des tours inscrits, au cours de leur période d'absence, au crédit des pilotes qui étaient disponibles pour le service, soit du nombre de tours fixé dans les règles pour certaines absences spéciales. Les tours non effectués deviennent des tours perdus, des tours fictifs, des tours de congé ou des tours d'indemnisation selon qu'ils donnent ou non droit au partage.

On ajoute aussi des tours non effectués chaque quinzaine, le 15 et le dernier jour du mois, à tous ceux dont le total des tours d'affectations est inférieur de plus de deux à la moyenne à ce moment-là, ce qui limite encore l'application du principe de péréquation des trajets. Cette règle comporte trois exceptions (pièce 773):

- 1° Un pilote de classe C1 bénéficie de la péréquation complète si la différence provient d'un manque de navires revenant à sa classe.
- 2° Si les tours non effectués sont dus à une absence pour cause de décès d'un parent, de naissance d'un enfant ou à une citation à comparaître devant un tribunal, le pilote concerné bénéficie de la péréquation malgré ces absences, mais ce privilège cesse à l'expiration de la quinzaine suivante.
- 3° Depuis 1965, on a étendu le privilège de la péréquation aux pilotes obligés de s'absenter pour se présenter devant un conseil ou une commission, ainsi qu'à ceux qui ont été rayés préventivement du tour de rôle à la suite d'un sinistre maritime, à condition qu'ils n'aient pas été trouvés coupables de faute ou de négligence et qu'ils aient rattrapé leurs tours manqués avant la fin de l'année fiscale.

d) *Classés*

Comme on l'a vu précédemment, on établit le tour de rôle sans tenir compte de la classe des pilotes. Dans chaque station, tous les pilotes figurant sur le tour de rôle y sont inscrits suivant la procédure exposée ci-dessus. On ne tient compte des classes que pour les affectations.

Les pilotes sont affectés d'avance, d'après leur rang sur la liste, dans l'ordre chronologique des E.T.A. des navires en transit et des E.T.D. des navires au port, à condition que les navires soient dans les limites de leur classe; sinon, l'affectation revient au pilote de classe appropriée figurant au tour de rôle. On fait exception à cette règle pour les pilotes des classes A et C1. La classe C1 étant la classe provisoire des pilotes nouvellement nommés, devant être promus à la classe supérieure après une période relativement courte, et ne représentant qu'une faible fraction de l'effectif total, le tour de rôle risque peu d'être dérangé par cette exception. Les règles relatives aux affectations prévoient que, lorsqu'un pilote de classe C1 est en tête du tour de rôle, le pilote de classe B qui le suit doit, s'il faut un remplaçant, être considéré comme le premier sur le tour de rôle.

Bien que les pilotes de classe A puissent être affectés, sans restriction, à des navires de tous types, leur nombre limité exige qu'ils soient affectés avec soin afin d'en garder suffisamment en disponibilité en vue de satisfaire les demandes des navires qui relèvent exclusivement de leur compétence, c.-à-d. ceux de 8,000 tjn et plus. Les affectations des pilotes de classe A devenaient encore plus compliquées du fait que, suivant les propres arrangements des pilotes pour la mise en commun, une affectation de classe A donnait au pilote effectuant le service droit à un boni de \$15 à \$25 qui lui était payé sur le fonds commun avant le partage. Ce boni fut supprimé lors de la modification de ces arrangements quant à la rémunération des pilotes, en septembre 1969. En vue de répartir les affectations de classe A aussi équitablement que possible entre les pilotes de cette classe, on établit pour eux un tour de rôle supplémentaire sur lequel leur rang dépend du nombre des affectations de classe A qu'ils réunissent. Lorsqu'on a besoin d'un pilote de cette classe, l'affectation revient à celui qui réunit le plus petit nombre d'affectations de classe A d'après la liste supplémentaire, quel que soit son rang sur le tour de rôle principal, à condition d'être disponible. Sinon, on donne l'affectation au pilote suivant sur la liste supplémentaire. Pour assurer sa disponibilité, on réserve son tour durant une période allant jusqu'à dix heures avant l'heure estimée d'arrivée ou de départ de son navire. Si l'on ne réserve pas son tour, un pilote de classe A conserve son rang sur le tour de rôle principal et il est affecté comme s'il s'agissait d'un pilote de classe B.

e) *Périodes de repos entre les affectations (trajets)*

Après chaque trajet, un pilote a droit à une période de repos de 10 heures durant laquelle il n'est pas tenu d'accepter une nouvelle affectation.

tation. Pour les trajets qui se terminent aux stations de pilotes de Québec et de Trois-Rivières, ou à l'extrémité ouest de la circonscription de Montréal, soit dans le port de Montréal ou dans l'écluse de Saint-Lambert, la période de repos commence au moment du débarquement du pilote. Lorsque les trajets se terminent dans un port intermédiaire, la période part du moment où il arrive ou aurait dû arriver à la station de pilotes où il doit se présenter.

Bien qu'on ait pour principe d'éviter de demander aux pilotes d'accepter de nouvelles affectations avant la fin de leur période de repos, on y fait occasionnellement exception lorsque la demande de service de pilotage est élevée.

f) Changement de rang sur le tour de rôle et dispositions diverses

On laisse aux pilotes une certaine marge quant au rang sur la liste. On les autorise à permuter par consentement mutuel, à condition que les deux pilotes concernés aient pris leurs 10 heures de repos et soient de la même classe et que, sauf en ce qui concerne les pilotes de classe A, la différence entre leurs tours d'affectations n'excède pas 2.

Les règles relatives aux affectations contiennent aussi un certain nombre de dispositions traitant des affectations en hiver et de situations telles que l'impossibilité d'atteindre un pilote pour lui communiquer l'ordre d'affectation ou le retard d'un pilote à se présenter. C'est aussi, pour un pilote, une infraction au règlement que de ne pas rester disponible ou d'être en retard pour une affectation, sans excuse valable.

g) Mouvements

Les mouvements ne comptent pas pour des tours aux fins des affectations ou de la mise en commun. Ils n'ont jamais représenté qu'une faible fraction du volume de travail total, *a fortiori* depuis que les pilotes de port de Montréal constituent un groupe distinct. Les pilotes disponibles pour le service dans une station sont tenus d'effectuer les mouvements occasionnels dans la zone.

Conformément à la pratique courante, les pilotes de Montréal ne sont pas tenus d'effectuer des mouvements dans le port de Québec, bien qu'il soit prévu dans le tarif de Montréal des taux pour ces mouvements. Ceux-ci sont effectués exclusivement par les pilotes de la circonscription de Québec. Cependant, on impose un droit de mouvement au lieu d'un droit partiel de trajet lorsqu'un trajet vers l'amont s'interrompt inopinément avant qu'un navire ait franchi les limites ouest du port. Dans ce cas, l'usage a été de n'imposer que le droit le moins élevé (Cf. p. 832). En l'occurrence, il n'y a pas confusion d'affectations parce que le pilote à bord a été affecté à un trajet et non à un mouvement.

La création du groupe de pilotes de port de Montréal a eu pour résultat de dispenser les pilotes de fleuve de la majeure partie des mouvements dans leur circonscription. Ils doivent les effectuer dans les autres ports ou points de débarquement, principalement à Sorel et Trois-Rivières.

Lorsqu'un pilote effectue un mouvement, il conserve son rang sur le tour de rôle principal à moins que pendant ce temps ne vienne son tour de recevoir une affectation. Dans ce cas, il prend le deuxième rang sur la liste principale dès son retour du mouvement.

Les mouvements sont effectués surtout par des pilotes qui se sont portés volontaires pour ce travail supplémentaire et on ne recourt à une désignation d'office qu'en cas de pénurie de volontaires. A cet effet, on tient une liste spéciale pour les mouvements aux stations de pilotes de Trois-Rivières et de Montréal. Dans la mesure du possible, les mouvements dans le port de Trois-Rivières sont effectués par les pilotes du secteur inférieur. Lorsqu'un pilote arrive à la station et se porte volontaire pour effectuer des mouvements, on place son nom au bas de la liste des mouvements et on l'en raye dès qu'il arrive quatrième sur la liste principale. On charge d'un mouvement le pilote en tête de la liste des mouvements, à condition qu'il soit disponible. Si aucun pilote de la liste des mouvements n'est disponible, on y affecte le pilote au cinquième rang de la liste principale. On procède à peu près de la même manière pour un mouvement exigeant un pilote de classe A.

h) Planification des affectations

La planification consiste à déterminer à l'avance, et même anticiper, l'importance et la nature de la demande de services et à prendre les dispositions nécessaires pour assurer la disponibilité du nombre voulu de pilotes. C'est par la planification qu'il est possible de réserver le tour des pilotes de classe A pour une affectation de cette classe jusqu'à 10 heures à l'avance, en vue d'assurer leur disponibilité et de transférer les pilotes d'une station à une autre pour faire face à une pénurie prévue. Les communications radiophoniques très modernes dont on dispose maintenant permettent une planification précise, réduisant le temps d'attente des pilotes au minimum et garantissant la disponibilité de pilotes de qualification voulue.

L'affectation des pilotes est une caractéristique inhérente à un pilotage dirigé. Elle impose à l'autorité qui assume la direction du service l'obligation d'assurer son bon fonctionnement, et comporte en plus la garantie de l'habileté, l'aptitude physique et la fiabilité des pilotes affectés aux navires (Cf. *Titre I*, pp. 368-369). L'autorité a maintenant la responsabilité d'assurer que des pilotes de qualification voulue seront disponibles, au moment et à l'endroit convenables et que les bâtiments qui se sont conformés à l'exigence de la législation ne seront pas retardés en raison d'indisponibilité de pilotes. Comme on l'a déjà vu, cette responsabilité prend une autre di-

mension dans la circonscription de Montréal lorsque l'indisponibilité de pilotes au moment voulu peut aussi nuire aux opérations de la Voie maritime (Cf. pp. 788 et suiv.).

Lorsque tous les brevets donnaient la même compétence et que les pilotes disponibles pour le service étaient tenus de rester à leur station de pilotes, la planification était une tâche relativement simple. La seule planification requise à cette époque était la détermination du nombre nécessaire de pilotes en attente à la station en vue de satisfaire à la demande prévue, mais elle devint plus difficile lorsque l'autorité de pilotage entreprit d'affecter des pilotes de leurs résidences, car elle dut donner les ordres d'affectations suffisamment à l'avance pour leur allouer le temps nécessaire pour se déplacer. Ces difficultés s'aggravèrent du fait de l'introduction du système de classes qui réduisit le choix des pilotes ayant la compétence voulue. Un service d'affectations efficace exige l'obtention, bien à l'avance, du détail précis de la demande de services et de leur nature.

L'obtention de tels renseignements à l'avance a toujours posé un problème tant du point de vue légal (Cf. *Titre I*, pp. 257 et suiv.) que du point de vue pratique. Au sujet de la demande de pilotes, se référer à la page 465.

En ce qui concerne la détermination des besoins de pilotage, la circonscription de Montréal se trouve dans une situation privilégiée, car l'importance du trafic entrant et sa nature sont connues bien à l'avance puisque les bâtiments passent d'abord par l'une des circonscriptions contiguës. La plupart des renseignements nécessaires à une planification précise des affectations sont maintenant fournis, ou du moins devraient l'être, par le système de contrôle du trafic maritime sur le Saint-Laurent, en liaison avec le système analogue de la Voie maritime. Le système transmet à l'autorité de pilotage les noms et la destination de tous les navires entrants ainsi que leur position exacte de la dernière minute et la tient constamment au courant de leur approche. Quant au service de pilotage, les navires sont seulement tenus d'indiquer, en route, leurs besoins en pilotage. Pour les navires en transit aux stations d'embarquement de Québec et de Trois-Rivières, ou pour les navires qui descendent la Voie maritime, c'est, pour le bureau des affectations, une simple question d'organisation interne et de liaison en vue d'établir avec une précision suffisante le moment où le pilote est requis. Dans le cas d'un départ, toutefois, ce bureau doit être renseigné par le navire; on demande un préavis de 3 heures, mais il est parfois trop court, en particulier pour les affectations de classe A. A titre de précaution supplémentaire, le bureau des affectations se tient au fait des navires accostés ou au mouillage dans la circonscription; avec les renseignements obtenus des diverses autorités portuaires et, au besoin, de l'agent du navire, il peut établir bien à l'avance l'heure d'appareillage prévue pour la plupart des bâtiments.

Bien que les pilotes doivent rester disponibles, quel que soit leur rang sur la liste, il était d'usage de les aviser dès qu'ils arrivaient en tête de liste sur le tour de rôle, ou l'équivalent selon leur classe. On a cessé cette pratique devenue inutile. Un pilote peut maintenant vérifier à tout instant son rang sur le tour de rôle, ainsi que les E.T.A. et les E.T.D., grâce à un message téléphonique enregistré donnant tous ces renseignements, mis à jour toutes les deux heures. En outre, un pilote peut appeler le bureau des affectations pour obtenir des détails.

Les ordres d'affectations sont donnés aux pilotes avec un préavis suffisant pour leur permettre de se rendre de leur lieu de résidence au point d'embarquement. Dans certains cas, ce préavis est précisé dans les règles relatives aux affectations, p. ex., pour l'embarquement à la station de Québec, 2 heures avant l'E.T.A. ou l'E.T.D., sauf dans le cas d'un embarquement dans le bassin Princesse-Louise, où le préavis serait de 4 heures avant la marée haute pour permettre au pilote d'embarquer 2 heures avant l'ouverture des portes; pour l'embarquement à Trois-Rivières, le pilote reçoit son ordre d'affectation lorsque le navire passe Tracy ou Batiscan; pour un navire en provenance de la Voie maritime, 1 h $\frac{1}{2}$ avant son heure d'arrivée prévue à l'écluse de Saint-Lambert.

Les retards occasionnés par l'indisponibilité occasionnelle de pilotes à l'écluse de Saint-Lambert posent un sérieux problème. Pour les détails et les remarques à ce sujet, se référer aux pages 803 et suivantes.

Tout écart du vrai principe de la classe A est susceptible de créer les mêmes difficultés que celles du régime des pilotes spéciaux. Pour les remarques, se référer aux pages 714-715.

B) Mode d'affectation des pilotes de port

Il n'existe aucune législation spéciale relative aux affectations des pilotes de port. Les quelques dispositions du règlement de la circonscription concernant les affectations figurent dans la Partie I, Généralités, et s'appliquent également aux deux groupes de pilotes. Il en ressort que les affectations incombent au surveillant des pilotes de la circonscription, qui doit suivre un tour de rôle basé sur la péréquation. Une interprétation à la lettre du règlement indiquerait que l'article 10(2) ne s'applique pas aux pilotes de port puisqu'il a trait à la péréquation des trajets et que les pilotes de port n'effectuent que des mouvements. Il est possible que ce fût l'intention mais, dans ce cas, on aurait dû l'exprimer clairement. Toutefois, le fait que l'on traite le sujet dans les dispositions générales applicables à tous les pilotes indique que ce fut une simple erreur de corrélation avec les dispositions spéciales concernant le nouveau groupe de pilotes de port qui furent ajoutées sous le titre Partie III.

De plus, les pilotes de port ont aussi rédigé leurs propres règles d'affectations qui ont été adoptées par l'autorité de pilotage (pièce 570). Comme il n'y a qu'une seule station de pilotes et que ceux-ci sont tous de même compétence par suite de l'absence de classes (sauf dans les rares et brèves périodes où un pilote peut détenir un brevet temporaire), ces règles sont peu nombreuses et simples.

Elles prévoient les affectations selon un tour de rôle basé sur la péréquation des tours. On établit le tour de rôle chaque jour à midi et l'on y inscrit les pilotes suivant le nombre de tours à leur crédit. Il n'y a pas de $\frac{1}{2}$ tour. Un mouvement compte pour un tour, quelle que soit la distance parcourue; il en est de même pour une annulation. Aux fins d'affectations, le total des tours comprend les mouvements, les annulations, les tours fictifs et les tours perdus. Si des pilotes réunissent le même nombre de tours d'affectations, on inscrit avant un autre celui qui a bénéficié de la plus longue période de repos. Lors de l'établissement de la liste, on n'y inscrit pas les noms des pilotes qui effectuent des mouvements à ce moment, ni ceux des pilotes qui, pour quelque raison, ne sont pas disponibles pour le service.

A partir de ce moment, la liste est valable jusqu'au lendemain midi comme un tour de rôle ordinaire et à mesure que des pilotes terminent leur affectation, on ajoute leur nom au bas de la liste, dans l'ordre chronologique. Par exception, on place deuxième sur la liste un pilote ayant un retard de plus de 3 tours sur la moyenne, dès qu'il a terminé un mouvement.

En principe, la règle de péréquation ne s'applique qu'aux pilotes qui réunissent un nombre de tours inférieur à la moyenne correspondant à la disponibilité pour le service, mais sans tenir compte des tours perdus par suite d'absence. Les deux exceptions à la règle concernent les tours perdus par suite d'absence pour cause de décès ou de maladie de proches parents du pilote, ou par suite de maladie ou de blessure de ce dernier, cas dans lesquels le privilège de la péréquation est facultatif.

Les pilotes de port ne sont pas tenus, pendant qu'ils attendent un navire, de rester à la station de pilotes, ni de s'y présenter après avoir terminé une affectation. Les ordres d'affectations sont donnés par téléphone. Le préavis varie suivant le lieu d'embarquement du pilote. De même, après avoir terminé une affectation, le pilote doit, à moins qu'il ne rende compte en personne à la station de pilotes, téléphoner pour indiquer l'heure à laquelle il a terminé, afin de permettre de déterminer son rang sur le tour de rôle jusqu'à l'établissement de la liste du lendemain à midi.

Un pilote a le privilège de permuter de tour avec un autre pilote, à condition que la différence entre leurs tours n'excède pas 3, entre l'ouverture de la saison de navigation et le 30 novembre inclusivement, et la suite.

c) *Défaillances du mode d'affectation;
problème de l'écluse de Saint-Lambert*

Un mode d'affectation, comme tout autre système, risque de soulever des difficultés, mais lorsqu'on en connaît les causes, il est ordinairement possible d'y remédier en modifiant la procédure ou en corrigeant ses défauts.

Lorsqu'un cas de défaillance n'entraîne de conséquences que pour un seul navire ou un seul pilote, des mesures raisonnables pour empêcher qu'elle ne se renouvelle suffisent, mais lorsque les conséquences sont d'une grande portée, p. ex., si un pilote de la classe, de la circonscription ou du groupe voulu n'est pas disponible au moment voulu à l'écluse de Saint-Lambert, ce qui se traduit par le blocage de l'écluse et du trafic de la Voie maritime, les mesures correctives qui s'imposent doivent être prises, même s'il doit en résulter des modifications fondamentales du mode d'affectation.

L'étude des 21 plaintes portées en 1961 et 1962, et qui ont donné lieu à une enquête du surintendant régional des pilotes, révèle que les principales causes d'indisponibilité des pilotes à l'écluse de Saint-Lambert étaient les suivantes:

- a) planification défectueuse des affectations, parfois due à une erreur, mais surtout à l'absence d'informations préalables précises sur la demande de services en pilotage;
- b) omission de rendre compte, de la part des pilotes:

On manquait d'informations précises préalables en raison de l'absence de liaison convenable entre les divers services en rapport avec les transports par eau et du fait que le bureau des affectations devait surtout se fier, pour déterminer la demande, aux avis envoyés par les bâtiments. Certains d'entre eux n'en envoyaient pas ou l'envoyaient trop tard pour que le bureau des affectations pût prendre les dispositions nécessaires pour que le pilote affecté atteigne le point d'embarquement en temps voulu. Il arrivait aussi que des capitaines, dans l'ignorance des dispositions internes du service, demandaient un pilote n'appartenant pas au groupe compétent.

On prit diverses mesures en vue de résoudre ces problèmes. Premièrement, on simplifia la teneur de l'avis de demande de services en demandant aux bâtiments d'indiquer seulement leur E.T.A. au point d'embarquement, et leur destination. Il incombait ensuite au bureau des affectations de décider de l'affectation d'un pilote de port ou d'un pilote de fleuve. En second lieu, on établit une liaison plus étroite entre tous les services en rapport avec les transports par eau, p. ex., le système de contrôle du trafic de la Voie maritime, les autorités portuaires et les bureaux d'affectations de la circonscription de Québec, afin de suivre, dans la mesure possible, la position des navires entrants, de prévoir la demande et de planifier en conséquence les affectations. L'expérience a montré que les avis de demande envoyés par les navires souffraient souvent de retards dus à des défaillances des com-

munications radiophoniques, ou au fait qu'ayant été adressés par l'intermédiaire d'autorités portuaires, celles-ci omettaient de les transmettre immédiatement au bureau des affectations concerné.

Jusqu'à présent, l'amélioration la plus importante a été la création du système de contrôle du trafic maritime qui a permis une planification précise des affectations, supprimant la cause majeure d'indisponibilité des pilotes. Le réseau de très haute fréquence du système et le réseau analogue de la Voie maritime fournissent de bonnes communications navire-terre. Les renseignements sur le trafic fournis par le système donnent au bureau des affectations un tableau complet du trafic fluvial sur l'ensemble du Saint-Laurent et de la Voie maritime, notamment certains détails tels que le nom et la destination de chaque navire et ses positions successives dans le réseau. Les navires ne sont plus tenus d'envoyer à l'autorité de pilotage leur E.T.A. à la station d'embarquement, mais seulement d'indiquer, dans un avis général qu'ils transmettent, en route, *via* le réseau de très haute fréquence, avant d'entrer dans le système, leurs besoins en services de pilotage. Dès lors, il incombe aux diverses administrations de pilotage de suivre la progression des navires, de déterminer leur E.T.A. aux diverses stations d'embarquement et d'assurer, à leur arrivée, la disponibilité des pilotes voulus.

Il reste cependant une autre cause de retard, la faiblesse inhérente au mode actuel des affectations, et qu'on ne peut donc éliminer sans un changement radical. L'affectation des pilotes, de leur résidence, ne peut être efficace que s'ils vivent dans le voisinage immédiat de la zone d'embarquement: plus la distance à parcourir par voie de terre est grande, plus est grand le risque d'une présentation à bord tardive et plus graves sont les conséquences d'un manquement du pilote à se présenter.

L'étude faite par le surintendant régional a montré que 4 cas sur 21 avaient eu pour cause l'omission, de la part du pilote, de se présenter à temps, en dépit d'un ordre d'affectation adéquat. Dans deux cas, les pilotes étaient en retard de quelques minutes, dans le troisième cas, de 20 minutes parce que le pilote s'était rendormi après avoir reçu son ordre. Le quatrième cas résultait d'un différend entre les pilotes de Cornwall et les pilotes de port au sujet du point de relève dans la zone de l'écluse de Saint-Lambert. Lorsqu'un pilote ne s'est pas présenté au moment requis, il n'y a aucun moyen de connaître l'importance du retard ni même de savoir qu'il ne se présentera pas du tout, et il faut au moins une heure pour fournir un remplaçant.

L'autorité de la Voie maritime a signalé (lettre en date du 23 décembre 1969 [pièce 15390]) qu'un grand progrès avait été accompli depuis la création du système de contrôle du trafic maritime. Néanmoins, il se produit encore des cas où des pilotes ne se présentent pas en temps voulu à l'écluse de Saint-Lambert. Le problème est le même qu'il s'agisse d'un

pilote de Montréal ou d'un pilote de Cornwall. En vue de réduire le retard, des dispositions ont été prises pour que, dès que l'on constate qu'un pilote n'est pas arrivé 15 minutes avant l'heure d'affectation, un rapport soit immédiatement fait par téléphone au bureau des affectations afin de lui permettre de prendre d'autres dispositions le plus rapidement possible. En outre, chaque cas fait ensuite l'objet d'une enquête de la part de l'autorité de la Voie maritime et de l'autorité de pilotage pour déterminer la cause et aviser, si possible, aux mesures correctives appropriées.

La situation récente, d'après les statistiques de la Voie maritime (pièce 15390) est la suivante:

	1967	1968	1969
a) Pourcentage de bâtiments descendants retardés par suite de l'indisponibilité des pilotes.....	0.878%	0.345%	0.534%
b) Pourcentage de bâtiments montants retardés par suite de l'indisponibilité des pilotes.....	0.209%	0.682%	0.678%
c) Pourcentage de bâtiments indirectement concernés par ces retards.....	0.414%	0.395%	0.128%

On a signalé qu'au cours de la saison 1969 il y eut environ dix cas de retard des opérations de la Voie maritime parce qu'on ne disposait pas des pilotes en temps voulu. On se rend compte que tous ces retards seraient évités si les pilotes étaient tenus de se présenter à l'écluse avec une avance raisonnable, mais l'autorité de pilotage est dans un dilemme, car il lui incombe de déterminer, à une heure près, le moment où les services seront requis; sinon, le pilote ne sera pas prêt en temps voulu ou le navire devra subir des frais de retenue à cause de l'estimation erronée de l'autorité de pilotage. Les règlements des circonscriptions de Montréal et de Cornwall prévoient un droit de retenue lorsqu'un pilote doit attendre à l'écluse de Saint-Lambert plus d'une heure après l'heure d'affectation. Le bureau des affectations fait donc de son mieux pour déterminer avec toute la précision possible le moment où les pilotes devront embarquer et établit ses ordres d'affectations en conséquence.

Le retard d'un pilote à se présenter peut être dû à plusieurs raisons: préavis insuffisant, difficultés de circulation imprévues, une affectation tardive par suite de retards dans la réception des renseignements du centre d'information du trafic. On affecte un pilote de Montréal à un navire descendant dès que l'on signale que celui-ci quitte l'écluse Côte Sainte-Catherine. Cela donne au bureau des affectations très peu de marge, car le pilote doit disposer d'une heure à une heure et demie pour atteindre

l'écluse, selon les conditions de la circulation. Tout retard dans la transmission des renseignements de la Voie maritime au bureau des affectations par l'intermédiaire du centre d'information du trafic maritime empêchera de contacter le pilote à temps; il en résultera un retard du pilote et, par conséquent, un retard inévitable à l'écluse.

COMMENTAIRE

M. J. R. Burnside, parlant au nom de l'autorité de la Voie maritime, exprima la grande préoccupation que leur causait la situation et demanda instamment une plus grande souplesse du mode d'affectation des pilotes. Comme remède possible, il suggéra qu'en cas d'indisponibilité d'un pilote de relève, le pilote déjà à bord soit tenu de sortir le navire de l'écluse et de le conduire à un mouillage ou à un poste où il ne gênerait pas le trafic. Les opérations de la Voie maritime pourraient ainsi se poursuivre sans interruption.

Ce ne serait qu'une solution partielle étant donné qu'un nombre appréciable de bâtiments descendants, qui doivent utiliser les services de pilotage dans la circonscription de Montréal, bénéficient d'une exemption dans la circonscription de Cornwall et n'ont donc aucun pilote à bord lorsqu'ils atteignent l'écluse de Saint-Lambert. En outre, on ne devrait l'adopter qu'en dernier recours à cause des conséquences qu'elle entraîne. Mises à part la question d'organisation de la relève d'un pilote lorsqu'il n'existe pas de services de bateau-pilote ainsi que la perte de temps considérable pour le navire concerné, cette solution créerait de sérieuses difficultés tant sur le plan légal que du point de vue pratique, parce qu'un pilote ne devrait pas être autorisé à piloter dans des eaux qui ne lui sont pas familières. Il faudrait étendre la zone commune aux circonscriptions de Montréal et de Cornwall, de façon qu'elle comprenne les mouillages ou quais nécessaires de chaque côté de l'écluse de Saint-Lambert, et donner aux pilotes la formation leur permettant de manœuvrer dans ces nouvelles zones.

La Commission estime que la solution satisfaisante serait de modifier le mode d'affectation pour assurer la disponibilité de pilotes de la qualification requise.

Il est évident que les informations sur le trafic dont on dispose actuellement permettent de déterminer bien à l'avance l'importance et la nature des demandes en services de pilotage à l'écluse de Saint-Lambert. La seule cause probable de retard est donc la lenteur des transports routiers sur de longues distances et dans de mauvaises conditions de circulation. La seule mesure préventive est de fixer l'heure d'affectation avec une très grande marge qui, si le pilote affecté ne se présente pas à l'écluse à l'heure indiquée, donnerait au bureau des affectations le temps suffisant pour désigner un remplaçant qui arriverait à l'écluse avant le navire. Ce qui veut dire que le pilote affecté devrait recevoir ses ordres au moins 3 heures à

3 h $\frac{1}{2}$ avant l'arrivée prévue du navire et qu'il devrait aussi aviser immédiatement de son arrivée le bureau des affectations par téléphone ou toute autre voie. Il devrait arriver au moins 1 h $\frac{1}{2}$ avant l'arrivée prévue du navire. Au cas où le pilote ne signalerait pas son arrivée, le bureau des affectations désignerait immédiatement un nouveau pilote qui se rendrait immédiatement à l'écluse, prêt à remplacer le premier pilote si celui-ci n'arrive pas à temps.

D'autre part, si le système de contrôle du trafic maritime était dans l'impossibilité de fournir, sur le trafic et le pilotage, les renseignements complets nécessaires à la planification précise et anticipée des affectations, la seule solution serait d'établir une station officielle de pilotes dans la zone d'embarquement de l'écluse de Saint-Lambert. Il faudrait y maintenir en permanence une réserve de pilotes des trois groupes. Ceux du groupe des pilotes de fleuve de Montréal seraient de la classe B, sauf dans les rares occasions où l'on attendrait l'arrivée de navires de classe A. (Cf. pp. 788-789).

Quelle que soit la procédure adoptée, la législation pertinente et le mode d'affectation devraient offrir suffisamment de souplesse pour pallier les urgences, et il faudrait prendre des mesures en vue de disposer de pilotes des deux groupes de Montréal. La disponibilité, à l'écluse de Saint-Lambert, de pilotes ayant la compétence voulue pour leur affectation aux navires ayant recours à leurs services est une question d'intérêt public qui prime sur toute considération d'organisation interne. Il s'ensuit que le premier pilote disponible, physiquement apte à remplir une mission, devrait pouvoir y être affecté, quel que soit son rang sur le tour de rôle, notwithstanding les règles relatives aux affectations et, en ce qui concerne les pilotes de Montréal, en dépit de leur compétence légale. Les deux groupes, pilotes de fleuve et pilotes de port, ont la qualification voulue pour piloter des navires de l'écluse à tout poste du port, et la zone des opérations des pilotes de port s'étend jusqu'au mouillage de Longue-Pointe. Si aucun pilote de port de Montréal ne peut être disponible à temps, l'affectation devrait être donnée à tout pilote de fleuve disponible, de la classe voulue. La réciproque est vraie. Si un pilote de port doit prendre la place d'un pilote de fleuve, il devrait piloter le navire jusqu'au mouillage de Longue-Pointe et de là être relevé par un pilote de fleuve pour le reste du trajet fluvial. Dans ce cas, on ne devrait imposer au navire que les droits de pilotage normaux qui auraient été facturés si le pilote voulu avait été disponible.

Les clauses de retenue des règlements de Montréal et de Cornwall, pour le temps passé par les pilotes dans la zone d'embarquement de l'écluse de Saint-Lambert en attendant l'arrivée des navires, devraient être abrogées en raison de leur incompatibilité avec la nature d'un droit de retenue, et du fait qu'elles sont contraires au principe de la responsabilité majeure des pilotes, qui est de garantir leur disponibilité dans la zone d'embarquement (Cf. pp. 788 et suiv., et pp. 1038-1039). Jusqu'à l'abrogation de ces clauses, le

bureau des affectations devrait résoudre, en faveur de l'intérêt public, le dilemme actuel dans lequel il se trouve: il est préférable que quelques navires courent le risque de payer un droit de retenue plutôt que d'interrompre les opérations de l'écluse.

(5) VOLUME DE TRAVAIL

Dans la circonscription de Montréal, on donne au volume de travail le même sens, la même importance et il a soulevé les mêmes problèmes que dans la circonscription de Québec, parce que les services rendus par les pilotes de fleuve sont de même nature et que la procédure de la fourniture de ces services est basée sur les mêmes principes et régie par des règles analogues. Le statut des pilotes et leur mode de rémunération sont également les mêmes. Donc, les remarques préliminaires sur le volume de travail et les statistiques (Cf. pp. 468 à 471) s'appliquent, *mutatis mutandis*, aux pilotes de Montréal.

A) *Volume de travail des pilotes de fleuve*

Au cours du temps, les conditions de travail des pilotes de fleuve de la circonscription de Montréal ont été grandement améliorées par des mesures telles qu'une plus grande efficacité de la procédure d'affectation; par des communications plus modernes, de meilleures informations sur le trafic, l'accroissement de la vitesse des navires, l'abolition du régime des pilotes spéciaux incompatible avec le tour de rôle, la division de fait de la circonscription, réduisant de moitié la longueur des trajets fluviaux, la création du groupe des pilotes de port dispensant les pilotes de fleuve d'effectuer des mouvements dans le port de Montréal et, enfin, les réajustements périodiques de l'effectif en vue de maintenir le volume de travail individuel à un niveau raisonnable. L'accroissement de fatigue des pilotes dû à l'augmentation du nombre de grands bâtiments atteignant généralement le tirant d'eau maximal permis dans le chenal est compensé dans une large mesure par les améliorations constantes apportées à ce dernier, la modernisation des aides de navigation et les informations de dernière heure sur le trafic et autres sujets relatifs à la sécurité de la navigation, que fournit le contrôle du trafic maritime par l'entremise de son réseau sûr et efficace de radiophonie en très haute fréquence. Néanmoins, une affectation à un trajet fluvial dans la circonscription de Montréal est très astreignante et ne laisse au pilote aucune possibilité de se reposer, même par beau temps clair. Il doit apporter une attention constante aux détails de la navigation au cours de son passage dans le chenal dragué, étroit et sinueux. C'est la raison majeure pour laquelle un transit complet dans la circonscription de Montréal exige beaucoup plus d'efforts qu'un transit complet dans la circonscription de Québec, bien que la distance parcourue soit sensiblement la même, ce qui justifia la division des trajets en transit à Trois-Rivières (Cf. p. 785).

Lorsque l'on compare le volume de travail indiqué par les statistiques sur le trafic (en termes de trajets ou de tours), avec celui qui correspond aux statistiques de la circonscription de Québec, il faut réduire de moitié les chiffres de Montréal puisqu'un transit complet dans la circonscription de Montréal compte pour 2 trajets ou 2 tours, alors qu'il ne compte que pour 1 trajet ou 1 tour dans la circonscription de Québec (Cf. p. 118). Le trafic d'hiver est forcément moindre dans la circonscription de Montréal étant donné que la Voie maritime est fermée et que tous les bâtiments à destination ou en provenance de Montréal passent dans la circonscription de Québec dont le trafic inclut aussi les bâtiments qui empruntent le Saguenay et qui ne montent pas le Saint-Laurent en amont du port de Québec.

En outre, dans la circonscription de Montréal, le volume de travail de chaque pilote est réparti plus régulièrement, par suite de l'application plus limitée et plus réaliste de la règle de péréquation des trajets (Cf. p. 793).

Le tableau suivant indique le volume de travail annuel moyen, de 1955 à 1968, exprimé en nombre de trajets et de mouvements par pilote à l'effectif moyen annuel. Trajet signifie ici trajet (affectation); en conséquence, un trajet (bâtiment) en hiver compte pour 2 trajets (affectations) sauf avant 1960, alors qu'on ne tenait pas compte du nombre d'affectations d'hiver d'un second pilote puisque la présence de ce dernier à bord résultait d'une entente privée, non officielle, entre les pilotes et les armateurs.

PILOTES DE FLEUVE DE MONTRÉAL—MOYENNE DES TRAJETS, DES TOURS ET DES MOUVEMENTS

Année	Moyenne par pilote à l'effectif moyen annuel		
	Trajets (affectations)	Tours de partage	Mouvements
1955.....	123.1	123.1	55.3
1956.....	125.4	125.3	56.4
1957.....	147.9	147.8	27.0
1958.....	152.0	151.6	6.5
1959.....	161.0	161.3	6.3
1960.....	148.7	150.2	6.2
1961.....	148.4	154.3	8.9
1962.....	147.2	144.1	7.8
1963.....	155.3	143.9	8.2
1964.....	158.7	152.0	9.8
1965.....	148.7	148.7	11.7
1966.....	150.9	155.0	12.0
1967.....	132.5	141.2	7.7
1968.....	129.6	157.2	n/a

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: tableaux, pages 655 et 657.

Circonscription de pilotage de Montréal

L'autorité de pilotage et les pilotes tentèrent de maintenir la moyenne annuelle du volume de travail par pilote aussi constante que possible par un ajustement du nombre des pilotes à la demande prévue. Le volume réel de travail peut toutefois varier notablement à cause de certains facteurs impondérables qui peuvent occasionner la fluctuation de la demande réelle, et dont les plus importants ont été, au cours des récentes années, les grèves dans des industries et services connexes aux transports par eau. Un autre facteur provient du mode de réajustement: on procède aux augmentations d'effectif en attribuant des brevets permanents; en conséquence, une diminution devenue nécessaire ne peut s'effectuer que par voie d'élimination normale. Le tableau et le graphique suivants indiquent, sur la base des tours de partage, le résultat du processus entre 1955 et 1968, par comparaison des variations du volume de travail total, de l'effectif des pilotes en termes de «pilotes à l'effectif moyen annuel» et de la moyenne réelle du volume de travail par pilote à l'effectif moyen annuel.

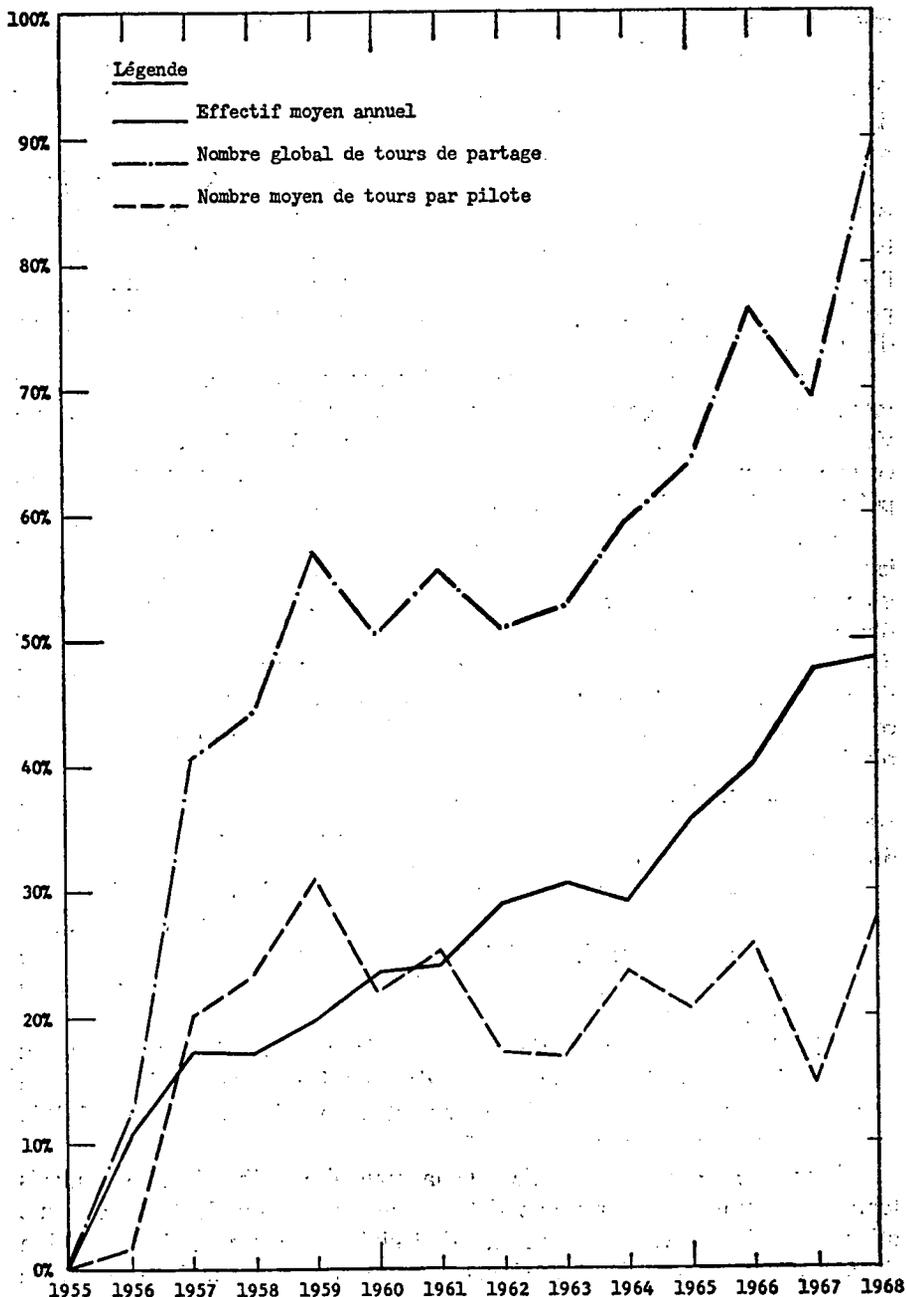
Le processus a donné d'assez bons résultats et le volume moyen de travail des pilotes est resté sensiblement constant depuis 1957, sauf en 1967 et 1968 où le niveau prévu du trafic n'a pas été atteint par suite de grèves telles que celles de la Voie maritime et des dockers qui ont porté préjudice aux transports par eau.

PILOTES DE FLEUVE DE MONTRÉAL—ACCROISSEMENT PROCENTUEL DE L'EFFECTIF ET DES TOURS DE PARTAGE

Année	(Pilotes à l'effectif moyen annuel)		Tours de partage			
			Total		Moyenne par pilote à l'effectif moyen annuel	
	Nombre	Accroissement procentuel depuis 1955	Nombre	Accroissement procentuel depuis 1955	Nombre	Accroissement procentuel depuis 1955
1955.....	95.5	0	11,756	0	123.1	0
1956.....	105.4	10.4	13,205	12.3	125.3	1.8
1957.....	111.9	17.2	16,537	40.7	147.8	20.1
1958.....	111.8	17.1	16,950	44.2	151.6	23.2
1959.....	114.5	19.9	18,467	57.1	161.3	31.0
1960.....	117.9	23.5	17,714	50.7	150.2	22.0
1961.....	118.5	24.1	18,288	55.6	154.3	25.3
1962.....	123.2	29.0	17,749	51.0	144.1	17.1
1963.....	124.7	30.6	17,947	52.7	143.9	16.9
1964.....	123.3	29.1	18,740	59.4	152.0	23.5
1965.....	129.6	35.7	19,270	63.9	148.7	20.8
1966.....	133.7	40.0	20,726	76.3	155.0	25.9
1967.....	141.1	47.7	19,922	69.5	141.2	14.7
1968.....	141.8	48.5	22,284	89.6	157.2	27.7

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: tableaux, pages 655 et 657.

PILOTES DE FLEUVE DE MONTRÉAL
 ACCROISSEMENT PROCENTUEL DEPUIS 1955 DU NOMBRE
 DE PILOTES ET DU NOMBRE DE LEURS TOURS DE PARTAGE



SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: tableau, page 810.

Le volume de travail moyen par pilote est maintenu au même niveau dans les deux secteurs de la circonscription, par le même procédé. Le nombre des pilotes dans le secteur supérieur est légèrement plus élevé du fait que le volume de travail total est quelque peu plus grand (Cf. p. 794).

Le critère de fixation de l'effectif requis n'est cependant pas le volume de travail total annuel, mais celui que l'on prévoit pour les périodes de pointe d'une certaine durée, ce qui assure un nombre suffisant de pilotes disponibles pour satisfaire la demande, tout en évitant les retards de navires par suite d'une pénurie de pilotes, ou leur surmenage, susceptible de nuire à la sécurité de la navigation. Le graphique de l'appendice IC indique la variation de la demande d'un mois à un autre pour les années 1963 à 1968. L'effet de l'accroissement de la navigation d'hiver se révèle nettement. D'autre part, probablement à cause des grèves, la demande ne suit pas la même courbe d'une année à l'autre.

Les statistiques du ministère des Transports montrent que la durée moyenne des trajets de pilotage, par secteur, c.-à-d. le temps passé en service à bord des bâtiments, a varié de 6 h $\frac{1}{2}$ en 1959 à 7 h en 1963. C'est ce que confirment les dossiers tenus par les pilotes eux-mêmes et qu'ils ont présentés à la Commission. On les étudiera plus tard.

Ces chiffres moyens du ministère donnent une idée imprécise du volume de travail des pilotes (ce qui est vrai dans toutes les circonscriptions, y compris Montréal), car les affectations du même type sont d'une durée et d'une difficulté très variables, en partie par suite de la dimension et du type des navires, mais surtout à cause des conditions atmosphériques. Les affectations de pilotage sont effectuées à toute heure et l'on ne peut donc comparer ce travail avec celui de professions ou de métiers exercés pendant des heures régulières.

La Corporation des pilotes (Cf. p. 473) a procédé à une étude sur les conditions climatiques en 1962 (tableau 1-A, p. 59, mém. de la Fédération des pilotes [pièce 671]); elle montre que:

- (i) dans le secteur supérieur, 47.2% des trajets (affectations) se sont effectués de nuit, 8.9% par nuits très noires; il y eut de la pluie au cours de 15.8% des trajets, de la brume au cours de 11.8%, de la glace et de la neige au cours de 2.9%, du vent au cours de 14.3%;
- (ii) dans le secteur inférieur, 53.4% de nuit, 7.9% par nuit noire; il y eut de la pluie au cours de 16.2% des trajets, de la brume au cours de 12.5%, de la glace et de la neige au cours de 1.3%, du vent au cours de 22.7%.

Bien que cette étude révèle que la mauvaise visibilité et le mauvais temps sont moins fréquents que dans la circonscription de Québec, leurs effets sont plus graves par suite des difficultés plus grandes de navigation dans le chenal dragué étroit et sinueux sur presque toute la longueur de la circonscription.

Le temps passé à piloter ne représente qu'une partie du temps que les pilotes passent en service. La même étude a établi qu'au cours d'une semaine, l'emploi du temps passé en service par un pilote de Montréal était en moyenne le suivant:

- (i) intervalle entre l'heure à laquelle un pilote a été informé de son affectation et l'heure à laquelle il doit se présenter à bord (heure d'affectation): 8 h 33 mn dans le secteur supérieur et 7 h 44 mn dans le secteur inférieur (comparativement à 16 h 48 mn pour un pilote de Québec);
- (ii) temps d'attente total entre l'heure d'affectation et l'appareillage (heure de départ): secteur supérieur, 2 h 23 mn; secteur inférieur, 59 mn;
- (iii) temps total passé à bord à piloter: 25 h 25 mn et 29 h 12 mn respectivement (pour un pilote de Québec: 30 h 36 mn);
- (iv) temps passé en déplacement entre le bâtiment et la station de pilotes, après l'arrivée du bâtiment: 2 h 59 mn et 56 mn (44 mn pour un pilote de Québec);
- (v) temps total entre l'heure d'affectation et l'heure d'arrivée à la station après terminaison du trajet: 31 h 6 mn et 31 h 17 mn respectivement (à Québec: 34 h 22 mn);
- (vi) pour les pilotes des deux secteurs; temps total passé à des mouvements: 19 mn, et à des régulations de compas: 10 mn;
- (vii) temps total passé en déplacements par voie de terre: 4 h 54 mn et 3 h 40 mn respectivement;
- (viii) temps total passé à la station des pilotes hors du domicile, y compris la période de repos de 10 h entre les affectations: 45 h et 54 h 4 mn respectivement.

La demande de services de pilotage est irrégulière: les mois les plus chargés et les moins chargés varient d'une année à l'autre. Pour les années 1962, 1963 et 1964, le tableau ci-dessous donne le nombre total de trajets effectués au cours de ces mois par le pilote le plus actif et par le pilote B. Bélanger—un pilote de classe A du secteur supérieur (Cf. p. 815). Du fait de l'application plus rationnelle du principe de la péréquation des trajets, la différence de volume de travail d'un pilote à l'autre est faible, en termes de nombre de trajets. Le pilote le plus actif est celui qui réunit le total le plus élevé d'heures de service consacrées, au cours de ce mois, à des opérations quelconques de pilotage (trajets, mouvements, régulations de compas, etc.), y compris le temps de retenue. C'est ce qui explique les différences apparentes dans le tableau qui ne tient compte que du nombre de trajets.

Circonscription de pilotage de Montréal

Année	Mois le plus chargé	Pilote le plus actif	Pilote B. Bélanger	Mois le moins chargé	Pilote le plus actif	Pilote B. Bélanger
1962.....	juillet	23 trajets	21 trajets	sept.	20 trajets	18 trajets
1963.....	nov.	19 "	21 "	mai	18 "	18 "
1964.....	juillet	25 "	22 "	sept.	21 "	21 "

La différence de fréquence des trajets en transit dans le secteur inférieur et dans le secteur supérieur apparaît nettement dans la ventilation des trajets effectués par le pilote le plus actif. En deux occasions, en septembre 1962 et en juillet 1964, le pilote le plus actif était du secteur inférieur et tous ses trajets étaient des transits. Par contre, 6 des 23 trajets effectués par les pilotes du secteur supérieur en juillet 1962 n'étaient pas des transits complets, mais des trajets entre des ports intermédiaires et le port de Montréal ou la Voie maritime. En novembre 1963, la proportion était de 7 sur 19; en mai 1963, de 6 sur 18; en septembre 1964, de 5 sur 21. La proportion, pour le pilote Bélanger, en juillet et en septembre 1964 était encore plus forte: 11 sur 22 et 12 sur 21 respectivement.

Ces chiffres ne donnent cependant qu'une idée très imparfaite de la façon dont les pilotes consacrent leur temps à l'exercice de leurs fonctions de pilotage. Ils n'ont pas d'heures régulières de service et peuvent être requis de prendre en charge, après une période de repos suffisante, un navire à tout moment du jour ou de la nuit. A la fin des affectations qui les éloignent de leur station, ils y retournent normalement par des affectations en sens inverse et, du fait que la liste des affectations à la station où ils débarquent est régie par les mêmes règles, ils doivent y attendre des affectations à peu près autant de temps que lorsqu'ils sont chez eux. Par suite de l'irrégularité du trafic et du fait que de nombreux trajets dans le secteur supérieur commencent ou se terminent à un port intermédiaire, les pilotes de ce secteur doivent souvent voyager par voie de terre pour se rendre au point d'affectation ou en revenir. Pour certaines raisons, la durée d'un même trajet peut aussi varier considérablement.

En vue de donner une idée exacte de l'emploi du temps d'un pilote au cours d'un mois donné, un pilote de classe A du secteur supérieur, le pilote Bernard Bélanger, a tenu un journal de toutes ses activités de pilotage pour les années 1961 à 1964 (pièce 781). On a fait une analyse détaillée du volume de travail de ce pilote pour les mois de juin 1962, 1963 et 1964, parallèlement à une analyse semblable faite dans la circonscription de Québec (Cf. p. 485) (Appendice I B(2)(a)). L'examen du graphique de la répartition de son temps au cours de ces trois mois permet de tirer, entre autres, les conclusions suivantes:

- (i) Son emploi du temps sur une base de 24 heures était le suivant:

Analyse comparative du temps total du pilote Bélanger pendant le mois de juin

Emploi du temps du pilote	1962			1963			1964		
	nbre jours	h	mn	nbre jours	h	mn	nbre jours	h	mn
Trajets.....	18	4	6 45	21	5	2 30	20	5	7 30
Mouvements.....	1		2 15	0		0	0		0
<i>Temps total de pilotage.....</i>									
Retenues.....	4	9	0	5	2	30	5	7	30
Annulations.....	2	8	15	1		30	0		0
Attente de l'appareillage après embarquement.....	0		0	0		0	0		0
	11	4	45	11	7	45	8	8	10
<i>Temps total passé à bord.....</i>									
Déplacements par voie de terre.....	4	22	0	5	10	45	5	15	40
Hors du domicile:	7	11	35	0		0	5	7	5
En attente d'une affectation*.....	16	9	9 30	10	13	7 20	12	11	13 50
Au domicile:									
En congé.....	1	2	13 0	1	20	25	0		0
Entre les affectations*.....	11	12	15 55	10	9	30	12	12	11 25
TOTAL GÉNÉRAL.....	30	0	0	30	0	0	30	0	0

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 781.

*Y compris les déplacements par voie de terre pour se rendre aux affectations ou en revenir.

PILOTES DE FLEUVE DE MONTRÉAL—DURÉE ET FRÉQUENCE DES DIVERS TYPES DE TRAJETS EN 1962, 1963 ET 1964 EFFECTUÉS PAR LE PILOTE BERNARD BÉLANGER AU COURS DU MOIS DE JUIN ET PAR LE PILOTE LE PLUS ACTIF AU COURS DU MOIS LE PLUS CHARGÉ ET DU MOIS LE MOINS CHARGÉ

Durée des trajets	Trois-Rivières		Montréal à Trois-Rivières		Québec à Trois-Rivières		Trois-Rivières Saint-Lambert à Trois-Rivières		Autres trajets	Total général
	à Montréal	Trois-Rivières	à Trois-Rivières	à Québec	Trois-Rivières	à Trois-Rivières	Saint-Lambert	Trois-Rivières		
13 à 14 heures.....	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
12 à 13 ".....	1	—	—	—	—	—	—	1	—	2
11 à 12 ".....	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
10 à 11 ".....	—	—	—	—	—	—	1	1	—	2
9 à 10 heures.....	4	—	—	—	3	1	—	—	—	8
8 à 9 ".....	4	1	—	—	4	3	—	—	—	13
7 à 8 ".....	15	2	—	—	5	3	—	—	1	29
6 à 7 ".....	15	3	—	—	3	—	—	—	—	34
5 à 6 heures.....	10	25	4	7	7	—	—	—	3	56
4 à 5 ".....	—	14	6	1	—	—	—	—	3	26
3 à 4 heures.....	—	—	—	—	—	—	—	—	7	9
2 à 3 ".....	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
1 à 2 ".....	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
0 à 1 ".....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0
Nombre de trajets.....	49	47	22	23	9	16	19	185		
<i>Résumé:</i>	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
0 à 4 heures.....	—	2 4.2	—	—	—	—	—	11 57.9	—	13 7.0
4 à 7 ".....	26 53.1	42 89.4	20 90.9	11 47.8	—	—	—	7 36.8	—	116 62.7
7 à 10 ".....	22 44.9	3 6.4	2 9.1	12 52.2	7 77.8	2 12.5	—	1 5.3	—	50 27.0
10 à 14 ".....	1 2.0	—	—	—	2 22.2	3 18.7	—	—	—	6 3.3
Total des trajets.....	49 100.0	47 100.0	22 100.0	23 100.0	9 100.0	16 100.0	19 100.0	185 100.0		

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièce 781—pilote Bernard Bélanger, juin 1962, 1963 et 1964.
 pièce 791—pilote le plus actif pendant les mois les moins chargés, 1962, 1963 et 1964.
 pièce 790—pilote le plus actif pendant les mois les plus chargés, 1962, 1963 et 1964.

- (ii) En juin 1962, il effectua 14 trajets en transit (dont un interrompu à Lanoraie pour souter), 4 transits partiels (dont un interrompu par un mouillage au large de Sorel, aucun quai n'étant disponible) et un mouvement; il dut voyager 7 fois par voie de terre entre des stations de pilotes (sans compter Saint-Lambert), dont une fois pour se rendre dans un port intermédiaire ou en revenir. En juin 1963, ses 21 affectations concernaient des transits complets, dont l'un était en cours à 0 h 00 le 1^{er} juin. Il n'y eut aucun voyage par voie de terre entre des stations ou entre des ports intermédiaires et des stations. En juin 1964, il effectua 17 transits complets et 3 transits partiels, mais aucun mouvement; il voyagea une fois par voie de terre entre des stations et 4 fois pour se rendre dans un port intermédiaire ou en revenir.
- (iii) Le temps total indiqué comme retenues ne comprend que le temps d'inactivité à bord, en cours de route, par suite du mauvais temps ou d'indisponibilité de poste d'amarrage à l'arrivée; il ne comprend pas le temps d'attente de l'appareillage d'un navire après l'heure de présentation à bord parce que les renseignements accessibles ne précisent pas l'heure d'affectation.
- (iv) Entre les affectations, il bénéficia toujours d'une période de repos supérieure aux 10 heures prescrites.
- (v) Quant à l'irrégularité des heures de travail, en juin 1962, il pilotait 2 fois à minuit et 6 fois à midi; en juin 1963, 8 fois à minuit et 2 fois à midi; en juin 1964, 2 fois à minuit et 10 fois à midi.

On trouvera à l'appendice une analyse semblable pour le pilote le plus actif pendant les mois les plus chargés et les mois les moins chargés.

La durée des trajets varie considérablement pour certaines raisons, p. ex., la vitesse des navires et la disponibilité de postes d'amarrage. Les voyages vers l'aval sont généralement plus courts et les trajets à destination ou en provenance de l'écluse de Saint-Lambert, plus longs. Le tableau suivant indique la durée et la fréquence de divers types de trajets effectués au cours des mois de juin 1962, 1963 et 1964 par le pilote Bernard Bélanger et par le pilote le plus actif au cours du mois le plus chargé et du mois le moins chargé de ces années-là.

COMMENTAIRE

De l'analyse précédente, il apparaît que les pilotes de fleuve de Montréal ne sont pas surmenés. Leur volume de travail est réparti d'une manière plus ordonnée que dans la circonscription de Québec et il n'existe aucun

risque de surmenage quand ils rattrapent leurs tours manqués, du fait de l'application logique du principe de péréquation des trajets et de l'application uniforme, dans toutes les stations de pilotes, des règles qui régissent le tour de rôle. Les pilotes arrivant d'une affectation après minuit (0 h 00) ne bénéficient pas de la péréquation; ils sont placés au bas de la liste dans l'ordre de leur arrivée.

On pourrait réduire le temps des déplacements par voie de terre en limitant la compétence légale des pilotes de classe A aux affectations les plus difficiles pour lesquelles on considère généralement que les pilotes de classe B n'ont pas la qualification voulue (Cf. p. 797).

b) Volume de travail des pilotes de port

Comme on l'a déjà vu, le groupe de pilotes de port de Montréal fut créé en 1957 dans le seul but de les affecter aux mouvements des navires dans le port de Montréal proprement dit, c.-à-d. jusqu'à sa limite en aval, à l'extrémité de l'île de Montréal. Cette zone d'opérations étant restreinte, ils ne sont jamais obligés de rester loin de leur domicile à attendre des affectations. Après avoir terminé un mouvement, ils retournent soit à la station de pilotes, soit à leur résidence et dans ce dernier cas, ils rendent compte par téléphone à celle-là.

Les mouvements prennent beaucoup moins de temps que les trajets fluviaux, mais les pilotes de port reçoivent un plus grand nombre d'affectations. Cela explique leur emploi du temps différent et la durée de leur congé régulier, accordé sur une base hebdomadaire plutôt que mensuelle comme pour les pilotes de fleuve (Cf. p. 767).

Tous ces facteurs influent sur la nature et la répartition de leur volume de travail, et rendent leurs conditions de travail très différentes de celles des pilotes de fleuve.

a) Volume de travail global

Pour évaluer le volume de travail global des pilotes de port, le ministère des Transports a suivi la même méthode que pour les pilotes de fleuve, c.-à-d. qu'il a limité les statistiques au nombre de mouvements et au temps passé à les effectuer.

Le tableau suivant indique le volume de travail moyen annuel, exprimé en termes de tours d'affectations et de tours de partage par pilote à l'effectif moyen annuel, de 1958 à 1968.

Les pilotes de port furent particulièrement touchés par les grèves qui désorganisèrent les opérations du port de Montréal et immobilisèrent le trafic des Grands Lacs, comme le montrent les variations de leur volume

de travail, en particulier la diminution importante, depuis 1966, du volume de travail individuel. On corrigea partiellement cette situation en 1969, lorsqu'on réduisit leur nombre à 19 en s'abstenant de remplacer un pilote ayant volontairement pris sa retraite.

PILOTES DE PORT DE MONTRÉAL—VOLUME DE TRAVAIL ANNUEL

Année	Moyenne par pilote à l'effectif moyen annuel	
	Tours (affectations)	Tours de partage
1958.....	421.7	421.7
1959.....	581.2	570.1
1960.....	427.8	426.5
1961.....	370.9	396.0
1962.....	363.7	365.3
1963.....	375.9	365.3
1964.....	458.2	453.6
1965.....	502.8	450.2
1966.....	444.0	429.1
1967.....	362.6	355.9
1968.....	290.9	321.1

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: tableaux, pages 655 à 657.

Les tours de partage donnent une idée plus complète du volume de travail des pilotes du fait qu'ils comprennent non seulement les affectations à des mouvements, qui comptent chacune pour un tour, mais aussi les annulations et les tours fictifs accordés pour les travaux bénévoles à la corporation.

Pour les mêmes raisons que les pilotes des autres groupes, les pilotes de port ont également contesté les statistiques établies par le ministère des Transports en soutenant qu'elles donnaient une idée fausse—ou tout au moins incomplète—du temps qu'ils passent en service. Cependant, lorsqu'on considère seulement ces chiffres à leur valeur, on en tire des renseignements

utiles et précis et l'on peut, sur ces données, obtenir une idée suffisamment complète du volume de travail en allouant une marge pour les autres facteurs: le temps en déplacements, le temps d'attente avant l'appareillage et, dans une moindre mesure, le temps passé au domicile, en attente d'affectations.

L'appendice II C(1) est un graphique indiquant les fluctuations mensuelles de la demande globale pour la période de 1963 à 1968. Les pilotes de port ont très peu de travail au cours des mois d'hiver parce que, d'une part, la Voie maritime est fermée et que, d'autre part, le trafic fluvial est relativement faible, il n'y a pas d'encombrement dans le port et les navires viennent directement à leurs postes d'amarrage et en repartent sous la conduite des pilotes de fleuve.

D'après les statistiques relatives aux pilotes en activité établies par le ministère des Transports, la durée moyenne du service quotidien d'un de ces pilotes pour les années 1960 à 1964 était respectivement de 3.2 h, 2.8 h, 2.6 h, 2.8 h et 3.3 h. L'étude faite par la Fédération des pilotes du fleuve Saint-Laurent en 1962 corrobore ces moyennes et ajoute certains détails. Les résultats, fournis sous forme de totaux hebdomadaires, sont les suivants:

- (i) durée totale entre la réception de l'avis d'affectation et l'heure d'affectation—12 h 46 mn;
- (ii) durée totale entre l'heure d'affectation et l'heure d'appareillage—7 h 8 mn;
- (iii) durée totale de pilotage, c.-à-d. entre l'heure d'appareillage et l'heure de débarquement—12 h 38 mn;
- (iv) durée des voyages par voie de terre—non indiquée.

Le temps que passe un pilote pour se rendre de sa résidence à un navire ou en revenir après son affectation varie considérablement selon le lieu de résidence, le moyen de transport et les conditions de la circulation. P. ex., le pilote Lavoie, qui réside dans le nord de la ville, déclara qu'il lui faut en moyenne 2 h $\frac{1}{2}$ pour se rendre de chez lui à un navire et en revenir après une affectation.

L'étude de la fédération indique aussi que plus de deux tiers des mouvements s'effectuent de jour. Des 1,554 mouvements sur lesquels portait l'étude, 469 seulement (30.3%) s'effectuèrent de nuit (mém. de la Fédération des pilotes du fleuve Saint-Laurent, tableau 1-A, p. 59 [pièce 671]).

Les moyennes ne donnent une idée valable que si les heures de travail sont uniformément réparties et constantes au cours de la période considérée. Ce n'est certainement pas le cas en matière de pilotage. Afin d'être en mesure de se représenter d'une façon plus complète la nature et l'importance du

volume de travail d'un pilote et l'irrégularité de ses heures de travail, il faut étudier des cas d'espèce au cours d'un certain laps de temps. En ce qui concerne les pilotes de port, ces cas sont représentatifs du travail du groupe du fait de la stricte application du principe d'égalisation des affectations et du système de congés des pilotes grâce auquel la semaine de travail est la même pour tous.

Comme celle des pilotes de fleuve, la demande des services des pilotes de port est irrégulière et varie d'un mois et d'une année à l'autre; cette irrégularité est due en grande partie à des facteurs imprévisibles. Pour les années 1962, 1963 et 1964, le tableau de la page 822 résume les renseignements pertinents tirés du volume de travail du pilote le plus actif pendant le mois le plus chargé et le mois le moins chargé de ces années-là (pièces 788 et 789). Une affectation vers l'amont compte pour un mouvement, qu'elle se termine ou non par un déplacement le long du mur d'approche, et la durée totale des mouvements pour les affectations vers l'amont couvre toute la période de l'affectation, soit de l'appareillage du navire au moment où le pilote de port quitte le navire dans l'écluse, y compris tout le temps de déplacement du navire le long du mur d'approche. Les moyennes données à la fin du tableau n'appellent pas d'explications.

b) Volume de travail du pilote J. J. Ménard

Le pilote J. J. Ménard donna des détails sur son temps de pilotage pour les mois de mai à septembre 1964. Le tableau de la page 823 est un résumé des renseignements pertinents analogues à ceux qui ont été tirés des données fournies par les pilotes les plus actifs (tableau p. 822).

En vue de donner une meilleure idée du temps global de service et de l'irrégularité des affectations et des heures de travail, l'appendice II B(1) indique par un graphique la répartition réelle du temps de pilotage du pilote Ménard pour le mois de juin 1964. Le temps passé à voyager par voie de terre de sa résidence aux points d'affectation et *vice versa* n'y figure pas. Contrairement à beaucoup d'autres pilotes, les pilotes de port de Montréal n'attachent pas d'importance à la question du temps pris pour leurs déplacements par voie de terre: comme il n'existe qu'une station de pilotes et que leur travail ne concerne que le port de Montréal, ils n'ont pas à se déplacer par voie de terre, d'une part entre des stations, et d'autre part entre une station de pilotes et un port intermédiaire. La distance à couvrir par voie de terre varie considérablement selon l'éloignement de leur résidence du port. En conséquence, bien que l'on ait pris ce facteur en considération, l'absence de renseignements complets s'oppose à l'établissement de statistiques précises et le temps de déplacements d'un pilote quelconque ne donne aucune indication.

PILOTES DE PORT DE MONTRÉAL—RÉSUMÉ DU VOLUME DE TRAVAIL DU PILOTE LE PLUS ACTIF
PENDANT LE MOIS LE PLUS CHARGÉ ET LE MOIS LE MOINS CHARGÉ EN 1962, 1963 ET 1964

Année	Mois	Durée du pilotage Mouvements		Durée de l'attente après embarquement		Temps perdu par suite d'annulations		Temps de service total des affectations	
		Nbre	h mn	h mn	h mn	h mn	h mn	nbre	h mn
<i>Mois le plus chargé</i>									
1962	octobre.....	52	73 20	62	10	0	00	52	135 30
1963	novembre.....	51	61 00	76	55	3	7 10	54	145 5
1964	novembre.....	46	60 25	84	55	3	9 10	49	154 30
<i>Mois le moins chargé</i>									
1962	mai.....	42	49 50	61	50	2	1 5	44	112 45
1963	août.....	41	52 40	32	50	2	2 10	43	87 50
1964	août.....	50	65 20	63	10	1	0 30	51	129 00

	h	mn
<i>Moyenne combinée des mois les plus chargés et les moins chargés</i>		
Moyenne du temps de pilotage par mouvement.....	1	17
Moyenne du temps d'attente après embarquement, par mouvement.....	1	21
Durée moyenne d'un mouvement.....	2	38
Moyenne de temps perdu pour annulation.....	1	41

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièces 788 et 789.

PILOTES DE PORT DE MONTRÉAL—
RÉSUMÉ DU VOLUME DE TRAVAIL DU PILOTE J. JULIEN MÉNARD—
MAI À SEPTEMBRE 1964

Durée de pilotage—Mouvements

Durée du pilotage pour les mouvements vers
l'amont en direction de l'écluse de
Saint-Lambert, interrompus au mur d'approche

Mois	Jusqu'au mur d'approche		Jusqu'au mur de l'écluse		Total		Durée de pilotage pour autres mouvements			Durée totale de pilotage—mouvements			Temps perdu pour annulation; et attente après embarquement*			Durée totale de service des affectations			
	h	mn	h	mn	h	mn	nbre	h	mn	nbre	h	mn	h	mn	h	mn	nbre	h	mn
Mai.....	8	40	17	50	26	30	41	55	30	51	82	00	44	45*	52	126	45		
Juin.....	9	12	25	24	50	50	39	51	40	48	76	30	39	30	48	116	00		
Juillet.....	11	10	00	35	45	35	47	60	10	58	105	45	54	45	58	160	30		
Août.....	7	8	30	10	55	19	29	31	5	36	51	00	33	00	36	84	00		
Septembre.....	8	8	30	13	35	22	38	50	15	46	72	20	36	5	46	108	25		

Moyenne

	Moyenne	
	h	mn
Moyenne du temps total de pilotage par mouvement.....	1	37
Moyenne de la durée d'attente après embarquement, par mouvement.....		52
Durée moyenne d'un mouvement.....	2	29
Moyenne du temps perdu pour annulation.....		30

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1416.

*En mai, une seule annulation; perte de temps, 30 mn. Le reste du temps, attentes après embarquement.

Circonscription de pilotage de Montréal

De ce graphique, on peut tirer, entre autres, certains renseignements:

- (i) l'emploi du temps du pilote Ménard, au cours du mois de juin 1964, sur la base de 24 heures, fut le suivant:

Affectation	Durée totale			Moyenne				
				Unitaire		Journalière		
	nbre	h	mn	h	mn	nbre	h	mn
Mouvements.....	48	76	30*	1	36	1.6	2	33
Annulations.....	0							
Retenues†.....	9		n/a			0.3		
Durée d'attente après embarquement.....	44	39	30		54	1.5	1	19
Congés réguliers.....	4	96	00	24	00		3	12
Au domicile entre les affecta- tions‡.....	48	508	00	10	35		16	56
Temps total.....		720	00				24	00

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1416.

*Pour la ventilation, cf. tableau précédent.

†Durée des retenues incluse dans celle des mouvements.

‡Y compris la durée des déplacements par voie de terre du domicile aux lieux d'affectations et vice versa.

- (ii) On a inclus les retenues dans le laps de temps entre l'heure de présentation à bord et l'heure d'appareillage, car l'insuffisance des données accessibles ne permet pas de calculer leur durée réelle.

- (iii) La répartition du travail sur une base journalière fut la suivante:

Nombre de jours de congés réguliers (1 jour par semaine)	4
Nombre de jours de disponibilité sans affectation	2
Nombre de jours avec une affectation	3
Nombre de jours avec deux affectations	15
Nombre de jours avec trois affectations	6

- (iv) Du point de vue de l'irrégularité des heures de travail, les affectations sont réparties ainsi:

Entre 0 h 00 et 6 h 00	9
Entre 6 h 00 et 12 h 00	8
Entre 12 h 00 et 18 h 00	16
Entre 18 h 00 et 24 h 00	14

- (v) Les pilotes de port dépendent considérablement du trafic de la Voie maritime. Sur les 48 mouvements effectués par le pilote Ménard en juin 1964, 34 furent des mouvements à destination

ou en provenance de l'écluse de Saint-Lambert, dont 9 vers l'amont furent interrompus par un amarrage au mur d'approche. La plupart des 14 autres furent des mouvements d'un mouillage à un poste d'élevateur de grain ou entre des postes d'élevateurs, et concernaient, pour la plupart, des bâtiments empruntant la Voie maritime.

6. REVENU DE PILOTAGE ET TARIF

PRÉAMBULE

Le tarif influe directement sur la rémunération des pilotes de Montréal puisqu'il conditionne leurs gains de pilotage.

Les remarques faites au sujet du régime en vigueur dans la circonscription de Québec (Cf. pp. 488 à 491) s'appliquent ici, sauf les exceptions suivantes:

- a) Après 1962, on a suivi la même méthode de majoration des droits de pilotage, sans modification de la structure du tarif. Néanmoins, le pourcentage des majorations est différent:
 - (i) Pour les pilotes de fleuve, la majoration fut de 11% en 1965 et passa successivement à 16% en 1966, 22% en 1967 et 31.15% en 1969.
 - (ii) Pour les pilotes de port, la majoration, de 10% en 1965 atteignit 15% en 1966, 21% en 1967 et 39.15% en 1969.
- b) Dans les états financiers, on ne ventile pas les droits perçus en application du régime de paiement obligatoire puisque, pour les deux groupes de pilotes, ces droits sont versés, pour le partage, aux fonds communs respectifs.
- c) Le seul revenu provenant des droits de pilotage versé à la caisse de retraite des pilotes de fleuve provient de leurs cotisations obligatoires. Les pilotes de port n'ont pas de caisse de pilotes et l'on verse donc le montant total des droits perçus (sauf les frais de location des radiotéléphones) à leur fonds commun.

(1) REVENU DE PILOTAGE ET TARIF—PILOTES DE FLEUVE

Le tableau suivant donne le détail des gains de pilotage des pilotes de fleuve pour 1955, 1959, 1962 et 1968 et, sous forme de pourcentages, l'importance générale relative de chaque poste de droits qui leur reviennent.

A) Droits de trajets

Le revenu provenant de ce type de services de pilotage a toujours constitué la plus grande partie des droits revenant aux pilotes, *a fortiori* depuis 1958, alors que les pilotes de fleuve cessèrent d'effectuer des mouvements dans le port de Montréal. Les droits de trajets représentèrent 88.1%

PILOTES DE FLEUVE DE MONTRÉAL—ANALYSE COMPARATIVE DES RECETTES
ET DE LA RÉPARTITION DES DROITS DE PILOTAGE

Droits de pilotage	1959		1962		1968	
	\$	%	\$	%	\$	%
A. DROITS DE PILOTAGE GAGNÉS						
I. Droits revenant aux pilotes:						
a) Trajets—jauge.....	n/a		373,496.70	21.5	599,092.35	24.3
tirant d'eau.....	n/a		1,280,193.49	73.8	1,672,491.78	67.9
tarif d'hiver.....			42,847.87	2.5	104,815.50	4.3
Total gagné pour les trajets.....			1,696,538.06	97.8	2,376,399.63	96.5
b) Mouvements*.....	865,458.12	88.1	19,257.50	1.1	24,474.48	1.0
c) Retenues.....	105,845.50	10.8	13,993.00	0.8	53,353.85	2.2
d) Annulations.....	9,965.00	1.0	660.00	0.04	1,122.26	0.04
e) Allocations de déplacements (écluse de Saint-Lambert).....	608.00	0.1			7,589.91	0.3
Total des droits revenant aux pilotes.....	981,876.62	100.0	1,735,275.56	100.0	2,462,940.13	100.0
II. Droits revenant au Receveur général du Canada:						
Frais de radiotéléphones.....					29,965.00	
Total des droits de pilotage gagnés.....	981,876.62		1,735,275.56		2,492,905.13	
B. RÉPARTITION DES DROITS DE PILOTAGE GAGNÉS						
I. Payables aux pilotes ou pour leur compte:						
a) Payables à la Caisse de retraite pour le compte des pilotes—déductions obligatoires.....	98,187.66	10.0	173,527.56	10.0	246,294.01	10.0
b) Payables aux pilotes (Corporation).....	883,688.96	90.0	1,561,748.00	90.0	2,216,646.12	90.0
Total payable aux pilotes ou pour leur compte.....	981,876.62	100.0	1,735,275.56	100.0	2,462,940.13	100.0
II. Payables au Receveur général du Canada						
Répartition totale des droits de pilotage gagnés.....	981,876.62		1,735,275.56		29,965.00	
					2,492,905.13	

*SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 534b.

*Depuis 1959, y inclus les droits non obligatoires de \$20 pour services dans la Voie maritime (Cf. p. 830).

des gains totaux des pilotes en 1955 mais (droits pour services dans la Voie maritime exclus) s'élevèrent à 97.6% en 1959 et représentaient encore 96.5% en 1968.

La structure du tarif de la circonscription comprend trois types de frais pouvant entrer dans le calcul des droits de trajets: les taux de base; les droits pour services dans la Voie maritime et le tarif d'hiver. Pour les «navires morts», les taux sont majorés de 50%. Le tarif prévoit aussi une allocation pour frais de voyage, pour l'écluse de Saint-Lambert, et qu'on étudie à la page 835.

Le tarif de 1927 prévoyait, pour les navires remorqués, des taux spéciaux qui furent supprimés au cours de la révision du tarif, en 1947. En 1950, on imposa une majoration de 50%, mais seulement sur les mouvements. Ce ne fut qu'en 1961 qu'on l'étendit au taux de trajets. Les états financiers ne permettent pas de déterminer l'importance relative de la majoration de 50% sur les droits de trajets des navires morts, car les revenus provenant de cette source ne sont pas ventilés. Il est raisonnable de présumer qu'ils ne représentent qu'un très faible pourcentage.

Avant 1961, les droits de trajets n'étaient pas ventilés par élément. En 1962, les droits de trajets (droits pour services dans la Voie maritime exclus) représentaient 97.8% des droits de pilotage revenant aux pilotes et sur lesquels le taux de tirant d'eau constituait 73.8%, le taux de jauge 21.5% et le tarif d'hiver 2.5%. En 1968, en raison de l'accroissement du nombre de grands navires et de la disparition progressive des petits, et aussi à cause de la limitation du tirant d'eau maximal conditionné par la profondeur du chenal, les droits sur la jauge accusèrent un accroissement procentuel et les droits sur le tirant d'eau, une décroissance. Cette année-là, les droits de trajets (droits pour services dans la Voie maritime exclus) représentèrent 96.5% des gains des pilotes, se répartissant comme suit: 67.9% pour les droits de tirant d'eau, 24.3% pour les droits de jauge et 4.3% pour le tarif d'hiver. Les droits pour services dans la Voie maritime ne représentèrent que 0.3%. Ils sont inclus dans les droits de mouvements (Cf. pp. 830-831).

a) Taux de base

Bien que la valeur des taux de trajets ait été maintes fois modifiée, leur structure est restée sensiblement la même. Dans le tarif de 1927, qui conservait les caractéristiques du passé, les taux de trajets étaient conditionnés par trois facteurs: le tirant d'eau, le type de navire et la distance parcourue. Le tirant d'eau était le seul élément de base, comme c'était alors la coutume générale. Le taux de tirant d'eau variait suivant le type de navire, dans l'ordre suivant—navire remorqué, d'eaux intérieures, caboteur, long-courrier; à voiles. P. ex., le taux par pied de tirant d'eau pour un transit complet de Québec à Montréal pour ces types de navire était respectivement \$2, \$3.25, \$3.50, \$4 et \$4.20 (un trajet vers l'aval, pour un navire à voiles,

coûtait beaucoup moins, \$2.80 par pied de tirant d'eau). Au regard de la distance parcourue, le système était le même qu'aujourd'hui, la circonscription étant divisée en 4 zones délimitées par Portneuf, Trois-Rivières et Sorel. Le taux de tirant d'eau augmentait avec le nombre de zones traversées au cours d'un trajet, mais le taux de base fondé sur une zone décroissait à mesure qu'augmentait le nombre de zones. Cette caractéristique a été maintenue. On prévoyait un taux spécial pour les trajets limités à la quatrième zone (Sorel—Montréal).

Le tarif de 1927 resta inchangé jusqu'en 1935, alors qu'on y apporta une réduction générale de 4% qui fut appliquée jusqu'en 1941 et; de 1941 à 1947, une majoration générale qui, d'une année à l'autre, varia entre 10 et 25%.

En 1947, les dispositions du tarif furent modifiées et simplifiées; on conserva la même structure de base, mais on supprima le droit spécial pour la quatrième zone ainsi que la catégorie des voiliers, et l'on majora les taux. On apporta au tarif deux majorations de 10% et de 12% en 1948 et 1949 respectivement jusqu'à son remplacement en 1952.

Le principal changement dans le tarif de 1952 fut l'introduction dans le taux de base d'un taux de jauge qui, contrairement au taux de tirant d'eau, ne variait pas avec la longueur du trajet. On uniformisa le taux de tirant d'eau pour tous les types de navires (sauf les navires remorqués), mais qui continua à varier avec le nombre de zones concernées.

En 1959, on fit aussi varier l'élément jauge selon le nombre de zones considéré, mais cette fois en fonction directe, de $\frac{1}{2}\phi$ pour une zone à $\frac{4}{3}\phi$ pour un transit complet.

Dans les tarifs précédents, on avait toujours prévu un droit minimal et un droit maximal. En 1959, le plafond de jauge fut porté de 7,500 à 15,000 tjn.

Les taux de trajets actuels furent établis en 1962 et aucune modification, sauf les majorations, n'y a été apportée depuis.

La structure actuelle des taux de trajets se fonde sur trois éléments: le taux de base, la distance parcourue et le type de navire.

—Le taux de base comporte deux éléments variables basés sur le tirant d'eau et sur la jauge.

—La distance parcourue est calculée conformément à l'ancien système des quatre zones dont les limites sont toujours Portneuf, Trois-Rivières et Sorel.

—Les navires sont répartis en deux catégories: les petits navires locaux, c.-à-d. les caboteurs et les navires d'eaux intérieures ne dépassant pas 2,000 tjn, d'une part, et les autres. Le pilotage ou le mouvement d'un «navire mort» est soumis à une majoration de 50% des tarifs normaux.

On tient compte de la distance parcourue et du type de navire pour fixer différents taux pour les éléments du taux de base, avec un droit minimal et un droit maximal.

- (i) Le taux de tirant d'eau est le même pour tous les bâtiments, mais varie comme suit selon le nombre de zones concernées: \$3.37, \$4.65, \$5.93 et \$7.21 par pied de tirant d'eau.
- (ii) Le taux de jauge varie en fonction du type de navire et de la distance parcourue. Pour les petits caboteurs et bâtiments d'eaux intérieures, un taux forfaitaire de \$20.41; pour les autres navires, 1¢ par zone et par tonneau de jauge nette (1¢ pour un transit complet.)
- (iii) On prévoit un droit minimal et un droit maximal. Pour les petits caboteurs et bâtiments d'eaux intérieures, le droit minimal varie en fonction du nombre de zones comme suit: \$66.60, \$75.48, \$84.36 et \$93.24 respectivement. Pour les autres navires, on applique un minimum pour chaque élément. Le droit minimal de tirant d'eau varie selon le nombre de zones: \$53.98, \$74.40, \$94.91 et \$115.44, sans maximum. Le droit minimal de jauge, cependant, est de \$20.41, indépendamment du nombre de zones. Le taux maximal de jauge est de \$38.28 par zone, ce qui porte le droit maximal de jauge à \$153.12 pour un transit complet.

COMMENTAIRE

Bien qu'il soit vrai que la structure du tarif est conditionnée par la nature des divers services fournis et qu'elle ne puisse donc être exactement la même pour toutes les circonscriptions, le principe fondamental reste le même. La Commission estime que la structure du tarif de la circonscription de Montréal pour un droit de trajet est inutilement compliquée à certains égards:

- (i) L'élément tirant d'eau devrait être supprimé (Cf. *Titre I*, p. 194 et pp. 196 et suiv.).
- (ii) Sauf pour les «navires morts», toutes les distinctions basées sur le type de navire devraient être supprimées. Un navire effectuant un service régulier ne devrait pas être obligé d'employer un pilote à cause de sa dimension ou de la compétence de son capitaine ou autre(s) officier(s) en matière de navigation locale, à moins que ce navire ne constitue un risque pour la navigation (Cf. *Titre I*, recommandations générales 22 et 23, pp. 584 et suiv.). D'autre part, si le capitaine d'un tel navire désire obtenir les services d'un pilote, il devrait payer les taux normaux et l'on devrait établir un droit minimal afin d'assurer au pilote une rétribution raisonnable (Cf. *Titre II*, p. 375).

- (iii) Le seul élément du taux de base devrait être la jauge brute maximale (Cf. *Titre I*, pp. 196 et 202).
- (iv) Il ne devrait pas y avoir de droit maximal et l'on devrait supprimer le plafond de jauge.

Le taux plus élevé par zone pour des trajets plus courts semble constituer une mesure injuste à l'égard des ports intermédiaires. Aucun navire ou port ne devrait recevoir un traitement moins favorable en raison de l'organisation interne adoptée par l'autorité de pilotage et par les pilotes pour la fourniture des services. Au-dessus d'un taux minimal, on devrait adopter le même critère pour tous les trajets lorsqu'on détermine le coût aux armateurs, à moins que des services spéciaux ne soient rendus dans une localité déterminée. Comme la majeure partie du trafic est en transit, on doit s'attendre à ce que l'organisation des services de pilotage réponde à ce type de demande avec le plus d'efficacité, c.-à-d. en maintenant aux extrémités du fleuve, en amont et en aval, une station de pilotes avec un nombre suffisant de pilotes disponibles. Il est également logique de traiter, aux fins d'organisation, les besoins particuliers peu nombreux des ports intermédiaires comme des cas d'exception, car il serait injustifiable de gaspiller le temps des pilotes en y maintenant une réserve alors qu'ils peuvent facilement, au besoin, s'y rendre par voie de terre de la station de pilotes la plus proche. Cependant, si la demande dans ces ports devenait importante, elle justifierait l'établissement d'une station de pilotes.

A plus forte raison, on ne devrait pas appliquer des taux différents pour des trajets en transit entre deux stations de pilotes parce que l'un d'eux se termine ou commence à une station de pilotes intermédiaire et que l'autre est un transit complet. C'est une caractéristique appartenant au passé et qui n'a plus sa raison d'être maintenant que la circonscription est divisée, de fait, à Trois-Rivières. Les taux devraient être les mêmes pour un trajet en transit dans l'un ou l'autre secteur et un transit complet dans les deux secteurs devrait comporter un droit double de trajet, et non un montant moindre.

b) Droits pour services dans la Voie maritime

Le tarif prévoit un droit forfaitaire de \$20 qui s'ajoute au droit de trajet lorsque celui-ci comporte un transit dans l'approche de la Voie maritime, c.-à-d. entre l'entrée de cette dernière; dans le port, et l'écluse de Saint-Lambert. Ce droit n'est pas soumis à la règle de paiement obligatoire et n'est appliqué que lorsque le pilote, à la demande du capitaine, a réellement piloté dans ce secteur de la Voie maritime. Quant à l'historique de cette curieuse situation dans une circonscription où le paiement des droits est censé être obligatoire, se référer à la page 665.

Le revenu provenant de cette source n'est pas ventilé dans les données statistiques fournies dans les rapports annuels de l'autorité de pilotage, mais inclus dans le revenu provenant des mouvements. En 1968, il représentait

0.3% du revenu total: Le tableau suivant indique, pour les années civiles 1963 à 1968, le nombre de cas d'imposition d'un tel droit et le montant total du revenu (y compris les majorations) qui en provient (pièce 1539t):

Année	Nombre	Revenu
		\$
1963.....	252	5,040.00
1964.....	272	5,440.00
1965.....	262	5,816.40
1966.....	327	7,586.40
1967.....	293	7,149.20
1968.....	310	7,564.00

En outre, les pilotes de fleuve ont droit à une indemnité de voyage de \$3 (plus la majoration) chaque fois qu'ils embarquent ou débarquent à l'écluse de Saint-Lambert, même s'ils n'ont pas piloté ou ne piloteront pas dans l'approche de la Voie maritime (Cf. p. 835).

c) Tarif d'hiver et rémunération du pilote adjoint

Bien que la rémunération du second pilote pour les trajets d'hiver ne soit pas nouvelle, elle n'est prévue au tarif que depuis 1961, alors que l'on reconnut officiellement cette pratique pour laquelle on prévut des taux spéciaux. Comme dans la circonscription de Québec, c'est une majoration appliquée entre le 1^{er} décembre et le 8 avril, qu'un ou deux pilotes soient affectés. La majoration d'hiver est égale au droit de trajet jusqu'à concurrence de \$100. Le taux d'hiver et son plafond, comme les autres postes du tarif, ont été relevés, à partir de 1965, par la majoration générale, modifiée. Par suite de l'accroissement du nombre de navires naviguant en hiver, ce poste a atteint 4.3% des gains des pilotes en 1968; il ne représentait que 2.5% en 1962. Ces pourcentages ne concernant que la majoration d'hiver, le total des droits gagnés à titre de trajets d'hiver atteindra un peu plus du double. Les remarques faites aux pages 495 et 496 s'appliquent également ici.

d) Autres éléments

Depuis 1963, on a ventilé dans les états financiers, comme élément distinct du droit de trajet, ce que l'on appelle majoration de jauge. En fait, ce n'est pas un élément; il s'agit simplement d'un réajustement du jaugeage des navires en mesures étrangères sur le jaugeage calculé suivant les règles britanniques (Cf. *Titre I*, p. 187). C'est une partie du revenu provenant de la jauge et qu'on ne devrait pas ventiler. Si l'on juge souhaitable d'indiquer les gains provenant du réajustement, une note en bas de page suffirait. En 1968, il représentait 0.3% du total des recettes.

Comme on l'a déjà indiqué, on ne ventile pas la majoration de 50% du droit de trajet des «navires morts».

COMMENTAIRE

Dans la circonscription de Montréal, le tarif ne prévoit pas de catégorie telle que les bâtiments de la classe A, soumis à une majoration spéciale dans la circonscription de Québec. Les navires relevant exclusivement de la compétence des pilotes de classe A (plus de 8,000 tjn) paient des droits aux mêmes taux que les autres, mais le total en est plus élevé à cause du droit de jauge. Actuellement, le tonnage maximal est fixé à 15,312 tx, soit un droit maximal de \$153.12 pour un taux de 1¢ par tonneau. Comme on l'a dit plus haut, la Commission estime que ce plafond devrait être supprimé.

La Commission estime aussi qu'à cet égard la structure du tarif de la circonscription de Montréal est préférable à celle du tarif de la circonscription de Québec, qui prévoit une majoration pour la classe A. Il ne devrait y avoir aucun rapport entre le tarif et la classe des pilotes, simple aspect interne du service de pilotage visant à la sélection d'un petit groupe de pilotes d'une haute compétence que l'on charge des affectations les plus difficiles.

B) *Taux de mouvements*

Depuis la création du groupe des pilotes de port de Montréal en 1957, la compétence des pilotes de fleuve de Montréal ne s'étend plus aux mouvements dans ce port. La compétence territoriale des pilotes de port ne dépasse pas, en aval, l'extrémité de l'île de Montréal; elle ne couvre donc pas l'ensemble du port, et le déplacement d'un navire dans le port de Montréal, lorsqu'il commence ou se termine en aval de l'extrémité de l'île n'est pas, aux fins du pilotage un mouvement, mais un trajet dans la quatrième zone de pilotage; p. ex., un trajet entre la partie supérieure du port de Montréal et Contrecoeur.

Bien que le tarif de Montréal prévoie des taux de mouvements dans le port de Québec, ceux-ci sont exclusivement réservés aux pilotes de la circonscription de Québec, et seuls les quelques navires montants qui n'ont pas dépassé les limites du port, en amont, sont considérés, aux fins de la facturation, comme ayant effectué un mouvement (Cf. p. 798). Le petit nombre de mouvements effectués par les pilotes de fleuve de Montréal le sont surtout à Trois-Rivières et à Sorel.

Le revenu de pilotage provenant des mouvements s'éleva, en 1955, à 10.8% des gains des pilotes, mais tomba à 1.5% en 1959, après la création du groupe des pilotes de port de Montréal. En 1968, il n'était que de 1%. Ces statistiques, à partir de 1959, sont trompeuses, car les revenus provenant du droit non obligatoire de \$20 pour la Voie maritime et du droit de régulation de compas figurent, à tort, au titre des mouvements (Cf. pp. 830 et 837).

Les taux des prétendus mouvements dans le port de Québec furent établis en vue de les aligner avec les taux applicables dans la circonscription de Québec.

Pour les autres mouvements, on impose un taux forfaitaire de \$16 ou de \$25, le critère étant la disponibilité d'un pilote dans le port au moment de l'affectation. Ces taux sont soumis à la majoration générale de 1965, au pourcentage en vigueur.

COMMENTAIRE

La Commission estime illégale cette structure des taux, du fait qu'elle aboutit à une discrimination au préjudice de certains navires puisque le montant des droits relève d'un critère dépendant de la seule organisation interne du service. Un navire ne devrait être ni pénalisé ni avantagé du seul fait qu'il y ait ou non un pilote disponible dans un port intermédiaire. Les frais de transports par voie de terre des pilotes devraient faire partie des dépenses administratives du service et entrer en compte au moment de la fixation des taux, au prorata du nombre de mouvements (Cf. *Titre I*, p. 171).

En outre, le taux de mouvement devrait être basé à la fois sur la nature de celui-ci et sur la dimension du navire, p. ex., sur sa jauge brute maximale (Cf. *Titre I*, p. 171).

c) Retenue

Le revenu provenant des retenues passa de 1% en 1955 et 0.8% en 1959 et 1962, à 2.2% en 1968 par suite de la modification apportée en 1965 au règlement, pour augmenter le nombre des cas donnant lieu au droit de retenue:

a) Retenue à bord d'un bâtiment:

(i) du 16 mars au 31 décembre, sauf si la retenue est due au mauvais temps ou à un état défavorable de la marée ou des glaces;

(ii) entre le 1^{er} janvier et le 15 mars, quelle qu'en soit la raison.

b) Attente du pilote avant d'embarquer à bord d'un navire après l'heure d'affectation ou l'heure de présentation à bord, si cette dernière est postérieure:

(i) en tout temps, lorsque le pilote attend d'embarquer à l'écluse de Saint-Lambert;

(ii) entre le 1^{er} janvier et le 15 mars:

—lorsque le pilote attend un appareillage prévu d'un quai quelconque de la circonscription;

—lorsque le pilote attend une arrivée prévue à la station de pilotes de Trois-Rivières.

Le taux est fixé à \$3 l'heure jusqu'au maximum de \$25 par jour; il est payable après la première heure, sauf dans les deux derniers cas où il n'est payable qu'après les six premières heures. Il est également soumis à la majoration générale.

COMMENTAIRE

Comme ailleurs, certaines des dispositions relatives à la retenue dans la circonscription de Montréal découlent du faux principe que le droit imposé est une sorte de rémunération pour le temps d'inactivité, alors qu'en réalité il s'agit simplement d'une indemnité payable pour rupture de contrat. Après qu'un pilote a embarqué à bord d'un navire à l'heure d'affectation ou lorsqu'un navire arrive à une station d'embarquement, il y a obligation contractuelle implicite que le pilote conduise le navire à sa destination aussi rapidement que le permet la sécurité. Si l'agent maritime ou le capitaine l'en empêche, il devrait indemniser le pilote, mais si le retard est dû à des causes indépendantes de la volonté du capitaine ou de l'agent, il s'agit d'un cas de force majeure qui ne devrait donner lieu à aucune indemnité. Imposer un droit de retenue dans ces cas équivaut à majorer le taux de trajet pour inactivité à bord—mesure injustifiable dans un système où la considération pécunière du contrat de pilotage se fonde sur la nature du service rendu et non sur sa durée (Cf. *Titre II*, pp. 174 et suiv.). Les retards en cours de route pour toute autre raison sont des risques normaux dont on devrait tenir compte lors de l'établissement des droits de trajets. Les trajets d'hiver font cependant exception à la règle.

L'attente de l'arrivée des navires à la station d'embarquement est inhérente aux fonctions de pilote. Les E.T.A. que les navires doivent faire parvenir ne sont qu'un des moyens visant à améliorer les conditions de travail des pilotes; un navire ne devrait jamais être pénalisé lorsqu'il est en retard sur son E.T.A. par suite de circonstances indépendantes de la volonté de son capitaine. Cela est particulièrement vrai pour les E.T.A. à l'écluse de Saint-Lambert des navires descendants puisqu'il se produit des retards pour des raisons tout à fait indépendantes de la volonté des capitaines, d'autant plus que l'heure d'affectation est maintenant fixée (ou devrait l'être) par les préposés aux affectations, de l'autorité de pilotage. Il n'y a aucune raison particulière de prévoir un droit de retenue à l'écluse de Saint-Lambert et non aux autres points d'embarquement pour les navires en transit. Cette disposition devrait être supprimée. (Pour d'autres remarques, cf. pp. 786 et 807).

La navigation d'hiver est un cas d'exception. Ici encore, comme l'heure d'affectation est fixée par le bureau des affectations de l'autorité de pilotage d'après des renseignements du contrôle du trafic sur la marche du navire et les conditions atmosphériques, les cas donnant lieu au droit de retenue devraient être rares à Trois-Rivières, à condition que le bureau des affecta-

tions obtienne des rapports réguliers du contrôle du trafic sur la marche du navire et modifie en conséquence les ordres d'affectations avant que le pilote ne se présente. La dernière disposition du règlement sur ce sujet, ajoutée en 1965 (C.P. 1965-1173), donna effet à une recommandation de la Fédération des pilotes, présentée à la Commission pour le compte des pilotes de fleuve de Montréal.

D) *Annulation*

Le revenu provenant de cette source a toujours été faible. En 1965, il s'élevait à \$608, soit 0.1% des gains des pilotes, et en 1968, à \$920, soit 0.04%.

La disposition du tarif relative aux annulations (art. 9) est identique à celle de la circonscription de Québec et les remarques à la page 500 s'y appliquent.

Cette disposition fut introduite, comme celle qui concerne la retenue, en 1937.

E) *Indemnité de voyage*

En règle générale, les taux constituent la rémunération brute des pilotes et couvrent tous leurs frais de voyage (sauf le service des bateaux-pilotes, cf. p. 789) pour se rendre à bord d'un navire ou retourner à une station de pilotes ou à leur résidence après le débarquement. Cela comprend les frais de voyage entre les stations lorsqu'ils se déplacent par voie de terre. Les remboursements aux pilotes de leurs frais de voyage devraient être pris sur les revenus de pilotage bruts de la circonscription au titre de ses dépenses d'exploitation.

En 1959, on fit exception à la règle en ce qui concerne les trajets dans la circonscription de Montréal lorsque les pilotes de fleuve embarquaient ou débarquaient dans la zone de l'écluse de Saint-Lambert. L'un des éléments de la solution de compromis adoptée dans le différend sur l'allongement des trajets fluviaux dans le cas de navires en transit (Cf. p. 665) fut un supplément de \$3 qu'on ajoute au droit de trajet à titre d'indemnité de voyage pour dédommager les pilotes des frais supplémentaires qu'ils engageaient pour se rendre à l'écluse ou en revenir. Alors que l'autre rémunération supplémentaire de \$20 ne s'applique que si le pilote exerce effectivement ses fonctions dans cette partie de la Voie maritime, l'indemnité de voyage de \$3 s'applique dans tous les cas. Ces droits sont également soumis à la majoration générale.

Ce poste de revenu représentait 0.3% des gains des pilotes en 1962 et 1968.

COMMENTAIRE

La Commission estime que cette indemnité de voyage constitue une exception que ne justifie pas la structure du tarif. Il n'y a aucune raison pour que les armateurs paient des frais lorsque des pilotes embarquent ou

débarquent à l'écluse de Saint-Lambert alors qu'on n'en impose pas en d'autres lieux de la circonscription tels que Sorel et Contrecoeur, ni même aux quais de l'extrémité du port de Montréal vers l'aval. Il est évident qu'il s'agit d'un compromis: que l'autorité de pilotage fut contrainte d'accepter, du fait qu'elle ne pouvait imposer de décision, faute de définition légale de la limite vers l'amont de la circonscription.

F) *Régulation de compas*

Le tarif de Montréal prévoit à juste raison, pour les régulations de compas, un droit spécial sous forme d'un taux forfaitaire actuellement fixé à \$25. La majoration générale s'applique également.

Dans les états financiers on ne ventile pas le revenu provenant de cette source, mais on l'inclut à tort dans le revenu provenant des mouvements. Cependant, il est de peu d'importance comparativement au revenu total. On a cessé de ventiler les mouvements, mais antérieurement, les droits de régulation de compas ne s'élevaient pas à plus de 1% du total.

G) *Recettes non officielles*

Comme à Québec jusqu'en 1960, les recettes non officielles étaient payées aux pilotes en contravention de l'article 372 de la loi. Il s'agissait de bonis payés aux pilotes spéciaux et de la rémunération officieuse du pilote adjoint pour les affectations d'hiver.

Ces irrégularités disparurent lors de l'abolition du régime des pilotes spéciaux et de la reconnaissance officielle du besoin d'un second pilote pour les affectations d'hiver. Actuellement, les pilotes ne reçoivent aucune rémunération non officielle.

H) *Droits de pilotage payables au Receveur général du Canada*

Dans la circonscription de Montréal, les seuls droits qui, conformément aux règlements, sont perçus pour le compte du Receveur général du Canada et lui sont versés, sont les frais de location des radiotéléphones. Depuis l'installation du réseau de très haute fréquence, les navires prenant des pilotes sont tenus d'être équipés d'installations de radiophonie en très haute fréquence; sinon, le pilote embarque avec un radiotéléphone portatif que lui loue le ministère des Transports. Les frais de location sont alors imputés au navire sous forme d'un droit de pilotage (ajouté en 1966) de \$15 pour un trajet et de \$5 pour un mouvement. Ces taux ne sont pas soumis à la majoration générale. Pour les années 1966, 1967 et 1968, ce poste du tarif a rapporté au gouvernement \$14,695, \$29,765 et \$29,965 respectivement.

Dans la circonscription de Montréal, comme on l'a vu précédemment, les services de bateau-pilote nécessaires ne sont fournis ni par le gouvernement, ni par l'autorité de pilotage, ni par les pilotes, mais par une entreprise privée aux termes d'accords passés par les armateurs par l'intermédiaire de la Fédération des armateurs du Canada (Cf. pp. 789 à 791). Les droits de bateau-pilote sont perçus directement des agents par l'exploitant des vedettes; on ne les considère pas comme des droits de pilotage et ils ne figurent pas dans les états financiers. Pour les observations sur cette pratique, se référer à la page 789.

(2) REVENU DE PILOTAGE ET TARIF—PILOTES DE PORT

Les sources de revenu des pilotes de port proviennent des mouvements, des droits supplémentaires lorsque les mouvements vers l'amont sont interrompus au mur d'approche de Saint-Lambert, des retenues et des annulations. Les taux de toutes ces opérations ont été accrus depuis 1965 de la majoration générale déjà mentionnée.

En outre, les navires non équipés de la radiophonie en très haute fréquence sont astreints au paiement des \$5 de location pour l'appareil portatif que les pilotes apportent à bord. Cette location n'est pas soumise à la majoration.

Le tableau suivant analyse les gains de pilotage des pilotes de port pour les années 1958, 1959, 1962 et 1968, suivant les statistiques financières contenues dans les rapports annuels de l'autorité de pilotage. Ces statistiques sont quelque peu trompeuses du fait qu'on n'y ventile pas le droit supplémentaire de \$20 pour la première heure et de \$5 pour chaque heure subséquente (Annexe, art. 5[1][e] et art. 11) qui est ajouté au droit normal de mouvement quand celui-ci s'effectue vers l'amont et est interrompu par l'amarrage du navire au mur d'approche de Saint-Lambert. Cependant, on ajoute encore à la confusion en incluant dans le revenu provenant des mouvements, les droits provenant du premier élément de ce taux (le droit de \$20 pour la première heure), et dans le revenu des retenues, les droits provenant du second élément du taux (les \$5 pour chaque heure supplémentaire).

A) Taux de mouvements

Les gains provenant des mouvements représentent la majeure partie du revenu des pilotes de port: en 1958, 97.2% et en 1968, 92.1%. La diminution du pourcentage en 1959 fut la conséquence d'une modification au tarif qui accordait aux pilotes une indemnité de retenue lorsqu'ils attendent pour embarquer à l'écluse de Saint-Lambert, ce qui fit passer le revenu provenant de cette source de 0.8% à 5%.

Lorsque le groupe des pilotes de port fut formé en 1957, leur rémunération était régie par le tarif de 1952 dont la structure était la même que

PILOTES DE PORT DE MONTRÉAL—ANALYSE COMPARATIVE DES RECETTES
ET RÉPARTITION DES DROITS DE PILOTAGE

Droits de pilotage	1958		1959		1962		1968	
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
A. DROITS DE PILOTAGE GAGNÉS								
I. <i>Droits revenant aux pilotes:</i>								
a) Mouvements.....	110,269.50	97.2	202,770.50	93.8	193,707.25	96.0	247,040.30	92.1
b) Retenues.....	872.00	0.8	10,904.00	5.0	6,942.00	3.4	19,694.35	7.4
c) Annulations.....	2,316.50	2.0	2,498.00	1.2	1,120.00	0.6	1,621.48	0.5
Total des droits revenant aux pilotes	113,458.00	100.0	216,172.50	100.0	201,769.25	100.0	268,356.13	100.0
II. <i>Droits revenant au Receveur général du Canada</i>								
Radiotéléphones T.H.F.....	—		—		—		1,590.00	
Total.....	113,458.00		216,172.50		201,769.25		269,946.13	
B. RÉPARTITION DES DROITS DE PILOTAGE GAGNÉS								
I. <i>Payables aux pilotes.....</i>	113,458.00	100.0	216,172.50	100.0	201,769.25	100.0	268,356.13	100.0
II. <i>Payables au Receveur général du Canada.....</i>	—		—		—		1,590.00	
Total.....	113,458.00		216,172.50		201,769.25		269,946.13	

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 534b.

pour les taux de trajets, c.-à-d. basée sur des zones et les types de navires. Le port, qui à cette époque ne s'étendait pas en aval au delà de la pointe est de l'île de Montréal, était divisé en trois zones, les points de démarcation étant le quai 19 et le quai 50. Le taux était de \$13 pour un mouvement dans la première zone et de \$16 dans la zone 2 ou la zone 3 et entre les zones 1 et 2. Pour les mouvements les plus longs, c.-à-d. entre les zones 1 et 3, les taux variaient suivant la classification du navire dans l'une des deux catégories spéciales définies dans les taux de trajet, soit \$20 pour les bâtiments d'eaux intérieures et les caboteurs ne dépassant pas 2,000 tjn, et \$32 pour tous les autres. La même classification s'appliquait également aux mouvements dont le point de départ ou d'arrivée était les chantiers maritimes Vickers, les taux étant alors respectivement de \$16 et \$25.

En 1958, les taux de mouvements furent indirectement majorés par un droit uniforme de \$2 à titre d'indemnité de voyage, qui fut porté en 1959 à \$3 pour les mouvements dont le point de départ ou de destination était l'écluse de Saint-Lambert, avec des taux de \$20 et \$32 suivant la catégorie du navire.

La réforme fondamentale eut lieu lors de la codification des règlements en 1961. Les dispositions relatives à la prétendue indemnité de voyage furent supprimées et celle-ci fut compensée par la majoration indirecte résultant de l'abandon du système des zones et de l'application à tous les mouvements du taux le plus élevé dans chaque catégorie de navire.

On modifia de nouveau la structure du tarif en 1962 en créant deux nouvelles catégories de grands navires comportant des taux plus élevés, à savoir \$36.50 de 3,000 à 5,000 tjn, et \$41 pour les jauges supérieures.

La seule autre modification fut le droit supplémentaire imposé à la suite de la solution de compromis portant sur le différend de l'écluse de Saint-Lambert: pour un bâtiment déplacé par un pilote de port, d'un poste d'amarrage du mur d'approche à l'intérieur de l'écluse au cours d'un mouvement à partir du port, on impose un droit supplémentaire de \$20 pour la première heure et de \$5 pour chaque heure subséquente (Annexe, art. 5[1][e] et art. 11).

Tous ces taux ont subi, depuis 1965, la majoration générale déjà mentionnée.

Lors de leur déposition devant la Commission, les pilotes de port firent deux recommandations:

- a) que le principe de la progression des droits de mouvements en fonction de la jauge du navire soit étendu au delà de la limite de 5,000 tx, par l'application d'un droit supplémentaire pour chaque 1,000 tx en plus;
- b) que l'indemnité de \$3 pour les embarquements ou débarquements à l'écluse de Saint-Lambert, qui n'a pas été supprimée pour les pilotes de fleuve, soit rétablie.

La raison majeure avancée à l'appui de la première recommandation était que le déplacement de grands navires est beaucoup plus difficile et prend plus de temps. Les pilotes suggérèrent que le droit supplémentaire par 1,000 tx fût imposé jusqu'au plafond de 15,000 tjn et présentèrent, pour 1962, la ventilation des mouvements des navires de plus de 5,000 tjn. Le total en était de 1,210, représentant 21.4% de l'ensemble des mouvements:

5,000 à 6,000 tx.....	585
6,000 à 7,000.....	209
7,000 à 8,000.....	151
8,000 à 9,000.....	37
9,000 à 10,000.....	93
10,000 à 11,000.....	25
11,000 à 12,000.....	13
12,000 à 13,000.....	63
13,000 à 14,000.....	34
Total.....	<u>1,210</u>

L'argument à l'appui de la seconde recommandation était que les pilotes de port étaient défavorisés par rapport aux pilotes de fleuve qui continuaient à percevoir l'indemnité. La Fédération des armateurs y était fortement opposée par principe, estimant que l'acceptation créerait un précédent entraînant des conséquences d'une grande portée. On fit remarquer que les indemnités générales dites de voyage, perçues par les pilotes de port antérieurement à 1961, étaient en réalité des majorations, traitées comme telles par les pilotes eux-mêmes qui les versaient au fonds commun et ne les avaient jamais considérées comme appartenant aux pilotes ayant supporté les frais.

COMMENTAIRE

La Commission, d'accord sur le principe de la première recommandation des pilotes, estime que l'on devrait substituer au système des catégories un tarif d'une structure semblable à celle qu'elle a proposée pour les taux de trajets, c.-à-d. un droit minimal applicable à tous les bâtiments au-dessous d'une jauge brute donnée et, pour ceux d'une jauge supérieure, un taux par tonneau de jauge brute maximale, sans plafond, les navires étant tenus de contribuer au financement du service de pilotage dans la mesure de leur dimension.

D'autre part, la seconde recommandation est, de toute évidence, mal fondée. La prétendue indemnité de voyage des pilotes de fleuve fut, à l'origine, une erreur résultant du compromis que les circonstances imposèrent à l'autorité de pilotage et qui devrait être supprimée (Cf. p. 665). Il n'y a aucune objection au remboursement de leurs dépenses de voyage

aux pilotes, mais c'est une question d'organisation interne qui ne concerne pas les armateurs. Qu'un pilote ait ou non à voyager pour se rendre en un lieu donné d'embarquement ou en revenir relève de dispositions prises à cet effet par le service, c.-à-d. s'il existe ou non des stations de pilotes et, dans l'affirmative, de leur emplacement; les navires et les localités ne devraient pas être défavorisés à cet égard: Il faut tenir compte, lors de l'établissement des taux, du total des frais que les pilotes doivent engager dans l'exercice de leurs fonctions, de manière que le produit anticipé des droits donne aux pilotes une rémunération nette adéquate. Les frais des pilotes feront ainsi partie des dépenses de la circonscription et du service et seront équitablement répartis entre tous les usagers.

B) Droits de retenue et d'annulation

Les articles du tarif qui traitent de la retenue et de l'annulation sont les mêmes pour les pilotes de fleuve et les pilotes de port. Les remarques et commentaires, aux pages 833 à 835, s'y appliquent *mutatis mutandis*.

Comme on l'a déjà mentionné, la fausse impression que donnent les états financiers est due au fait que l'on a considéré, à tort, comme un droit de retenue, le taux horaire de \$5 après la première heure, applicable à la partie d'un mouvement comprise entre le mur d'approche et l'écluse de Saint-Lambert. C'est une conception fautive, car il ne s'agit pas d'une rémunération pour le temps d'inactivité, mais pour services de pilotage rendus durant le temps concerné ou partie de ce temps. Aucune raison ne permettait de la faire figurer au titre de la retenue, puisqu'elle fait l'objet d'une disposition distincte du tarif (art. 11) alors que les dispositions concernant la retenue font l'objet de l'article 7.

La confusion provient d'abord de la façon dont sont traités dans le tarif les frais supplémentaires imposés pour un mouvement vers l'amont, interrompu au mur d'approche. A la suite du compromis de 1964 (Cf. p. 763), les taux prévus pour un mouvement à destination de l'écluse de Saint-Lambert étaient les suivants:

- a) Si le mouvement n'est pas interrompu et que le navire entre directement dans l'écluse, seul est payable le droit de base qui varie selon la dimension du navire comme le prévoient les alinéas (a) (b) (c) et (d) de l'article 5(1) du tarif
- b) Si un mouvement du même genre est interrompu au mur d'approche, on impose des frais supplémentaires. Dans ce cas, le facteur temps devient important, car le laps de temps qui s'écoule entre le moment où le navire s'amarre pour la première fois au mur d'approche et le moment où il s'amarre finalement dans l'écluse dépend du trafic et peut être très long. Il était donc normal que la rémunération pour cet élément du service de pilotage fût en

partie basée sur la durée. On adopta la solution suivante: l'éclusage est considéré comme faisant partie du mouvement et la rémunération afférente est incluse dans le taux de base applicable au mouvement; la série de manœuvres d'accostage et d'appareillage, y compris les périodes d'attente entre chaque manœuvre, est considérée comme un service supplémentaire dont la rémunération a été fixée, d'une manière réaliste, à \$20 pour la première heure et \$5 pour chaque heure ou fraction d'heure subséquente.

Il semble qu'aucun motif raisonnable n'explique qu'on ait inclus la disposition tarifaire relative à la seconde partie des frais supplémentaires dans un article distinct (art. 11) au lieu de l'inclure dans la disposition analogue qui traite de la première partie de ces frais et qui fut ajoutée, à bon droit, à l'alinéa (e) du paragraphe 5(1), à moins que ce ne fût un artifice visant à masquer l'incidence réelle de la concession faite aux pilotes en dépit de la ferme opposition des armateurs. L'état annuel de l'autorité de pilotage ne mentionne pas le montant des revenus provenant de la première partie des frais supplémentaires, étant donné que les sommes perçues ont été incluses dans le revenu total des mouvements. Le revenu provenant de la seconde partie de ces frais supplémentaires n'a été ventilé que pour l'année 1964, alors qu'il égala pratiquement le revenu provenant du véritable droit de retenue (revenu des retenues—\$8,925; revenus aux termes de l'art. 11—\$7,204). Par la suite, il fut inclus à titre de retenue. En 1965, le montant a plus que doublé, soit \$19,001 (pièce 1539r).

COMMENTAIRE

La Commission estime que l'on devrait rectifier la disposition tarifaire en incorporant l'article 11 à l'article 5(1)(e) du tarif. Le revenu obtenu aux termes de l'article 11 devrait être compté comme revenu provenant des mouvements et non des retenues. Étant donné l'importance de la question, il serait souhaitable, aux fins d'information, de ventiler le revenu provenant des services rendus au mur d'approche et de l'indiquer comme poste distinct.

c) *Revenus de la circonscription autres que les droits de pilotage*

Ces revenus sont de trois types: droits d'examen, droits de brevet et amendes. Le revenu en provenant est très faible et n'est pas indiqué dans les états financiers de la circonscription qui concernent exclusivement les droits de pilotage. Cependant, les amendes infligées sont énumérées, à titre d'information, dans les observations générales jointes aux états financiers.

Au regard des pilotes de fleuve, le règlement prévoit le paiement d'un droit de \$10 pour l'attribution d'un brevet d'aspirant pilote (art. 28[1][d])

et d'un droit d'examen de \$15 (art. 36[1]), mais on ne paie aucun droit pour obtenir un brevet de pilote.

En ce qui concerne les pilotes de port, le règlement prévoit un droit d'examen de \$5 (art. 49[2]), un droit de \$10 pour un brevet de stage (art. 50[1]) et un droit supplémentaire de \$10 pour un brevet permanent (art. 50[3]).

Au sujet de la légalité du droit d'examen, cf. *Titre I*, page 117. La Commission estime que la pratique d'imposer des droits de brevet, survivance de la libre entreprise, ne se justifie plus dans un service de pilotage entièrement dirigé et assuré par une autorité de pilotage dont les pilotes sont devenus, au moins *de facto*, les employés. On devrait abolir ces droits (Cf. *Titre I*, p. 291). Le montant total des amendes infligées aux pilotes chaque année est minime. P. ex., en 1968, on infligea 3 amendes, d'un total de \$75, aux pilotes de fleuve, mais aucune aux pilotes de port.

En l'absence d'une caisse de dépenses de l'autorité de pilotage, les droits de brevet et d'examen sont versés, dès que perçus, par l'autorité de pilotage au Fonds du revenu consolidé du Canada (Cf. *Titre I*, pp. 111-112).

On observe l'article 708 de la Loi sur la marine marchande au regard de la disposition du produit des amendes. Celles qui sont infligées aux pilotes de fleuve de Montréal sont créditées à leur caisse de retraite, tandis que celles qui sont infligées aux pilotes de port sont versées au Fonds du revenu consolidé du Canada puisque ces pilotes n'ont pas de caisse de pilotage.

7. RÉMUNÉRATION DES PILOTES ET MISE EN COMMUN

(1) PILOTES DE FLEUVE

Depuis 1918 (Cf. p. 639), la rémunération des pilotes de fleuve de Montréal est basée sur les parts calculées suivant un mode de mise en commun que les pilotes ont toujours géré eux-mêmes. Contrairement à la situation qui existait à Québec, ces arrangements ont toujours été officieux et résultent d'accords privés entre les pilotes, parce qu'ils ne réussirent jamais à obtenir le même type de corporation publique que l'on accorda aux pilotes de Québec en 1860. De 1918 à 1968, l'accord figurait dans un acte d'association établi à cette fin. L'association, à laquelle appartenaient tous les pilotes de fleuve de Montréal, portait le nom de *United Montreal Pilots* (Cf. p. 724). Depuis que l'association a cessé d'exister le 31 décembre 1968, les règles de mise en commun se retrouvent dans le règlement n° 2 de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central. Elles équivalent à un acte tacite de société confiant à la corporation la gestion du fonds commun (Cf. *Titre I*, pp. 102-103). Les opérations de mise en commun ne s'étendent pas aux pilotes dissidents qui, en 1969, ne s'étaient pas encore affiliés à la

corporation (Cf. p. 731). Les règles de mise en commun font constamment l'objet d'importantes modifications: l'étude suivante se limitera donc aux principales modalités.

Pour les mêmes raisons qu'à Québec, les pilotes de Montréal ont adopté un mode de mise en commun incomplet et compliqué qui leur est particulier et l'ont conservé en dépit du fait, qu'à toutes fins pratiques, ils sont maintenant en mesure d'avoir un fonds commun véritable et complet fondé sur la disponibilité pour le service. Le régime des pilotes spéciaux qui s'opposait au partage équitable du volume de travail a été aboli en 1959, et l'autorité de pilotage s'est montrée disposée à collaborer avec les pilotes en suivant toute règle équitable qu'ils désirent établir en matière d'affectations.

Le système est fondamentalement le même que dans la circonscription de Québec: péréquation des trajets, tours fictifs, congé périodique obligatoire et établissement de la valeur pécuniaire moyenne des trajets (Cf. pp. 507 et suiv.).

Les différences majeures entre les modes de mise en commun des pilotes de Québec et des pilotes de fleuve de Montréal sont les suivantes:

- a) Tandis que les droits de partage sont déterminés sur la base des trajets effectués au cours de chaque période de mise en commun, la valeur d'une part entière n'est basée que sur la partie des fonds imputables au partage alors disponibles à la date de distribution, que le conseil d'administration décide de distribuer (et non sur la valeur des droits de trajets gagnés au cours de la période de mise en commun).
- b) Chaque distribution (toutes les quinzaines pendant la saison normale de navigation) est définitive et les parts des pilotes sont intégralement payées. Il y a donc au cours de l'année autant de distributions que de périodes de mise en commun et la valeur d'un tour varie d'une distribution à l'autre.
- c) La méthode de détermination des fractions de part est différente (Cf. p. 508). Elle se fonde sur les tours d'affectations, après déduction d'un montant représentant la valeur des tours qui ne donnent pas droit à rémunération, et de la moitié de la valeur de ceux qui donnent droit à une demi-rémunération.

Les tours non effectués donnent des droits de partage déterminés par les règles de mise en commun applicables à chaque type de ces tours. Il y a six types de tours non effectués donnant des droits de partage complets ou partiels:

- a) les tours fictifs accordés pour l'indisponibilité due au fait d'occupations pour le compte de la corporation ou du groupe;
- b) les tours de congé régulier;

- c) les tours fictifs accordés pour une période de service prolongée dans le cas d'un sinistre maritime;
- d) les tours manqués pendant les deux premières absences non consécutives de 24 heures;
- e) les tours manqués crédités, aux fins de partage seulement, à condition qu'ils soient effectués au cours de la période de mise en commun suivante;
- f) les tours d'indemnité pour les absences dues à la maladie.

Le tableau de la page 846 indique les tours fictifs administratifs accordés depuis 1959, lorsqu'ils furent prévus dans les règlements de la corporation. La valeur pécuniaire du tour variant d'une distribution à l'autre, la valeur indiquée dans le tableau a été établie sur la base de la moyenne annuelle, mais pour les tours accordés aux pilotes qui se sont occupés des affaires de la fédération, le montant indiqué est celui qu'on a facturé à la fédération et qu'elle a payé.

La corporation ne disposait pas des données nécessaires pour établir les renseignements qui sont indiqués comme «non accessibles» (n/a), mais la Commission estime que ceux qui figurent au tableau permettent une appréciation raisonnable des frais administratifs qu'entraînent les tours fictifs.

A Québec, on accorde aussi des tours fictifs en compensation des tours manqués pendant une affectation exceptionnellement longue pour des raisons indépendantes de la volonté du pilote, considérées comme des risques normaux de sa profession. Cependant, à Montréal, on les limite au cas où un pilote doit rester à bord d'un navire après un sinistre maritime (règlement n° 2 de la corporation, art. 5[e]). La disposition de Québec est plus équitable du fait qu'elle s'étend aux autres risques normaux tels qu'une grève autre que de pilotage et autres événements fortuits, corrigeant ainsi l'une des injustices qu'entraîne la mise en commun basée sur le nombre d'affectations de trajets et non sur la disponibilité pour le service.

En ce qui concerne les tours manqués pendant les congés réguliers obligatoires, les pilotes de Montréal ont décidé d'accorder un nombre fixe de tours tant pour les affectations que pour la mise en commun, quel que soit le nombre réel de tours manqués pendant la période de congé. L'article 12 du règlement n° 2 prévoit que le nombre de tours accordés doit être fixé par le conseil d'administration. Celui-ci décide au début de la saison. En même temps, il fixe le nombre et la durée des divers congés réguliers obligatoires, établit la liste des congés. On accorde maintenant 3 tours pour chaque période de congé de 6 jours (Cf. p. 767).

L'article 10 autorise aussi un pilote à prendre au cours de l'année, quand il le veut, 2 jours de congé non consécutifs avec rémunération complète et sans changement de place sur le tour de rôle. A cette fin, on lui accorde, tant pour les affectations que pour la mise en commun, le nombre

PILOTES DE FLEUVE DE MONTRÉAL—TOURS FICTIFS ACCORDÉS AUX ADMINISTRATEURS
ET AUX MEMBRES DES COMITÉS

Année	Valeur pécuniaire moyenne du tour de partage	Corporation			Fédération			Montant total des tours fictifs
		Nombre		Montant des tours fictifs	Nombre		Montant des tours fictifs	
		Tours fictifs	Pilotes participants		Tours fictifs	Pilotes participants		
1959.....	\$ 68.72	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1960.....	83.83	132	8	\$ 11,065.56	.....	.....	.....	.....
1961.....	79.82	103	8	8,221.46	.....	.....	.....	.....
1962.....	99.17	148	8	14,677.16	.....	.....	.....	.....
1963.....	108.92	191.5	8	20,858.18	n/a	2	\$ 766.03	\$ 15,443.19
1964.....	104.70	115	8	12,040.50	n/a	n/a	n/a	n/a
1965.....	118.64	n/a	8	n/a	n/a	2	n/a	n/a
1966.....	178.33	n/a	8	n/a	49	1	5,329.71	n/a
1967.....	115.94	n/a	8	n/a	37	1	11,394.05	n/a
1968.....	102.48	317	8	32,486.16	42	1	13,422.90	n/a
							15,277.20	47,763.36

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: tableaux, pp. 655 et 736, et pièce 785.

moyen de tours effectués par les autres pilotes au cours de la période concernée. Cela s'applique aux deux premières absences de l'année qui ne sont pas des congés réguliers mais qui peuvent être des absences pour cause de maladie. Pour en bénéficier, le pilote doit donner un préavis au secrétaire-trésorier de la corporation.

En règle générale, la péréquation ne s'applique que pendant une période de mise en commun et prend fin à chaque distribution puisque celle-ci est définitive. Comme on l'a vu, pour enlever le bénéfice de la péréquation à un pilote qui a été absent, on lui accorde, aux fins d'affectation, le nombre de tours manqués. On fait exception pour les absences de courte durée indépendantes de la volonté du pilote, à savoir la mort de sa femme ou d'un proche parent, ou une citation à comparaître. A condition que le pilote en question ait averti à l'avance le secrétaire-trésorier, on étend le privilège de la péréquation jusqu'à la fin de la période de mise en commun suivante. Donc, s'il n'a pu rattraper les tours manqués pendant la période de mise en commun au cours de laquelle il s'est absenté, on crédite les tours manqués, mais seulement aux fins de la mise en commun, ce qui lui permet de recevoir une part entière comme s'il n'avait pas été absent. Il sera ensuite tenu de rattraper les tours manqués au cours de la période de mise en commun suivante, sinon sa part, lors de la distribution suivante, sera diminuée de la valeur des tours non effectués.

La modification apportée en 1965 aux règles de mise en commun a assoupli l'application restreinte de la règle de péréquation afin d'éviter qu'un pilote ne subisse une perte pécuniaire par suite d'une absence forcée, p. ex., une suspension préventive ou sa présence au cours d'enquêtes ou de poursuites disciplinaires, à condition qu'il ne soit pas, par la suite, reconnu coupable de l'infraction ou de négligence. On lui remboursera le montant déduit de sa part aux différentes distributions pour les tours qu'il a manqués pendant son absence forcée au fur et à mesure qu'il réussit à les rattraper, pourvu qu'il le fasse dans le cours de l'année financière.

Les arrangements relatifs à la mise en commun des pilotes de Montréal prévoient également des prestations de maladie égales à la moitié de la rémunération pendant une période n'excédant pas 2 années consécutives, ainsi que pour d'autres périodes de même durée, à condition qu'entre-temps le pilote ait été, sans interruption, en service actif pendant 3 mois, que la maladie ou la blessure soient ou non dues au service. Si l'absence pour maladie se trouve être la première ou la seconde absence de l'année, sans compter les congés réguliers, le pilote touche la pleine rémunération le premier jour. A cet effet, on accorde au pilote, pour chaque jour, la moyenne des tours effectués par les pilotes qui étaient disponibles pour le service. Lors de la distribution, on ne déduit rien pour le premier jour d'absence si c'est l'un des deux pour lesquels le pilote a droit à la pleine rémunération.

Pour tous les autres jours d'absence, les tours accordés sont payés moitié de leur valeur, celle-ci étant déterminée suivant une méthode complexe qui sera expliquée par la suite.

On continue à payer les prestations de maladie à un pilote qui a pris sa retraite pour cause d'incapacité physique ou mentale, mais on en déduit le montant de la pension qu'il reçoit de la caisse de retraite (règlement n° 2, art. 11[h], modification de 1968). A cette fin, ainsi que pour les prestations d'assurance-groupe, le pilote reste membre de la corporation pendant la période requise, bien qu'il soit en retraite (règlement n° 2, art. 7[c], modification de 1968).

Pour avoir droit aux prestations de maladie, le pilote est tenu d'en faire la demande dans les 30 premiers jours de son absence, de fournir un certificat médical et de passer une visite médicale si le conseil d'administration l'exige. La décision du conseil d'administration est sans appel (règlement n° 2, art. 10[e] et 11).

Pour les autres absences, la règle de mise en commun prévoit qu'au moment de la distribution, le pilote concerné perdra, pour chaque jour d'absence, la valeur du nombre moyen de tours effectués par les pilotes qui étaient alors disponibles, sauf pour le premier jour, pour lequel on déduit de sa part la valeur d'un tour complet, ce qui équivaut à une pénalité puisqu'un jour équivaut toujours en moyenne à une fraction de tour.

a) Mode de mise en commun

Si les pilotes de fleuve de Montréal fondent leur mode de mise en commun sur les mêmes principes généraux que les pilotes de Québec, la procédure suivie est cependant très différente. Il en résulte que le mode laisse beaucoup à désirer du point de vue de l'équité, en ce qu'il n'assure pas à un pilote un partage égal des droits de pilotage gagnés par ses services et par ceux des pilotes employés au cours de la même période.

La raison majeure d'une telle procédure est certainement la difficulté d'obtenir des fonds suffisants pour couvrir chaque distribution. Un mode équitable assure l'entier partage de toutes les sommes gagnées au cours de la période de mise en commun, dans la mesure de la participation de chaque membre au volume de travail, que celle-ci soit déterminée suivant la disponibilité pour le service (comme dans la circonscription de Colombie-Britannique) ou suivant le nombre d'unités de travail effectué (comme dans la circonscription de Québec ou pour les pilotes de port de Montréal). Comme une partie assez importante des droits gagnés au cours de la période de mise en commun n'a pas encore été perçue au moment de l'établissement des parts à la fin de cette période, le problème du financement de la distribution se pose. On l'a résolu de plusieurs façons: les pilotes de la Colombie-Britannique ont créé leur propre fonds de réserve (Cf. *Titre II*, p. 198); les pilotes de Québec paient le solde dû sur les parts.

à mesure de la rentrée des recettes, après avoir constitué une réserve temporaire pour couvrir les dettes courantes, sans tenir compte des périodes de mise en commun auxquelles se rapportent les droits perçus; comme on l'a vu, les pilotes de port de Montréal, plutôt que de financer le solde dû sur les parts, effectuent des paiements à mesure que les droits gagnés au cours de la période de mise en commun concernée sont perçus.

Les pilotes de fleuve de Montréal ont adopté un mode dont le seul avantage est la simplicité de ses arrangements financiers: bien que les droits de partage soient fixés sur la base du travail effectué pendant la période de mise en commun, la valeur d'une part est déterminée par les disponibilités du fonds commun, après déduction d'une réserve pour les frais d'administration ou de groupe prévus. Dans ce mode, la valeur de la part entière n'a donc aucun rapport avec la valeur moyenne du travail effectué par les pilotes au cours de la période de mise en commun. Ce manque d'équité s'aggrave du fait que le montant qui sera partagé est laissé à la décision arbitraire du conseil d'administration de la Corporation ou du Comité de régie. L'article 8(b) du règlement n° 2 laisse au conseil le soin de décider de la part des fonds accumulés qu'il juge prudent de partager. Il s'ensuit que les distributions sont, en fait, des dividendes (Cf. p. 731). Une telle procédure va à l'encontre de la nature de mise en commun, peut donner lieu à de nombreux abus et aboutir à priver un pilote d'une fraction de sa juste part.

La répartition doit être faite, pendant la saison de navigation, une fois par mois ou plus souvent si le conseil d'administration le décide (règlement n° 2, art. 8[a]). Chaque répartition marque la fin d'une période de mise en commun et est définitive. On apporte de plus en plus d'exceptions à cette règle par des modifications du règlement n° 2 tendant vers le mode d'une période unique de mise en commun correspondant à l'année financière de la corporation, avec des distributions anticipées.

b) Importance de la distribution

Les dépenses d'administration et de groupe sont acquittées, au fur et à mesure qu'elles se présentent, sur l'argent en caisse (art. 7[a]). Les droits qui ne rentrent pas dans le fonds commun, c.-à-d. les droits de mouvements, de retenues et d'annulations, les droits pour services dans la Voie maritime et les indemnités de voyage pour l'écluse de Saint-Lambert, sont également mis de côté pour paiement direct aux pilotes qui les ont gagnés (moins la contribution obligatoire de 10% à la caisse de retraite). Jusqu'en 1969, les pilotes de classe A recevaient également un boni payé sur le fonds commun pour chaque trajet de classe A qu'ils effectuaient. Le conseil d'administration décide de la fraction des fonds disponibles qui sera distribuée aux pilotes en proportion de leurs droits de partage respectifs (art. 8[b]). Habituellement, on fixe le montant d'une part entière; p. ex., en 1963, on fixa la part à \$650 par distribution, pendant la saison de navigation, à condition que

l'on dispose de fonds suffisants pour effectuer le plein paiement, l'excédent non distribué devant être réparti pendant la saison d'hiver, au moment décidé par le conseil d'administration.

c) Établissement des droits de partage

La méthode utilisée ici n'est pas du tout la même que dans la circonscription de Québec. On ne recourt pas aux tours de partage; les droits de partage sont établis d'après les tours d'affectations. Autrefois, les tours d'affectations repartaient, pour tous les pilotes, de zéro le premier jour de l'année financière de la corporation, nonobstant le nombre de tours portés au crédit de chaque pilote sur la dernière liste d'affectations. A la suite d'une modification en date du 9 septembre 1969, on accorde maintenant des tours supplémentaires aux pilotes qui, du fait de leur rang sur le tour de rôle, ont effectué quelques tours de plus que les autres, pour une même durée de disponibilité. Ceux qui ont deux tours de moins que la moyenne partent de zéro sur la nouvelle liste; ceux qui ont un tour de moins que la moyenne bénéficient d'une avance d'un tour; ceux qui atteignent la moyenne, d'une avance de 2 tours; et ceux qui réunissent un nombre de tours supérieur à la moyenne bénéficient, en plus des 2 tours d'avance consentis pour la moyenne, du nombre de tours qu'ils réunissent au-dessus de la moyenne (Règlement n° 2, art. 5[b]).

Deux facteurs déterminent si un pilote recevra une part entière et, sinon, quelle fraction de part entière lui sera payée: la classe et la disponibilité pour le service.

Jusqu'en 1969, les pilotes de classe A et de classe B avaient, les uns et les autres, droit à une part entière; les pilotes de classe A recevaient, avant la distribution, leur boni pour chaque affectation de classe A qu'ils avaient effectuée (art. 9[b]). Une part entière pour les pilotes de classes C-1, C-2 et C-3 correspondait respectivement à 65%, 75% et 85% de la part entière des pilotes de classe A ou de classe B. La modification de septembre 1969 supprima le boni des pilotes de classe A et établit la valeur d'une part entière par rapport à la part entière du pilote de classe A, soit pour la classe A, 100%; pour la classe B, 92%; pour la classe C-3, 78%; pour la classe C-2, 69% et pour la classe C-1, 60%.

L'effet de la disponibilité sur la part d'un pilote est déterminé par une combinaison de la liste d'affectations et du type des tours crédités à chaque pilote depuis la distribution précédente.

A la fin de chaque journée, tous les pilotes devraient réunir le même nombre de tours sur la liste des affectations, plus ou moins 1 ou 2. Pour ceux d'une disponibilité constante, toute différence résulte du fait qu'occasionnellement certains pilotes ne reçoivent pas d'affectation à cause d'une demande de services de pilotage spéciaux et de leur rang sur le tour de rôle. Du fait du principe de péréquation, la différence de nombre de tours ne peut jamais être

supérieure à 1 ou 2, contrairement à ce qui se produirait s'il s'agissait d'un tour de rôle strict, étant donné la durée inégale des trajets.

On égalise le nombre de tours des pilotes qui ont été absents à celui des pilotes qui ont été disponibles afin que ceux-là ne puissent bénéficier de la péréquation. On y parvient en calculant la moyenne journalière des tours effectués par les pilotes ayant été disponibles pour le service. On la calcule séparément pour chaque secteur en divisant le nombre des tours réellement effectués ce jour-là par le nombre des pilotes disponibles pour le service. Cette moyenne est toujours une fraction de tour—plus grande en périodes de pointe qu'en périodes creuses (art. 5[c]). Le nombre exact de tours crédités pour une période d'absence, obtenu par ces moyennes journalières, est arrondi par le secrétaire-trésorier, au tour ou au $\frac{1}{2}$ tour près (art. 10[e]). On fait parfois exception à cette règle en créditant les absents d'un nombre de tours prédéterminé, ce qui, de fait, équivaut à une récompense ou à une punition, selon que ces tours sont assortis ou non de droits de partage. P. ex., un jour ou une fraction de jour pour un administrateur ou un membre de comité travaillant pour la corporation compte pour un tour (art. 4); on attribue un tour pour le premier jour de chaque absence non couverte par une disposition spéciale des règlements, mais pour le reste de l'absence, on ne crédite seulement que la moyenne. Pour les congés réguliers, le conseil d'administration fixe le nombre de jours à créditer—3 tours pour un congé de 6 jours, ce qui représente donc approximativement la moyenne.

La part réelle d'un pilote dans toute distribution est calculée en déduisant de la part complète la valeur des tours et fractions de tour qui ne comportent pas de droits de partage (Cf. p. 844). Pour cette déduction on établissait, jusqu'en 1965, la valeur d'un tour sous forme de valeur moyenne obtenue en divisant la valeur globale des droits de pilotage gagnés au cours de la période de mise en commun (c.-à-d. depuis la dernière distribution) par le nombre de tours effectués par tous les pilotes.

En 1965, on modifia la méthode de calcul de la valeur moyenne d'un tour en la basant sur la valeur moyenne des tours durant l'année financière précédente, calculée en divisant le total des droits de trajets gagnés au cours de cette année-là par le total des tours effectués par tous les pilotes.

La modification apportée en 1969 au règlement de la mise en commun visait, entre autres, à corriger l'iniquité du mode, qui aboutissait à faire participer les pilotes nouvellement nommés au partage de recettes de pilotage auxquelles ils n'avaient pas contribué. Le nouvel article 12(b) prévoit qu'un membre n'a droit au partage que du revenu gagné depuis son admission comme membre de la corporation. Le secrétaire-trésorier est tenu de faire le réajustement nécessaire lors de la dernière distribution de l'année financière.

COMMENTAIRE

Les règles régissant la gestion de ce fonds commun sont très complexes. La confusion s'aggrave du fait qu'on apporte, presque tous les ans, de nombreuses modifications en vue de rendre le mode plus équitable. Mais, comme ce mode est fondamentalement faux, on ne pourra jamais, par cette voie, parvenir à obtenir une mise en commun équitable; il faudra établir un nouveau mode où les droits du partage et la valeur des parts seront fondés sur une base commune, c.-à-d. sur les droits gagnés et la disponibilité pour le service au cours de la période de mise en commun.

d) *Revenu de pilotage*

Ce qui constitue le revenu que les pilotes tirent du pilotage donne lieu à différentes interprétations (Cf. *Titre II*, pp. 142 et suiv.). Les pilotes de fleuve de Montréal ayant un statut d'employés *de facto*, on peut dire que leur rémunération est l'argent que leur paie périodiquement leur corporation (salaire net). Elle comprend les droits de pilotage non versés au fonds commun qu'ils ont gagnés et qui leur ont été payés après déduction de la contribution obligatoire à la caisse de retraite, leur part du fonds commun, les versements faits pour leur compte tels que leurs cotisations obligatoires à la caisse de retraite et au Régime de rentes du Québec, les primes de leurs diverses assurances-groupe, les cotisations et les contributions spéciales à la fédération et, enfin, leur part des dépenses de groupe et de leur corporation. Étant donné qu'ils paient, comme les pilotes de la circonscription de Québec, leurs frais de transports par voie de terre—même en cas de transfert d'une station à une autre—il est nécessaire de déduire de l'argent qu'ils reçoivent le coût global de ces transports, afin de pouvoir comparer leur rémunération avec celle que reçoivent les pilotes des autres circonscriptions à qui ces frais sont remboursés. Ces débours n'ont pas été comptabilisés, mais on les a estimés à une moyenne annuelle de \$1,600 par pilote. Sur la position prise par la Commission au sujet de cette pratique, se référer aux pages 835-836.

Pour les années 1955 à 1968, la part entière du fonds commun versée aux pilotes de classe A et de classe B fut la suivante:

1955.....	\$ 8,205.00	1962.....	\$12,000.00
1956.....	8,710.00	1963.....	12,250.00
1957.....	9,030.00	1964.....	12,090.00
1958.....	8,665.00	1965.....	13,050.00
1959.....	9,415.00	1966.....	16,050.00
1960.....	11,065.00	1967.....	16,000.00
1961.....	11,015.00	1968.....	15,475.00

En outre, pour les années 1966, 1967 et 1968, la prime de \$158.40 du Régime de rentes du Québec fut payée pour le compte de chaque pilote.

Chaque pilote, en plus de sa part du fonds commun, reçut les revenus non mis en commun qu'il avait gagnés personnellement, et les pilotes de classe A, leurs bonis de la classe A. Le tableau de la page 854 indique, pour la même période, le total des bonis de la classe A et des recettes non versées au fonds commun ainsi que le nombre des pilotes qui les ont reçus.

La baisse soudaine du montant total des revenus provenant des mouvements, en 1957 et 1958, est due à la création du groupe des pilotes de port qui assumait la charge des affectations aux mouvements dans le port de Montréal, à la place des pilotes de fleuve. Le droit payé pour services dans la Voie maritime fut introduit en 1959 et l'on en inclut le produit, dans les statistiques financières, dans les revenus provenant des mouvements, faussant, par le fait même, l'information (Cf. p. 832).

Comme à Québec, ce mode de rémunération aboutit à des différences appréciables entre les rémunérations annuelles des divers pilotes. Les faibles revenus résultent d'une classe moins élevée, ou du fait que le pilote concerné n'a pas figuré à l'effectif durant toute l'année ou a été absent. Le tableau de la page 855 indique, pour 1955 à 1968, le nombre de pilotes dont la rémunération tombe dans l'un des échelons de l'échelle de revenu, divisée en échelons de 1,000 dollars. Chaque trait indique l'échelon dans lequel tombe la rémunération moyenne nette annuelle d'un pilote figurant à l'effectif moyen annuel.

Dans la circonscription de Montréal, jusqu'en 1961, les pilotes de fleuve recevaient aussi des revenus supplémentaires non officiels, à savoir la rémunération du second pilote, en hiver, et les bonis payés par les compagnies à leurs pilotes spéciaux. On n'en tenait pas le compte et ils n'étaient pas partagés. Il semble que la moyenne de \$1,500 par pilote, évaluée pour les pilotes de Québec, soit également valable ici.

Le chiffre élevé du solde non distribué et des recettes non partagées à la fin de chaque année financière, que la corporation considère, dans ses états financiers, comme sa propre caisse (p. ex., le 31 décembre 1967, il s'éleva à \$474,130.12 [cf. p. 734], a pour résultat de fausser les gains des pilotes. Afin d'y remédier, et pour les autres raisons mentionnées à la page 519, la Commission a établi le tableau de la page 856 sur une base de rémunération moyenne par pilote à l'effectif moyen annuel, sans tenir compte des classes. Les recettes indiquées comprennent toutes les recettes de pilotage, mises ou non en commun. Le commentaire de la page 521 s'applique *mutatis mutandis*.

PILOTES DE FLEUVE DE MONTRÉAL—BONIS DE LA CLASSE A, RECETTES NON VERSÉES AU FONDS COMMUN
ET NOMBRE DE PILOTES PARTICIPANTS

Année	Nombre total des pilotes participant au fonds commun	Recettes non versées au fonds commun											
		Bonis de la classe A		Droits payés pour services dans la Voie maritime et les mouvements		Retenue		Annulation		Transports			
		Pilotes participants	Montant total	Pilotes participants	Montant total	Pilotes participants	Montant total	Pilotes participants	Montant total	Pilotes participants	Montant total		
1955.....	97	.....	\$53,107.50	96*	\$9,459.45*	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1956.....	109	.....	59,800.00	107*	12,176.70*	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1957.....	115	.....	31,175.00	111*	8,984.25*	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1958.....	115	.....	7,470.00	106*	8,311.95*	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1959.....	120	33	\$53,050.00	116	17,428.90	113	\$10,302.75	51	\$ 693.00	66	\$2,977.00	.....
1960.....	125	32	48,625.00	117	16,529.25	114	14,380.20	71	1,089.00	63	4,071.00	.....
1961.....	124	36	60,070.00	119	18,799.20	119	15,681.60	66	1,071.00	62	4,830.00	.....
1962.....	125	39	64,345.00	117	17,115.75	118	12,115.80	43	585.00	60	4,827.00	.....
1963.....	132	40	71,570.00	125	18,481.95	126	14,803.20	71	1,044.00	67	5,245.00	.....
1964.....	128	36	63,460.00	119	22,761.02	123	18,255.60	65	873.00	64	5,747.90	.....
1965.....	135	47	71,405.00	131	31,104.91	131	29,065.91	81	1,274.85	71	6,693.30	.....
1966.....	138	57	90,275.00	132	34,426.95	136	38,257.17	95	1,665.45	75	8,428.44	.....
1967.....	143	67	94,395.00	133	24,731.85	141	41,929.04	84	1,512.72	74	7,443.60	.....
1968.....	149	76	100,475.00	139	22,436.08	143	48,031.51	76	1,010.16	77	7,594.50	.....

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 785.

*Ces chiffres comprennent les retenues et les annulations.

PILOTES DE FLEUVE DE MONTRÉAL—ANALYSE COMPARATIVE DES ÉCHELONS DE REVENU*

Échelle de revenu net.	Nombre de pilotes participant au partage															
	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968		
\$19-20,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8	2	.....	
18-19,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28	31	1
17-18,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24	25	63
16-17,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41	39	26
15-16,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	29	9	10	28
14-15,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23	31	30	18	6	4	1
13-14,000	.....	.....	.....	.....	.....	10	18	10	3	3	50	1	13	5
12-13,000	.....	.....	.....	.....	2	18	17	53	51	62	8	1	3	7
11-12,000	.....	1	.....	.....	24	61	57	12	9	8	8	10	.....	4
10-11,000	1	8	3	.....	9	7	5	5	10	6	6	1	6	1	
9-10,000	29	55	92	2	64	7	6	8	5	8	.....	1	1	1	
8-9,000	53	28	8	101	8	4	5	3	8	3	1	1	7	2		
7-8,000	6	9	2	6	4	5	5	4	2	.....	.....	.....	.....	1
6-7,000	2	1	6	1	1	3	3	5	1	.....	8	.....	.....	.....
5-6,000	2	.....	2	1	1	1	1	2	1	2	3	4	1	3	
4-5,000	2	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	1	.....	.....	1	1
3-4,000	1	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1	.....	.....	1
2-3,000	.....	1	1	2	.....	3	1	2	3	.....	.....	.....	.....	2
1-2,000	.....	1	.....	.....	4	3	4	.....	3	1	1	1	.....	2
0-1,000	1	.....	1	2	3	3	1	.....	2	3	2	2	.....	.....
Nombre total de pilotes participant au partage	97	109	115	115	120	125	124	125	132	128	135	138	143	149		

Source de renseignements: pièce 785.

*Avant les impôts et les déductions personnelles, mais après les contributions obligatoires à la caisse de retraite et aux dépenses de groupe, y inclus la contribution aux dépenses de la Corporation et les cotisations à la Guilde et à la Fédération des pilotes.

PILOTES DE FLEUVE DE MONTRÉAL—RÉMUNÉRATION MOYENNE PAR PILOTE À L'EFFECTIF MOYEN ANNUEL

Année	Part du revenu total revenant aux pilotes		Part moins contribution à la caisse de retraite		Part moins contribution à la caisse de retraite et les dépenses administratives de l'Association ou de la Corporation		Contribution procentuelle par pilote à l'effectif moyen annuel
	Accroissement ou décroissance procentuel depuis 1955		Accroissement ou décroissance procentuel depuis 1955		Accroissement ou décroissance procentuel depuis 1955		
	Montant	\$	Montant	\$	Montant	\$	
1955	9,167.23	.0	8,192.39	.0	7,963.52	.0	1.0
1956	9,600.67	-4.7	8,582.21	4.8	8,334.92	4.7	.9
1957	8,916.27	2.7	7,981.66	-2.6	7,610.83	-4.4	.9
1958	9,196.69	0.3	8,240.79	0.6	7,855.62	-1.4	.9
1959	11,524.96	25.7	10,306.72	25.8	9,874.20	24.0	.9
1960	11,632.75	26.9	10,457.42	27.6	8,937.44	12.2	.8
1961	11,812.63	28.9	10,589.57	29.3	9,155.55	15.0	.8
1962	13,158.88	43.5	11,808.49	31.9	10,289.49	29.2	.7
1963	14,364.64	56.7	13,057.71	59.4	11,525.87	44.7	.7
1964	15,616.13	70.3	14,039.52	71.4	12,584.17	58.0	.8
1965	17,765.34	93.8	15,997.00	95.3	n/a	n/a	n/a
1966	19,398.76	111.6	17,613.89	115.0	n/a	n/a	n/a
1967	17,981.61	96.1	16,182.97	97.5	n/a	n/a	n/a
1968*	16,053.73	75.1	14,380.72	75.5	12,735.70	59.9	.7

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: tableaux, pp. 657 et 736, et pièce 785 (Annexe «A»).

*Par suite du changement apporté à l'année financière qui se termine maintenant le 30 novembre, 1968 ne comprenait que 11 mois.