

(2) PILOTES DE PORT

a) *Mode de rémunération et de mise en commun*

L'article 46 du règlement de la circonscription prévoit que les pilotes de port doivent être rémunérés suivant un mode de mise en commun fondé sur la disponibilité pour le service, et géré par l'autorité de pilotage. La situation de fait est cependant très différente: bien que les pilotes soient rémunérés suivant un mode de mise en commun, c'est eux-mêmes qui l'ont établi et il est géré par leur corporation (Cf. pp. 739 et suiv.).

La procédure de mise en commun qu'ils suivent actuellement rend cette dernière très équitable et relativement simple. Le seul inconvénient (négligeable par suite des faibles montants en cause) est la modalité de paiement aux pilotes de leurs parts fondées sur les droits gagnés au cours de la période de mise en commun. Les paiements sont effectués au fur et à mesure du recouvrement des droits non perçus à la fin de la période de mise en commun, si bien qu'une petite fraction des parts reste donc impayée, même pendant plusieurs années. Cela présente l'avantage théorique d'une comptabilité simple pour défalquer des mauvaises créances, car on peut les annuler en les débitant, au prorata, sur les parts afférentes à cette période de mise en commun. En pratique, cependant, c'est un très faible avantage étant donné l'incidence minime des mauvaises créances. Pour les détails des mauvaises créances défalquées, on se référera au tableau des pages 868-869.

La période de mise en commun couvre l'année civile, avec une distribution anticipée tous les 15 jours pendant la saison de navigation. On établit le montant des parts à la fin de l'année, en fonction du travail accompli par les pilotes et des droits gagnés au cours de l'année de mise en commun (Cf. p. 739).

Cependant, la pratique suivie diffère non seulement des dispositions du règlement de la circonscription, mais aussi des règles non écrites de mise en commun. Il est évident que ces règles furent copiées du mode de mise en commun peu satisfaisant des pilotes de fleuve de Montréal. Plutôt que de tenter de redresser la situation en modifiant les règles de mise en commun, les pilotes de port adoptèrent simplement un mode plus équitable sans réajuster les règles écrites. Cette solution pratique n'a créé aucune difficulté à cause du petit nombre de pilotes, de l'équité de la pratique suivie et des comptes très clairs et complets que l'on rend aux pilotes des opérations de la mise en commun (Cf. pp. 738 et suiv.). Il faudrait, toutefois, redresser la situation en modifiant, tout au moins, le libellé des règles de mise en commun pour les rendre conformes à la pratique.

Les règles qui, censément, définissent le mode de mise en commun et en régissent l'application sont contenues dans le règlement n° 3 de la corporation et dans sa modification la plus récente, le règlement n° 6, approuvé

par le Secrétaire d'État, le 13 août 1963. Quant à la légalité de tels règlements, se référer au *Titre I*, pages 100 et suivantes. Voici leurs principales caractéristiques:

- (i) Ils sont censés donner à la corporation le plein contrôle des recettes des pilotes et ceux-ci n'ont, à titre individuel, aucun droit d'intervention.
- (ii) Tous les droits de pilotage gagnés par les pilotes ou payés par suite du régime de paiement obligatoire font partie du fonds commun à partager entre les pilotes, à cette exception près que les droits payés pour les retenues ou les bonis payés en supplément des droits de pilotage prévus au tarif appartiennent aux pilotes qui les ont gagnés. Jusqu'à ce jour, les seuls revenus non mis en commun ont été les recettes provenant des retenues.
- (iii) Les frais de recouvrement doivent être partagés au prorata de toutes les sommes perçues, qu'elles fassent ou non partie du fonds commun. Cette disposition ne peut s'appliquer parce que la perception est assurée par l'autorité de pilotage.
- (iv) Le règlement prévoit que les droits de partage de chaque pilote doivent être fondés sur le travail, conformément au mode de tours, mais il ne fixe pas la base sur laquelle doit être calculée la valeur du tour. La procédure suivie consiste à déterminer cette valeur sur la base des droits gagnés (et non des droits perçus) au cours de la période de mise en commun. En fait, le règlement prévoit seulement des distributions définitives périodiques, le montant en étant laissé à la discrétion du conseil d'administration, mais l'on ne respecte pas cette procédure.
- (v) La part d'un pilote stagiaire est égale aux deux tiers de la part d'un pilote titulaire.
- (vi) Les tours manqués par suite de non-disponibilité pour le service et crédités, aux fins d'affectations, afin d'empêcher l'application de la règle de péréquation (Cf. pp. 768 et suiv.), ne donnent droit au partage que dans un seul cas, à savoir pour les administrateurs auxquels on accorde un tour fictif par jour ou fraction de jour d'absence. On compense partiellement la perte de revenu consécutive à des tours manqués par suite d'absence pour maladie ou blessure, de deux façons:
 - un pilote peut, s'il le désire, bénéficier de la péréquation, mais à concurrence d'un maximum de 15 jours d'absence de cette nature par saison de navigation (Cf. p. 769);
 - les pilotes ont contracté une assurance-groupe (Cf. p. 871) qui, entre autres, prévoit une indemnité pour perte de salaire

à partir du septième jour d'absence due à la maladie, et du premier jour en cas de blessure, que l'une ou l'autre soit attribuable ou non au service.

La méthode de reddition de comptes des opérations de mise en commun reflète clairement la situation réelle (Cf. pp. 742-743).

COMMENTAIRE

Il n'y avait aucune raison valable qui s'opposât à ce que les pilotes de port adoptent un mode de mise en commun complète incluant toutes les recettes de pilotage et basée sur la disponibilité pour le service. La seule explication semble être l'influence du milieu: ils adoptèrent le mode de leurs proches collègues, ceux des autres groupes du Saint-Laurent. Comme on l'a déjà vu, ils copièrent même les règles peu satisfaisantes de mise en commun des pilotes de fleuve de Montréal, mais ils ne les suivent pas.

Il existe peut-être une autre raison, à savoir le fait que, suivant le règlement de la circonscription, leur mode d'affectations devait être régi par le principe de péréquation des trajets. Ce n'était pas un obstacle sérieux, car l'autorité de pilotage aurait modifié le règlement à cet égard si les pilotes de port l'avaient demandé, étant donné notamment les conséquences discriminantes qui résultent de son application actuelle, à savoir que les annulations comptent pour un tour au même titre qu'un mouvement quelles que soient sa longueur et sa durée.

b) Revenu de pilotage

Du fait de leur statut d'employés *de facto*, les pilotes de port (comme les pilotes de fleuve, cf. p. 852) perçoivent une rémunération («salaire net») que l'on peut définir comme revenu reçu du fonds commun, c.-à-d. leur part de ce fonds et les versements, effectués sur lui, pour leur compte—primes d'assurance-groupe, cotisations et contributions à la fédération, cotisations d'affiliation à la Guilde de la marine marchande du Canada et leur contribution aux dépenses de la corporation et du groupe—plus les droits non versés au fonds commun qu'ils ont gagnés. Il n'y a aucune déduction pour la caisse des pilotes ni pour la caisse de retraite.

On ne rembourse pas aux pilotes de port les frais de transports par voie de terre qu'ils engagent pour aller effectuer les mouvements et revenir. La Commission ne dispose pas de renseignements permettant de déterminer, même approximativement, l'ordre de grandeur de ces frais, mais l'on peut présumer qu'ils sont bien moindres que ceux des pilotes de fleuve, puisque leur champ d'opérations ne s'étend pas au delà de la partie du port située le long de la ville, exception faite pour l'écluse de Saint-Lambert.

Circonscription de pilotage de Montréal

Depuis quelques années tous les pilotes de port ont eu le droit à une part entière du fonds commun. Pour trois raisons:

- sauf pour les pilotes nouvellement brevetés durant leur stage d'un an, il n'y a pas de classes;
- le seul départ en retraite dans leur groupe eut lieu en 1969, et la vacance ne fut pas comblée;
- il n'y a pratiquement pas d'absentéisme.

Le tableau suivant indique, de 1959 à 1968, le nombre de pilotes participant au partage, le nombre de ceux qui reçurent une part entière et le montant de celle-ci.

Année	Total des pilotes participant au partage	Pilotes ayant reçu une part entière	Montant de la part entière
1959.....	16	12	\$13,558.40
1960.....	16	16	9,968.83
1961.....	16	14	11,244.35
1962.....	16	16	11,788.89
1963.....	16	16	12,183.96
1964.....	16	16	14,715.73
1965.....	18	15	15,701.94
1966.....	20	16	15,738.33
1967.....	20	16	13,575.60
1968.....	20	20	11,900.02

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 802.

Le seul poste de revenu non versé au fonds commun est le produit des droits de retenue: chaque pilote reçoit ces droits, gagnés au cours des mouvements qu'il a effectués.

Le produit global annuel des droits de retenue (dont chaque pilote reçoit une fraction différente) fut, de 1959 à 1968, le suivant:

1959.....	n/a	1964.....	\$16,128.00
1960.....	\$9,952.00	1965.....	20,905.13
1961.....	6,549.00	1966.....	20,973.45
1962.....	6,942.00	1967.....	20,724.38
1963.....	7,583.00	1968.....	19,688.53

Par suite de l'absence de classes, il y a peu de différence d'une année à l'autre dans le montant global que chaque pilote reçoit du fonds commun et des postes de revenus qui n'y sont pas versés, comme l'indique clairement le tableau suivant qui donne, de 1959 à 1968, le nombre des pilotes dont la rémunération tombe dans l'un des échelons, de 1,000 dollars, de l'échelle de revenu. Chaque trait indique l'échelon dans lequel tombe la rémunération nette annuelle par pilote à l'effectif moyen annuel (Cf. p. 853).

PILOTES DE PORT DE MONTRÉAL—ANALYSE COMPARATIVE
DES ÉCHELONS DE REVENU*

Échelle de revenu net†	Nombre de pilotes participant au partage									
	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
\$ 16-17,000							2	9		
15-16,000	12						13	7		
14-15,000						16	1	2	3	
13-14,000									14	
12-13,000				1					3	15
11-12,000		16	15	15	16					5
10-11,000			1							
9-10,000										
8-9,000										
7-8,000										
6-7,000										
5-6,000	1									
4-5,000							1	2		
3-4,000							1			
2-3,000	2									
1-2,000	1									
0-1,000										
Total.....	16	16	16	16	16	16	18	20	20	20

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: tableaux pp. 657 et 743, et pièce 802.

*Avant paiement des impôts et des déductions personnelles, mais après les contributions obligatoires pour les assurances et les dépenses de groupe ainsi que la part des dépenses de la corporation et les cotisations à la Guilde de la marine marchande canadienne et à la Fédération des pilotes.

†Durant les années 1959 à 1963, la retenue et les autres postes non mis en commun et versés directement aux pilotes figuraient sous forme de montant global sans détail des sommes réellement payées à chaque pilote. Comme elles font partie du revenu net imposable du pilote, elles ont été portées proportionnellement: retenue 1959-1963; dépenses remboursables 1959-1960; mouvements et annulations 1959; mouvements libres 1961.

La tableau de la page 862 indique la rémunération moyenne des pilotes, selon le principal sens donné à cette expression (Cf. p. 519), calculée sur le montant total des recettes de pilotage revenant directement ou indirectement aux pilotes, sur la base de pilote à l'effectif moyen annuel. Les moyennes ob-

PILOTES DE PORT DE MONTRÉAL—RÉMUNÉRATION MOYENNE PAR PILOTE À L'EFFECTIF MOYEN ANNUEL

Année	Part du revenu total revenant aux pilotes		Part moins contribution pour assurance		Part moins dépenses administratives de l'Association ou de la Corporation		Contribution procentuelle par pilote à l'effectif moyen annuel
	Montant	Accroissement ou décroissance procentuel depuis 1959	Montant	Accroissement ou décroissance procentuel depuis 1959	Montant	Accroissement ou décroissance procentuel depuis 1959	
1959	\$ 15,268.96	0	\$ 14,906.47	0	\$ 14,460.00	0	7.2
1960	11,971.41	-21.6	11,516.95	-22.7	11,151.94	-22.9	6.2
1961	12,434.14	-18.6	12,031.99	-19.3	11,655.70	-19.4	6.2
1962	12,610.77	-17.4	12,145.59	-18.5	11,598.99	-19.8	6.3
1963	12,657.89	-17.1	12,116.73	-18.7	11,298.86	-21.9	6.2
1964	15,728.57	3.0	15,200.43	2.0	14,389.34	-0.5	6.3
1965	17,287.29	13.2	16,741.15	12.3	16,086.30	11.2	5.9
1966	17,079.68	11.9	16,522.51	10.8	15,923.26	10.1	5.3
1967	14,897.94	-2.4	14,311.72	-4.0	13,724.35	-5.1	5.0
1968	13,417.81	-12.1	12,833.73	-13.9	12,118.77	-16.2	5.0

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: tableaux pp. 656 et 743, et pièce 802.

tenues correspondent très sensiblement à la rémunération réelle de la plupart des pilotes, puisque leur part du fonds commun est basée sur le montant total des droits gagnés, et aussi parce que la plupart d'entre eux reçoivent une part entière égale.

COMMENTAIRE

La rémunération des pilotes étant fondée sur les droits payés par les navires, le niveau de leur rémunération s'est ressenti considérablement des nombreuses grèves qui influèrent sur le trafic de la Voie maritime (principale source de demande de leurs services), malgré la forte augmentation des taux qu'entraîna la majoration générale portée de 15 à 21% en 1967. C'est la faiblesse majeure d'un tel mode de rémunération. En 1969, les pilotes réussirent à obtenir deux mesures correctives: une autre augmentation importante des taux (la majoration générale passa de 21 à 39.15%) et une diminution de l'effectif, de 20 pilotes à 19 (5%).

La Commission estime que cette insécurité financière nuit au service et qu'il faudrait adopter un nouveau mode (Cf. *Titre I*, pp. 151 et suiv., et recommandation générale 21, pp. 581 à 584).

8. ADMINISTRATION FINANCIÈRE DE LA CIRCONSCRIPTION

PRÉAMBULE

L'administration financière de la circonscription de Montréal est analogue, dans ses grandes lignes, à celle de la circonscription de Québec. Les principales différences de la législation qui s'y applique sont les suivantes:

- a) Alors que l'article 328 de la Loi sur la marine marchande s'applique à la circonscription de Montréal, rendant ainsi possible à celle-ci l'indépendance financière et l'autofinancement, aucune partie des frais d'exploitation de la circonscription n'est payée sur les droits de pilotage ou de brevet, comme c'est le cas dans toutes les autres circonscriptions dont le Ministre est l'autorité de pilotage.
- b) Les frais d'exploitation de la circonscription sont imputés sur les deniers publics par l'intermédiaire du ministère des Transports et les dépenses sont autorisées dans le budget annuel du ministère.
- c) L'autorité facture et perçoit les droits de pilotage sans frais pour les pilotes et n'agit qu'à titre de mandataire. Elle n'a ni fonds ni avoirs propres.
- d) Le ministère des Transports fournit, sans frais pour les pilotes, des radiotéléphones de très haute fréquence, lorsque les navires n'en sont pas équipés, et couvre le coût de ce service par une majoration des droits de pilotage.

- e) Ni les pilotes ni l'autorité de pilotage n'ont aucune part dans les services de bateau-pilote dans une partie quelconque de la circonscription. Ce service est fourni gratuitement aux pilotes à la suite d'un accord général entre la Fédération des armateurs, au nom de ces derniers, et les propriétaires des vedettes assurant le service de bateau-pilote dans les diverses zones d'embarquement, soit à Québec, Trois-Rivières, Lanoraie et Longue-Pointe. On ne considère pas les frais de bateau-pilote comme des droits de pilotage: ils ne sont donc pas perçus par l'autorité de pilotage, mais directement par les propriétaires de ces vedettes.
- f) Le règlement de la circonscription ne fixe pas le mode de rémunération des pilotes de fleuve, mais prévoit que le total des droits perçus, soit pour services rendus, soit par application du régime de paiement obligatoire, doit être payé par l'autorité de pilotage à l'Association des pilotes (qui n'existe plus), après déduction des frais de location de radiotéléphone et de la contribution obligatoire à la caisse de retraite des pilotes de fleuve, qui doivent, tous deux, être versés à l'agent en chef du Trésor, ministère des Transports (règlement, art 21).
- g) Le règlement établit le mode de rémunération des pilotes de port et exige que le surveillant de la circonscription mette en commun toutes les recettes de pilotage, y compris celles qui proviennent de l'application du régime de paiement obligatoire, qu'il détermine la part revenant à chaque pilote à la fin de chaque mois, sur la base de la durée du travail, et qu'il lui paie cette part (règlement, art. 46); comme on l'a déjà vu, l'autorité de pilotage n'observe pas cette disposition et suit la même procédure que pour les pilotes de fleuve.

Au sujet du coût au gouvernement du fonctionnement des stations de pilotes, on se référera à l'étude des experts comptables de la Commission (Cf. *Titre I*, appendice IX). La part du coût imputée à la circonscription de Montréal en 1965 fut de \$167,000, sans compter les frais du Service de signalisation maritime, remplacé maintenant par le système de contrôle du trafic maritime, très moderne et plus onéreux, dont le coût n'est plus indiqué à titre de dépenses de pilotage.

Depuis 1966, on a ajouté un nouveau poste de dépense pour le gouvernement, la fourniture aux pilotes de radiotéléphones. Exception faite du coût de réparation et d'entretien dont le détail n'est pas accessible, les immobilisations à ce titre pour la circonscription de Montréal, au 31 décembre 1968, s'élevaient à \$73,600, sur lesquelles, à cette date, le gouvernement avait recouvré \$77,360 sous forme de droits de location. Voici les chiffres:

Année	Prix d'achat	Droits de location		
		Pilotes de fleuve	Pilotes de port	Total des recettes
	\$	\$	\$	\$
1966.....	24,300	14,695	575	15,270
1967.....	31,300	29,765	770	30,535
1968.....	18,000	29,965	1,590	31,555
Total.....	73,600			77,360

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièces 534b et 1295.

Le mode de perception des droits de pilotage et la méthode comptable sont les mêmes que ceux décrits aux pages 523 à 526.

Le tableau des pages 866-867 indique les sommes défalquées à titre de mauvaises créances, de 1958 à 1968, et le pourcentage du total des recettes qu'elles représentaient pour 1957. Il indique aussi les recettés qui, à la fin de chaque année, restaient dues depuis plus de 12 mois, ainsi que les recettes de l'année non rentrées à cette date.

Le tableau des pages 868-869 contient des renseignements analogues pour les pilotes de port depuis la formation de leur groupe en 1957.

Comme dans la circonscription de Québec, les rapports annuels de l'autorité de pilotage, supposés être des états financiers annuels de cette autorité, ne sont rien d'autre qu'une série de détails concernant l'argent du pilotage et y sont inclus surtout aux fins de la statistique.

L'état annuel de l'autorité de pilotage reflète l'organisation de fait résultant de ce que le Ministre est l'autorité de pilotage des deux circonscriptions contiguës de Montréal et de Cornwall, toutes deux administrées, de Montréal, par le même surveillant et le même personnel. Les rapports annuels couvrent la situation au regard des trois groupes de pilotes, c.-à-d. les pilotes de fleuve de Montréal, les pilotes de port de Montréal et les pilotes de Cornwall, comme s'ils dépendaient tous de la même circonscription; on y consacre un chapitre à chaque groupe.

Le tableau de la page 870 indique, pour la période de 1955 à 1968, le montant total des droits gagnés payables directement ou indirectement aux pilotes de fleuve de Montréal. Il ne comprend pas les frais de location des radiotéléphones, qui reviennent, dès perception, au Receveur général du Canada, ni le total négligeable des amendes infligées aux pilotes et revenant à la caisse de retraite.

PILOTES DE FLEUVE DE MONTRÉAL—MAUVAISES CRÉANCES ET COMPTES COURANTS IMPAYÉS

Année	Saison de navigation	Mauvaises créances défalquées		Impayé au 31 décembre			
		Montant par saison	% des recettes de pilotage	Montant par saison	Depuis plus d'un an	Année courante	
1958	1957	\$ 121.42	0.01%	\$ 579.00	\$ 579.00	\$ 26,237.09	
1959	1957	50.00	0.08	70.00	70.00	73,686.08	
	1958	1,103.64		—	—	—	4.8
1960	1957	35.00	0.002	—	3,958.79	46,375.93	
	1959	—		—	—	—	3.1
1961	1959	120.00	0.01	2,928.46	3,958.39	62,798.38	
	1960	38.82		—	—	—	4.0
1962	1959	171.88	0.03	2,756.58	4,243.95	62,419.08	
	1960	216.21		813.72	—	—	3.6
	1961	129.58		673.65	—	—	—
1963	1959	212.43	0.02	2,544.15	4,031.52	110,826.95	
	1960	—		813.72	—	—	6.2
	1961	—		673.65	—	—	—
	1962	190.49		—	—	—	—

1964.....	1959	2,544.15	0.1	813.72	1,760.68	0.1	84,747.84	4.4
	1960	—		556.40				
	1961	3.24		390.56				
	1963							
1965.....	1960	—		813.72				
	1961	—		556.40				
	1963	—	0.001	390.56				
	1964	18.50		1,997.37	3,758.05	0.2	186,221.92	8.1
1966.....	1960	—		813.72				
	1961	—		556.40				
	1963	—		390.56				
	1964	690.64	0.03	1,497.25				
	1965			827.09	4,085.02	0.2	177,782.30	6.9
1967.....	1960			608.46				
	1961							
	1963			390.56				
	1964	1,205.22	0.1	521.87				
	1965							
	1966			596.35	2,117.24	0.1	269,035.78	10.7
1968.....	1966	—		772.63				
	1967	—		733.24	1,505.87	0.1	237,915.08	9.7
Total défalqué.....		6,851.22						

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 785.

1966.....	1964	—	—	199.50	—	—	—	—
	1965	33.00	0.01	500.50	—	—	—	—
				<u>700.00</u>	0.2	13,920.40	4.3	
1967.....	1964	—	—	112.50	—	—	—	—
	1965	—	—	286.00	—	—	—	—
	1966	—	—	109.25	—	—	—	—
				<u>507.75</u>	0.2	25,608.08	8.6	
1968.....	1964	—	—	—	—	—	—	—
	1965	286.00	0.1	—	—	—	—	—
	1966	—	—	36.80	—	—	—	—
	1967	—	—	297.66	—	—	—	—
		<u>1,448.88</u>		<u>334.46</u>	0.1	39,310.43	14.7	
Total défalqué.....								

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 802.

PILOTES DE FLEUVE DE MONTRÉAL

Année	Recettes brutes du pilotage	Accroissement procentuel depuis 1955
	\$	
1955.....	981,876.62	0.
1956.....	1,136,223.78	15.7
1957.....	1,120,384.78	14.1
1958.....	1,142,768.57	16.4
1959.....	1,530,617.06	55.9
1960.....	1,494,712.75	52.2
1961.....	1,589,814.54	61.9
1962.....	1,735,275.56	76.7
1963.....	1,781,657.37	81.5
1964.....	1,925,391.60	96.1
1965.....	2,296,521.83	133.9
1966.....	2,578,496.28	162.6
1967.....	2,523,324.19	157.0
1968.....	2,462,940.13	150.8

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 534b.

Le tableau suivant est établi sur la même base, mais il concerne les droits de pilotage qui étaient payables directement ou indirectement aux pilotes de port. Il n'inclut ni les frais de location des radiotéléphones ni les amendes infligées aux pilotes de port. Comme ces derniers n'ont pas de caisse de retraite, on verse les amendes au Receveur général du Canada, conformément à l'article 708 de la loi.

PILOTES DE PORT DE MONTRÉAL

Année	Recettes brutes du pilotage	Accroissement procentuel depuis 1958
	\$	
1957.....	46,351.00	*
1958.....	113,458.00	0
1959.....	216,172.50	90.5
1960.....	191,542.50	68.8
1961.....	199,013.02	75.4
1962.....	201,769.25	77.8
1963.....	202,187.37	78.2
1964.....	251,623.75	121.8
1965.....	292,091.28	157.4
1966.....	322,647.83	184.4
1967.....	298,523.42	163.1
1968.....	268,356.13	136.5

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 534b.

*L'accroissement procentuel est basé sur les chiffres de 1958, car 1957 n'est pas une année représentative puisque c'était une période d'organisation et que les opérations du groupe des pilotes de port n'ont commencé effectivement qu'au cours des derniers mois de cette année-là.

9. CAISSE DE RETRAITE

Les pilotes de port de Montréal, en tant que groupe, ne bénéficient pas encore d'un régime de retraite qui leur assure des prestations de pension, mais d'une certaine protection de la nature de celle offerte par une caisse de pilotes, par une police d'assurance-groupe (pièce 805) qui leur garantit une indemnité mensuelle pour perte de revenu en cas de maladie ou de blessure, une prestation spéciale pour perte de revenu en cas de retrait du brevet pour incapacité physique, le remboursement des soins médicaux importants et, en cas de décès, une indemnité de \$10,000, doublée si la mort est accidentelle.

La caisse des pilotes de fleuve de Montréal est, chronologiquement, la seconde du genre établie au Canada. Elle fut créée en 1812, sous forme d'une caisse distincte lorsque le Fonds des pilotes infirmes créé en 1805 au profit de tous les pilotes du fleuve Saint-Laurent fut divisé afin de constituer une caisse séparée pour «les pilotes pour le havre de Québec et au-dessus». Contrairement à ce qui s'est passé pour les pilotes de Québec, les pilotes de Montréal ne reçurent jamais le pouvoir légal d'administration et de gérance de leur caisse de pilotes, qui a toujours été exercé par l'autorité de pilotage. La caisse des pilotes de Montréal cessa d'être régie par ses propres dispositions statutaires lors de la suppression, en 1934, des dernières dispositions d'exception la concernant, par suite de l'abrogation de l'article 484 de la Loi de la marine marchande de 1927, ce qui la plaçait entièrement sous le régime des dispositions d'application générale de cette loi. Pour l'étude de ces dispositions, se référer au *Titre I*, pp. 484 à 494.

En vertu de l'article 366 de la Loi sur la marine marchande de 1934, la caisse est gérée conjointement par le ministre des Transports et le ministre des Finances. Elle est régie non seulement par les dispositions statutaires applicables, mais aussi par les règlements établis par l'autorité de pilotage de la circonscription, en vertu de l'article 319(1) de la Loi sur la marine marchande de 1934 et de l'article 329 (m) de la loi actuelle, la dernière série de ces règlements ayant été approuvée par le gouverneur en conseil par C.P. 1955-29/1712, du 16 novembre 1955, ainsi que par l'article 21 du règlement général de la circonscription qui stipule la perception de cotisations obligatoires. Le gouvernement supporte entièrement le coût des dépenses administratives de la caisse.

Les sources de revenu de la caisse sont les cotisations obligatoires, les intérêts de placement et les amendes infligées aux pilotes de fleuve. Contrairement au principe suivi dans la circonscription de Québec, le revenu provenant de l'application du régime de paiement obligatoire ne revient pas à la caisse de retraite; il est payé aux pilotes avec les autres recettes du pilotage, après déduction de la contribution obligatoire de 10% à la caisse de retraite, et il fait partie de la rémunération qui leur est distribuée par

l'intermédiaire de leur organisation. Les intérêts de placement ont notablement augmenté depuis 1957, lors de l'adoption d'une nouvelle politique à cet égard, à l'instigation des pilotes. Le produit des amendes est minime.

Un pilote a droit à des prestations de pension lorsqu'il ne prend pas sa retraite avant 65 ans, sauf en cas de retraite prématurée pour incapacité physique ou mentale. L'article 329(i) de la loi fixe à 65 ans l'âge normal de la retraite. Un pilote a le droit de rester en service actif jusqu'à l'âge limite de 70 ans, à condition de rester physiquement apte. On a indiqué qu'avant 1954 la majorité des départs en retraite avait lieu à 65 ans, ou environ cet âge, et que presque toutes les retraites prématurées étaient dues à des raisons médicales. Depuis lors, les pilotes ont cependant tendance à rester en service jusqu'à 70 ans, ce qui offre un avantage financier évident à la fois pour les pilotes et pour la caisse de retraite.

Avant 1954, on calculait les prestations de pension sur la base d'un montant fixe pour chaque année de service, modalité qui entraîna un important déficit actuariel. Depuis 1954, le montant de la prestation est directement proportionnel au montant des cotisations versées à la caisse par le pilote, avec une pension annuelle minimale de \$1,250.

En cas de retraite prématurée par suite d'incapacité physique ou mentale le pilote a droit à la pension qui lui revient à ce moment et avec le même minimum garanti. Pour une mise à la retraite forcée à la suite d'un sinistre maritime le pilote a droit à l'équivalent actuariel de la pension qui lui revient à la date de sa retraite. En cas de mise à la retraite forcée pour mauvaise conduite ou usage d'alcool ou de narcotiques, et dans le cas d'une retraite volontaire avant l'âge normal, on rembourse simplement au pilote ses cotisations à la caisse.

La pension d'une veuve de pilote est de la moitié de celle de celui-ci, avec un minimum de \$650 par an, et cesse d'être payable si elle se remarie. Les enfants d'un pilote décédé ne reçoivent pas de pension si leur mère en perçoit une; dans le cas contraire, les enfants de moins de 18 ans reçoivent la pension à laquelle leur mère aurait eu droit et ils la partagent entre eux. S'il n'y a qu'un enfant, sa pension est égale à la moitié de celle à laquelle sa mère aurait eu droit. De tous les régimes de retraite des circonscriptions dont le Ministre est l'autorité de pilotage, c'est le seul qui prévoit que les enfants d'un pilote décédé n'ont pas droit aux prestations de pension tant que leur mère en reçoit une.

La gestion et l'administration de la caisse de retraite est sous la tutelle conjointe du ministre des Transports et du ministre des Finances. Jusqu'en 1960, ils firent les placements sans consulter les pilotes, mais depuis cette année-là ceux-ci ont pris un grand intérêt à la gestion de leur caisse de retraite et les propositions qu'ils ont faites depuis, sur l'avis d'un expert en placements, ont été généralement suivies. Ils ont réussi à obtenir la permission

d'étendre le champ d'investissement au delà des limitations imposées par l'article 366 de la Loi sur la marine marchande de 1934, c.-à-d. les «obligations du Dominion ou autres valeurs du gouvernement approuvées par le gouverneur en conseil». Ils acquièrent des obligations des provinces ainsi que des obligations de corporations fédérales et provinciales de la Couronne. On leur refusa le droit d'investir dans des corporations municipales (au sujet de la composition des portefeuilles pour les années 1958/59 à 1965, cf. pièce 533).

La tendance à substituer aux obligations du gouvernement fédéral des valeurs plus profitables des gouvernements provinciaux, ainsi que le nouveau mode de calcul des prestations adopté en 1954, ont progressivement amélioré la situation financière de la caisse. Le déficit actuariel de \$541,236.98 de 1954 avait été réduit à \$267,680 en 1959 et, au 31 décembre 1963, il n'était plus que de \$75,166. L'actuaire-conseil de la Commission, fondant son étude sur un taux d'intérêt plus réaliste, constata un surplus actuariel de \$7,167 au 31 décembre 1963 (le rapport de cet actuaire figure *in extenso* à l'appendice XII du *Titre I*).

La Fédération des pilotes recommanda l'abrogation des dispositions de la Loi sur la marine marchande qui traitent des caisses de pilotes et de laisser les pilotes, en tant que groupe, décider la question des régimes de retraite, par la voie de leurs corporations. Les arguments qu'avance la Fédération à l'appui de sa recommandation sont, en bref, que les dispositions actuelles de la Loi sur la marine marchande sont désuètes et trop strictes, notamment en matière de restriction d'investissement. La Fédération estime aussi qu'il est anormal que les pilotes, en tant que groupe, n'aient pas le droit d'organiser et de gérer leur propre régime de retraite.

Depuis l'époque des audiences de la Commission, les pilotes de Montréal ont tenté de faire transférer leur caisse de retraite à leur corporation, comme cela s'est fait pour les pilotes de la Colombie-Britannique (Cf. *Titre I*, p. 500, et *Titre II*, pp. 202 à 209). Le ministère des Transports y a consenti en principe: à la date du 27 janvier 1970, l'accord fiduciaire et le régime de retraite proposés faisaient l'objet d'une étude par les fonctionnaires du ministère des Transports et du ministère des Finances (pièce 1539v).

Pour une étude de la situation légale des caisses de retraite, ainsi que les remarques et les recommandations de la Commission, on se référera au *Titre I*, chapitre 10, et recommandation générale 39.

CHAPITRE D

RECOMMANDATIONS

Les recommandations relatives à cette circonscription figurent à la *cinquième section*.

Chapitre E

APPENDICES

I. PILOTES DE FLEUVE DE MONTRÉAL

APPENDICE A

Sinistres, accidents et incidents maritimes impliquant des pilotes de fleuve de Montréal

- (1) Tableau comparatif—1959 à 1968
- (2) Détail des sinistres—
 - a) 1965
 - b) 1966

APPENDICE B

Volume de travail du pilote de fleuve J. B. Bélanger

- (1) Graphiques—
 - a) Juin 1962
 - b) Juin 1963
 - c) Juin 1964
- (2) Tableaux comparatifs pour le mois de juin
 - a) Années 1962, 1963 et 1964
 - b) Résumé 1962, 1963 et 1964
- (3) Tableaux comparatifs du volume de travail du pilote de fleuve le plus actif au cours des années 1962, 1963 et 1964
 - a) Au cours du mois *le plus* chargé
 - b) Au cours du mois *le moins* chargé

APPENDICE C

Trajets effectués par les pilotes de fleuve de Montréal au cours de chaque mois—1963 à 1968

- (1) Graphiques—
 - a) Entre Montréal et Trois-Rivières
 - b) Entre Québec et Trois-Rivières
- (2) Tableau—Nombre total mensuel de trajets

APPENDICE D

Circonscription fluviale de Montréal—Analyse comparative des trajets effectués en hiver

- (1) Tableau—Nombre total de trajets
- (2) “ —Trajets complets et demi-trajets
- (3) “ —Nombre de trajets ininterrompus
- (4) “ —Nombre de trajets interrompus pour la nuit
- (5) “ — “ par les glaces
- (6) “ — “ pour des raisons diverses
- (7) “ —Nombre de trajets avec des navires renforcés contre les glaces
- (8) “ —Nombre de trajets avec des navires non renforcés
- (9) “ —Résumé comparatif des trajets d'hiver

II. PILOTES DE PORT DE MONTRÉAL

APPENDICE A

Sinistres, accidents et incidents maritimes impliquant des pilotes de port de Montréal

(1) Tableau comparatif—1959 à 1968

(2) Détail des sinistres—

a) 1959

b) 1968

APPENDICE B

Volume de travail du pilote de port J. J. Ménard

(1) Graphique—Juin 1964

(2) Tableaux comparatifs—

a) Analyse—Juin 1964

b) Résumé—Juin 1964

(3) Tableaux comparatifs du volume de travail du pilote de port le plus actif, au cours des années 1962, 1963 et 1964—

a) Au cours du mois *le plus* chargé

b) Au cours du mois *le moins* chargé

APPENDICE C

Trajets effectués par les pilotes de port de Montréal au cours de chaque mois—1963 à 1968

(1) Graphique comparatif

(2) Tableau—Nombre total mensuel

I. PILOTES DE FLEUVE
Appendice A (1)
**SINISTRES, ACCIDENTS ET INCIDENTS MARITIMES IMPLIQUANT DES PILOTES
DE FLEUVE DE MONTRÉAL—1959 à 1968**

Détails	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
A. EN COURS DE NAVIGATION										
I. SINISTRES MAJEURS (avec ou sans perte de vie)										
a) Perte ou abandon du navire.....	—	—	—	—	2*	—	2	1	—	—
b) Échouements majeurs.....	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1
c) Avaries majeures au navire (autres que ci-dessus).....	—	1	2	—	1†	—	1	1	—	—
		1	2	—	3	—	4	3	1	1
II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)										
a) Échouements mineurs.....	20	10	17	9	7	4	10	—	6	9
b) Avaries mineures au navire.....	2	6	11	5	3	6	2	—	2	1
	22	16	28	14	10	10	12	—	8	10
III. ACCIDENTS (sans avarie au navire)										
a) Dommages aux boutées.....	2	—	—	1	2	1	1	1	1	—
b) Autres.....	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—
	3	—	—	1	2	1	1	1	2	—
IV. INCIDENTS (sans aucun dommage)										
a) Talonnage dans le chenal.....	1	13	7	9	5	15	14	10	13	11
b) Autres.....	2	3	1	7	1	1	1	—	—	—
	3	16	8	16	6	16	15	10	13	11
Total.....	28	33	38	31	21	27	32	14	24	22

Appendice A (1)—*fin*

Détails	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
B. AU COURS DE L'ACCOSTAGE, DE L'APPAREIL- LAGE OU DU MOUILLAGE										
I. SINISTRES MAJEURS (avec ou sans perte de vic)										
a) Échouements majeurs.....	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1
b) Avaries majeures au navire.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vic)										
a) Échouements mineurs.....	—	—	1	—	4	—	4	—	—	1
b) Avaries mineures au navire:										
(i) Heurt d'un quai ou d'une installation.....	17	22	20	23	14	14	13	8	15	15
(ii) Collision avec un bâtiment à quai.....	8	3	2	5	—	2	5	4	5	—
(iii) Collision avec un bâtiment au mouillage ou à l'écluse.....	1	2	2	2	4*	1	—	3	—	—
(iv) Autres.....	2	1	2	3	2	3	4	3	—	—
	28	28	27	33	24	20	26	18	20	16
III. ACCIDENTS (sans avarie au navire)										
a) Dommages à un quai ou à une installation.....	1	2	—	—	3	4	1	1	—	1
b) Dommages aux bouées.....	1	—	—	—	—	1	2	—	—	—
c) Autres.....	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—
	2	2	—	—	3	6	3	2	—	1
IV. INCIDENTS (sans aucun dommage)										
a) Heurt d'un quai ou d'une installation.....	—	—	3	2	3	—	10	5	5	1
b) Collision avec un navire à quai.....	—	2	—	—	1	1	1	3	—	—
c) Collision avec un navire au mouillage ou à l'écluse.....	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
d) Heurt de bouées.....	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
e) Autres.....	—	—	1	—	1	5	4	3	2	6
	—	2	4	2	5	7	17	11	7	8
TOTAL.....	30	33	31	35	32	34	46	31	27	26
TOTAL GÉNÉRAL DES SINISTRES, ACCIDENTS ET INCI- DENTS MARITIMES.....	58	66	69	66	53	61	78	45	51	48

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS : pièce 1467.

*Au cours d'un de ces sinistres, un pilote de fleuve était à bord de l'un des bâtiments et un pilote de port à bord de l'autre.

†Trois pilotes de fleuve furent impliqués : deux à bord de l'un des bâtiments et un à bord de l'autre.

Appendice A (2)(a)

SINISTRES, ACCIDENTS ET INCIDENTS MARITIMES
IMPLIQUANT DES PILOTES DE FLEUVE DE MONTRÉAL

Les années 1965 et 1966 représentent respectivement celles où se sont produits le plus grand nombre et le plus petit nombre d'événements au cours de la dernière décennie. En voici le détail:

1965

A. EN COURS DE NAVIGATION

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

a) Perte ou abandon du navire

1. 10 avril—*Transatlantic* et *Hermes* s'abordent sur le lac Saint-Pierre, à la sortie est du mouillage de Yamachiche (Cf. p. 772).
2. 3 septembre—*Eastern Shell* et la goélette *Mont Blanc* s'abordent au cap Lévrard, par brume et la goélette sombre (Cf. p. 780).

b) Échouements majeurs

10 avril—*Tore Knudson*, sur le haut-fond de Saint-Augustin—cause: glaces.

c) Avaries graves au navire (autres que ci-dessus)

6 avril—*Middlesex Trader* et *Prins Mauritz* s'abordent à l'extrémité ouest de la barre de Saint-Augustin, au large de Saint-Nicolas (Cf. p. 780).

II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)

a) Échouements mineurs

1. 24 mai—*Angelic*, à Trois-Rivières—cause: erreur du pilote—pilote réprimandé.
2. 21 juin—*Maren Maersk*, à Trois-Rivières—erreur du pilote—pilote réprimandé.
3. 24 juin—*Charny*, à Lotbinière—cause: panne de l'appareil à gouverner.
4. 25 juillet—*R. Bruce Angus*, à Trois-Rivières—cause: erreur du pilote.
5. 26 juillet—*Hadar*, à Trois-Rivières—cause: erreur du pilote—avertissement au pilote.
6. 27 juillet—*Frank A. Sherman*, à Trois-Rivières—cause: erreur du pilote.
7. 28 août—*Monte Penalara*, à Pointe-des-Ormes—cause: erreur du pilote—pilote réprimandé.
8. 26 octobre—*Gray Master*, à Pointe-des-Ormes, au cours de la manœuvre.
9. 27 octobre—*Kasimov*, à Contrecoeur—cause: panne de l'appareil à gouverner.
10. 27 novembre—*Sunmount*, à Grondines—cause: mauvais temps et visibilité médiocre.

b) Avaries mineures au navire

1. 17 novembre—*Aristogelos* perd une patte d'ancre, à la pointe de la Confédération.
2. 27 novembre—*Lind* perd une ancre à Trois-Rivières, au cours de la manœuvre.

Circonscription de pilotage de Montréal

III. ACCIDENTS (sans avarie au navire)

a) Dommages aux bouées

16 septembre—heurt d'une bouée au large de l'Anse-au-Foulon, attribué au *Beate Bolton*.

b) Autres—Néant.

IV. INCIDENTS (sans aucun dommage)

a) Talonnage dans le chenal

1. 13 janvier—*Jos. Simard*, dans la traverse de l'île-aux-Vaches—cause: panne de machine.
2. 3 mars—*Hudson Transport*, dans le lac Saint-Pierre—cause: glace épaisse.
3. 3 avril—*Manchester Commerce*, dans le lac Saint-Pierre—cause: effet de succion de la rive (Cf. p. 773).
4. 12 avril—*Irvingwood*, à la pointe Bigot—cause: panne de machine.
5. 30 avril—*Lyngenfjord*, à Trois-Rivières—cause: panne d'énergie électrique.
6. 28 août—*Dea Brovig*, à l'île Hertel—cause: embardée du navire qui en dépassait un autre.
7. 14 septembre—*Inland*, à Varennes—cause: erreur du pilote—pilote réprimandé.
8. 23 septembre—*Valdahan*, à Lotbinière—cause: brume.
9. 27 octobre—*Tynemouth*, à Contrecoeur—cause: manœuvre pour éviter le *Kasimov*.
10. 5 novembre—*Rimouski*, à Sainte-Anne de Sorel—cause: panne de machine.
11. 27 novembre—*Irvingglen*, à la pointe Aubin—cause: le navire chasse par coup de vent.
12. 3 décembre—*Luebrenau*, à Longue-Pointe, au cours de la manœuvre.
13. 14 décembre—*Argentina*, dans le lac Saint-Pierre—cause: panne d'énergie électrique.
14. 25 décembre—*Hudson Transport*, dans le lac Saint-Pierre—cause: mauvaise visibilité.

b) Autres

7 octobre—*Amanda Transport* aborde *Maridan C.* à la pointe Citrouille—cause: effet de succion de la rive.

B. AU COURS DE L'ACOSTAGE, DE L'APPAREILLAGE, DU MOUILLAGE OU DE L'ENTRÉE DANS LA VOIE MARITIME

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

Néant.

II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)

a) Échouements mineurs

1. 29 mars—*Varhemus*, au hangar 11 à Trois-Rivières—cause: ensablement.
2. 10 mai—*Tindefjell*, dans le chenal de Varennes, en y mouillant par temps de brume.
3. 2 juin—*P. M. Crosbie*, dans le port de Montréal—cause: erreur du pilote—pilote réprimandé.
4. 4 décembre—*Sunvard*, à Sainte-Croix, en y mouillant par temps de brume.

b) Avaries mineures au navire

(i) Heurt d'un quai ou d'une installation:

1. 13 février—*Fenja Dan* heurte un quai dans le port de Montréal—cause: glaces, au cours de la manœuvre effectuée par le capitaine.
2. 19 avril—*Northern Shell* heurte un quai dans le port de Montréal—cause: courant.
3. 15 mai—*Learina* heurte le quai en manœuvrant dans le port de Québec.
4. 24 mai—*Angelic* heurte le quai, dans le port de Montréal—cause: rupture de la remorque.
5. 2 juin—*Alberto Lollighetti* heurte le quai, à Contreccœur—cause: vent.
6. 6 juin—*Piran* heurte le quai, dans le port de Montréal—cause: panne de machine.
7. 20 septembre—*T.R. McLagan* heurte le quai, dans le port de Montréal—cause: courant.
8. 26 septembre—*Flying Independent* heurte le quai, dans le port de Montréal—cause: remorqueur.
9. 4 novembre—*Arion* heurte le quai, dans le port de Montréal, au cours de la manœuvre.
10. 11 novembre—*Benitsk* heurte le conduit de chargement de l'élevateur de grain, dans le port de Montréal—cause: rupture de la remorque.
11. 14 novembre—*Krasnouralsjk* heurte le quai, à Sorel—cause: vent.
12. 15 décembre—*Holtheim* heurte le quai, dans le port de Montréal, au cours de la manœuvre.
13. 17 décembre—*Manchester Spinner* heurte le quai à l'île Ronde et s'échoue—cause: manœuvre par fort courant.

(ii) Collision avec un bâtiment, au cours de l'accostage ou de l'appareillage:

1. 13 mai—*Stolt Bjorn* aborde *Thomas* à quai dans le port de Montréal—cause: panne de machine.
2. 21 mai—H.M.S. *Scarborough* aborde H.M.S. *Tenby*, dans le port de Montréal—cause: manœuvre effectuée par son commandant.
3. 22 août—*Westmount* aborde *Polyxene C.* à quai dans le port de Montréal—cause: vent.
4. 18 septembre—*Georgian Bay* aborde *Marmarion* à quai dans le port de Montréal—cause: erreur du capitaine qui manœuvre lui-même son navire.
5. 8 novembre—*Empress of England* aborde *Lifjord*, à l'Anse-au-Fou-lon—cause: manœuvre par visibilité réduite.

(iii) Collision avec un bâtiment au mouillage ou à l'écluse:

Néant.

(iv) Autres:

1. 10 mars—*J.W. Paulin* heurte de son étrave la glace épaisse, dans le lac Saint-Pierre.
2. 21 septembre—*Athenian* perd une ancre à Batiscan—cause: rupture de la chaîne.
3. 20 novembre—*World Charity* endommage un canot de sauvetage sur une grue surplombant le quai, à Trois-Rivières.
4. 27 novembre—*Francisca Sartori* engage la remorque dans son hélice, en manœuvrant dans le port de Montréal.

III. ACCIDENTS (sans avarie au navire)

a) Dommages au quai

- 7 décembre—*Antonio* heurte une dalle de chargement à Sorel—cause: éclairage insuffisant du quai et dalle surplombant le côté du quai.

Circonscription de pilotage de Montréal

b) Dommages aux bouées

1. 23 avril—*Manchester Merchant* heurte une bouée en dérive en mouillant à Pointe-des-Ormes.
2. 24 novembre—*Dalny* heurte une bouée avec son hélice, en manœuvrant dans le port de Montréal. La bouée part à la dérive.

IV. INCIDENTS (sans aucun dommage)

a) Heurt d'un quai ou d'une installation

1. 3 avril—*Beaverash* heurte le quai, dans le port de Montréal—cause: glaces.
2. 9 mai—*Irish Cedar* heurte le quai, dans le port de Montréal—cause: courant.
3. 14 mai—*Mitshurinsk* heurte le quai en manœuvrant dans le port de Montréal.
4. 23 mai—*Mashashima Maru* heurte le quai, dans le port de Québec—cause: remorqueur.
5. 16 août—*Lucretia* heurte le quai, dans le port de Trois-Rivières, en manœuvrant.
6. 24 août—*Sugar Transporter* heurte le quai, dans le port de Montréal, en manœuvrant.
7. 27 août—*Rythme* heurte le quai, dans le port de Montréal, en manœuvrant.
8. 28 septembre—*Stolt Avenir* heurte le quai, à Trois-Rivières, en manœuvrant.
9. 30 septembre—*Morgana* heurte le quai, à Trois-Rivières, en manœuvrant.
10. 14 octobre—*Oriental Trader* heurte le quai, dans le port de Montréal, en manœuvrant.

b) Collision avec un bâtiment à quai

19 octobre—*Nasia River* touche *City of Birkenhead* à quai dans le port de Montréal, en manœuvrant.

c) Autres

1. 15 janvier—*Jos. Simard* heurte de la glace épaisse en mouillant, par brume, à Saint-Nicolas.
2. 29 avril—*Kovrov* heurte une bouée, au large de l'Anse-au-Foulon—cause: remorqueur.
3. 10 août—*Dimitros* s'échoue dans le port de Sorel—cause: trop fort tirant d'eau.
4. 14 août—*Mellum* heurte la rive, dans le lac Saint-Pierre, en mouillant par brume épaisse.
5. 17 octobre—*Cape Breton Miner* rague contre la rive à l'entrée de la Voie maritime, en manœuvrant.
6. 21 octobre—*Oriental Trader* touche une bouée à Trois-Rivières—cause: panne de machine.

Appendice A (2)(b)

1966

A. EN COURS DE NAVIGATION

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

a) Perte ou abandon du navire

30 septembre—La drague *Manseau 101* coule près du pont de Québec, dans le Saint-Laurent, par suite de la perte de stabilité due à son mauvais état de navigabilité—dix pertes de vie. (Cf. p. 774).

b) Échouements majeurs

27 septembre—*Akademic Schumansky* touche le fond près de Deschaillons—cause: trop fort tirant d'eau.

c) Avaries graves au navire (autres que ci-dessus)

9 juin—*Vancalt* et *Comeaudoc* entrent en collision au large de la pointe Citrouille—cause: panne de l'appareil à gouverner du *Vancalt*.

II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)

Néant.

III. ACCIDENTS (sans avarie au navire)

a) Dommages aux bouées

23 septembre—*T.R. McLagan* heurte une bouée au large de Longue-Pointe—cause: abattée due au vent.

b) Autres

Néant.

IV. INCIDENTS (sans aucun dommage)

a) Talonnage dans le chenal

1. 8 janvier—*Rava Russkala*, dans le lac Saint-Pierre—cause: état des glaces.
2. 24 février—*Hudson Transport*, à Champlain—cause: glace épaisse.
3. 1^{er} mai—*Rudolf Oldendorf*, dans le chenal de Verchères—cause: erreur du pilote.
4. 5 juillet—*Redwing*, au large de la pointe Citrouille—cause inconnue.
5. 20 septembre—*Hein Hoyer*, au large de Longue-Pointe—cause: panne de machine.
6. 5 octobre—*Stolt Avenir*, à Trois-Rivières—cause: erreur du pilote.
7. 29 octobre—*Border Falcon*, à l'île Hertel—cause: panne de machine.
8. 4 novembre—*Liquidady*, au cap Saint-Michel, étant en remorque.
9. 22 novembre—*Frank A. Sherman*, dans le Saint-Laurent—cause: brume.
10. 5 décembre—*Brilliance*, au large de Grondines—cause: brume.

b) Autres

Néant.

B. AU COURS DE L'ACOSTAGE, DE L'APPAREILLAGE, DU MOUILLAGE OU DE L'ENTRÉE DANS LA VOIE MARITIME

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

Néant.

Circonscription de pilotage de Montréal

II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)

a) Échouements mineurs

Néant.

b) Avaries mineures au navire

(i) Heurt d'un quai ou d'une installation:

1. 26 avril—*Rasnoeselo* heurte le quai, à Sorel, en manœuvrant.
2. 12 mai—*Nymphe* heurte le quai, à Sorel—cause: vent.
3. 17 mai—*Thorshope* heurte le quai au cours de l'accostage à Montréal—cause: erreur de l'homme de barre.
4. 9 juin—*Atlantic Hope* heurte le quai, à Sorel—cause: vent violent.
5. 11 août—*Venus* heurte le quai au cours de l'accostage à Trois-Rivières—cause: petits fonds et fort tirant d'eau.
6. 18 septembre—*Cadiz* heurte le quai en accostant à Montréal—cause: erreur de manœuvre de la machine.
7. 25 septembre—*Helga Witt* heurte le quai, à Trois-Rivières, en manœuvrant.
8. 30 septembre—*Tobias Maersk* heurte le quai, à Montréal, au cours de l'accostage.

(ii) Collision avec un bâtiment au cours de l'accostage ou de l'appareillage:

1. 20 juin—*Prospero* touche *Detector* amarré à quai à Trois-Rivières—cause: vent.
2. 6 juillet—*Frankcliffe Hall* s'échoue dans le port de Montréal et touche *Gloxinia* au cours d'une rafale de vent.
3. 24 septembre—*Belline* touche un bâtiment non nommé, au cours de l'accostage à Trois-Rivières.
4. 7 décembre—*Lunderfjell* touche *Fallsenstein* au cours de l'appareillage de Montréal—cause: la remorque saute du croc.

(iii) Collision avec un bâtiment au mouillage ou à l'écluse:

1. 13 mai—*Grovsdale* touche *Susan Fritzen* en mouillant à Lanoraie—cause: panne de guindeau.
2. 19 mai—*Nervion* aborde *Shelter Bay* mouillé à Sorel—cause: manœuvre par fort vent.
3. 9 novembre—*Photon* aborde *Katarina* mouillé au large de Saint-Nicolas—cause: brume (Cf. p. 780).

(iv) Autres:

1. 29 avril—*Sir Thomas Shaughnessy* heurte la culée du pont, dans le port de Sorel, au cours de la manœuvre.
2. 17 août—*Montreal City* heurte de son arrière le mur de l'écluse de Saint-Lambert, au cours de la manœuvre.
3. 3 décembre—*Katarina* laisse tomber accidentellement son ancre, au large de Pointe-des-Ormes—cause: défaillance du guindeau.

III. ACCIDENTS (sans avarie au navire)

a) Dommages à un quai ou à une installation

25 octobre—*Yuri Gagarine* heurte et démolit une grue du quai, à Sorel—cause: erreur du pilote.

b) Dommages aux bouées

Néant.

c) Autres

4 septembre—*Exilona* heurte le mur d'approche—cause: vent.

IV. INCIDENTS (sans aucun dommage)

a) Heurt d'un quai ou d'une installation

1. 6 mai—*Mormacsaga* heurte le quai au cours de l'appareillage de Montréal.
2. 24 juin—*Pic River* heurte le quai, dans le port de Québec, au cours de la manœuvre.
3. 16 novembre—*Cairnglen* heurte le quai, à Sorel, au cours de la manœuvre.
4. 22 novembre—*Charlton Mira* heurte le quai, à Montréal, au cours de la manœuvre.
5. 6 décembre—*Rudolf Oldendorf* heurte le quai, à Trois-Rivières, au cours de l'appareillage.

b) Collision avec un bâtiment à quai

1. 25 avril—*P.M. Crosbie* touche *Charny*, dans le port de Montréal au cours de l'appareillage.
2. 6 juillet—*Mormacland* touche *Hiram* en appareillant de Trois-Rivières—cause: vent.
3. 2 septembre—*Yildun* dérive sur *Mormacdawn* amarré dans le port de Montréal—cause: panne de machine.

c) Autres

1. 2 juin—*Komsomolobz Uzbekistana* talonne dans le port de Montréal—cause: erreur de l'homme de barre.
2. 12 juin—*Mormacpine* s'échoue dans le port de Montréal—cause: erreur du pilote.
3. 30 juillet—*Kertis* touche le bord du chenal, dans le port de Montréal—cause: panne de machine.

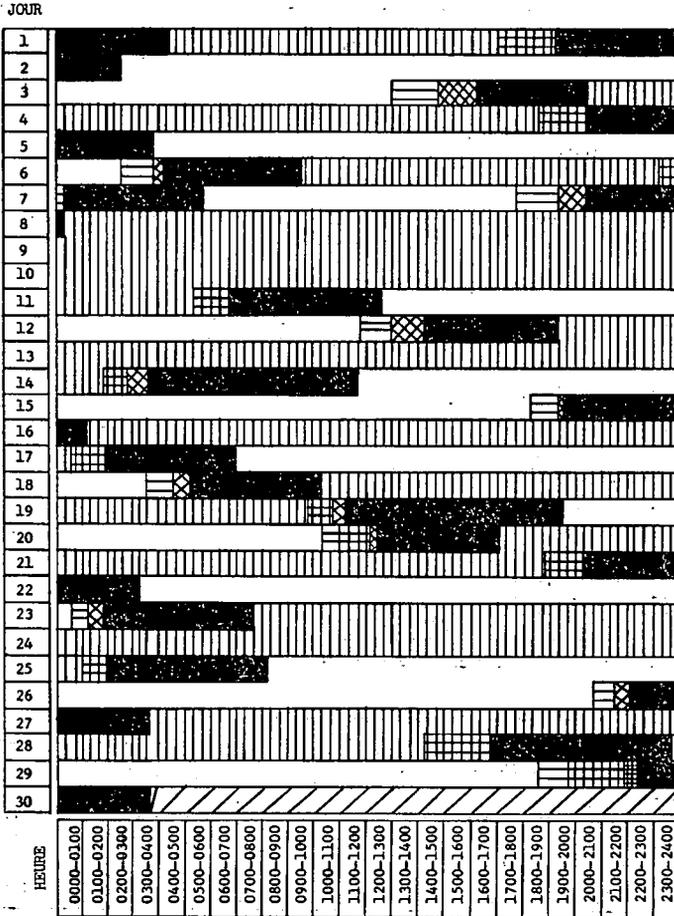
SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1467.

Appendice B (1) (a)
 VOLUME DE TRAVAIL DU PILOTE DE FLEUVE
 (MONTRÉAL) J. B. BÉLANGER
 JUIN 1962



SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: appendice B (2) (a).

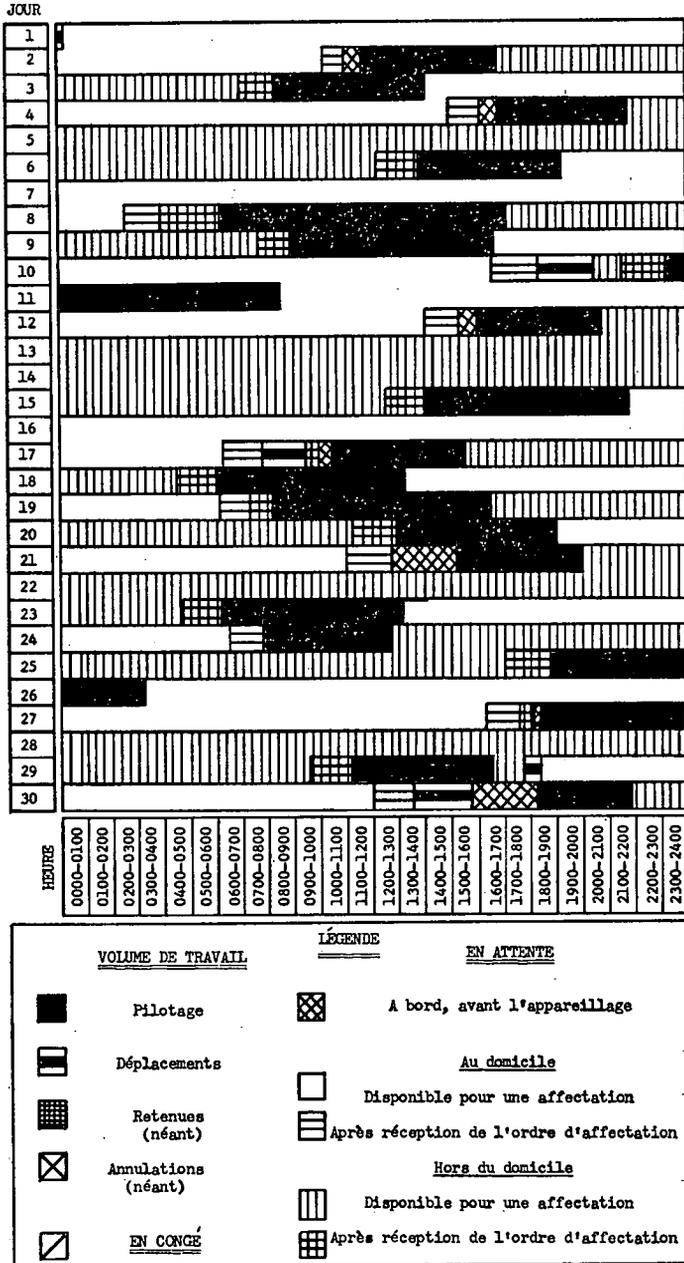
Appendice B (1) (b)
 VOLUME DE TRAVAIL DU PILOTE DE FLEUVE
 (MONTRÉAL) J. B. BÉLANGER
 JUIN 1963



VOLUME DE TRAVAIL		LÉGENDE	
	Pilotage		A bord, avant l'appareillage
	Déplacements (néant)		Au domicile
	Retenues		Disponible pour une affectation
	Annulations (néant)		Après réception de l'ordre d'affectation
	EN CONGÉ		Hors du domicile
			Disponible pour une affectation
			Après réception de l'ordre d'affectation

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: appendice B (2) (a).

Appendice B (1) (c)
 VOLUME DE TRAVAIL DU PILOTE DE FLEUVE
 (MONTRÉAL) J. B. BÉLANGER
 JUIN 1964



SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: appendice B (2) (a).

Appendice B (2) (a)

TABLEAU COMPARATIF DU VOLUME DE TRAVAIL DU PILOTE
J. B. BÉLANGER AU COURS DES MOIS DE JUIN
1962, 1963 et 1964

Poste	Juin 1962			Juin 1963			Juin 1964					
	dates	j	h	mn	dates	j	h	mn	dates	j	h	mn
<i>Trajets:</i>												
Montréal- Trois-Rivières.....	2	4	30	1	4	25	2	5	10			
	5	5	5	3	4	10	4	5	0			
	8	4	40	6	5	20	12	4	40			
	13	4	35	7-8	3	55	21	4	45			
	23	7	5	12	5	10	24	4	40			
	28	7	20	15-16	5	40	—		0			
	—		0	18	4	55	—		0			
	—		0	23	5	50	—		0			
	—		0	26-27	5	30	—		0			
		1	9	15		1	20	55		1	0	15
Trois-Rivières- Montréal.....	7	7	30	1-2	7	20	3	5	45			
	12	7	25	4-5	7	25	6	5	25			
	15	7	15	7	5	30	15	7	45			
	25	9	5	11	5	50	20	6	5			
	27	7	25	14	8	10	23	7	0			
	—		0	17	5	5	—		0			
	—		0	19	8	10	—		0			
	—		0	21-22	7	0	—		0			
	—		0	26	6	10	—		0			
	—		0	28	7	0	—		0			
		1	14	40		2	19	40		1	8	0
St-Lambert- Trois-Rivières.....	20-21	4	55	20	4	40	8	10	55			
	26	5	0	29-30	5	15	19	8	10			
	—		0	—		0	27	5	35			
		9	55		9	55		1	0	40		
Trois-Rivières- St-Lambert.....	21-22	7	45	—		0	9	7	40			
	—		0	—		0	10-11	9	20			
	—		0	—		0	18	7	15			
	—		0	—		0	25-26	8	30			
		7	45			0		1	8	45		
Trois-Rivières- Sorel.....	4	3	10	—		0	—		0			
	9	4	10	—		0	—		0			
	29	2	40	—		0	—		0			
		10	0			0			0			

Circonscription de pilotage de Montréal

Poste	Juin 1962				Juin 1963				Juin 1964			
	dates	j	h	mn	dates	j	h	mn	dates	j	h	mn
Sorel-Trois-Rivières.....	—		0		—		0		17	5	5	
Trois-Rivières-Contreccœur.....	—		0		—		0		29	5	15	
Contreccœur-Trois-Rivières.....	—		0		—		0		30	3	30	
St-Lambert-Lanoraie.....	1		3	10	—		0		—			0
			3	10				0			13	50
<i>Mouvements: Sorel.....</i>	6			45	—			0	—			0
	29		1	30	—			0	—			0
			2	15				0				0
<i>Temps total de pilotage:.....</i>		4	9	0		5	2	30		5	7	30
<i>Retenues:</i>												
Lanoraie.....	21		4	50	—			0	—			0
Sorel.....	29		3	25	—			0	—			0
Voie maritime.....	—			0	29			30	—			0
			8	15				30				0
<i>Annulations.....</i>				0				0				0
<i>Attente de l'appareillage après l'heure de présentation à bord:</i>												
Montréal.....	2			15	3	1		25	2			40
	5			40	6			25	4			45
	8			20	11	1		00	12			40
	13			30	12	1		10	21	2		30
	23			40	15			10	24			10
	28			30	18			45	—			0
	—			0	23			35	—			0
	—			0	26			40	—			0
			2	55			6	10			4	45
Trois-Rivières.....	—			0	14			50	—			0
	—			0	19			30	—			0
Saint-Lambert.....	1			10	20			15	27			15
	20			15	—			0	—			0
Sorel.....	6		1	20	—			0	17			30
Contreccœur.....	30			5	—			0	30	2		40
			4	45			7	45			8	10

Poste	Juin 1962				Juin 1963				Juin 1964				
	dates	j	h	mn	dates	j	h	mn	dates	j	h	mn	
<i>Déplacements par voie de terre</i>													
Montréal- Trois-Rivières.....	11		2	5	—			0	10		2	5	
Trois-Rivières- Sorel.....	6		1	50	—			0	—			0	
Montréal-Sorel.....	—			0	—			0	17		1	40	
Sorel-Montréal.....	4		1	35	—			0	1			15*	
	9		1	40	—			0	—			0	
	29		1	40	—			0	—			0	
Montréal- Contreccœur.....	30		1	10	—			0	30		2	5	
Contreccœur- Montréal.....	—			0	—			0	29		1	0	
Lanoraie-Montréal.	1		1	35	—			0	—			0	
			11	35				0			7	5	
<i>Hors du domicile en attente d'une affectation</i>													
Trois-Rivières.....	2- 4	1	18	50	1		12	35	2- 3		14	10	
	5- 6		16	25	3- 4		22	10	4- 6	1	14	25	
	6- 7		14	15	6		13	40	8- 9		14	35	
	8- 9		20	30	8-11	3	5	5	10		1	5	
	11		2	30	12-14	1	6	30	12-15	2	15	50	
	12		4	30	16-17		23	20	17-18		13	0	
	13-15	1	2	45	18-19		23	35	19-20		18	50	
	21		14	35	20-21	1	1	40	21-23	1	8	45	
	23-25	1	6	15	23-25	1	17	20	24-25	1	4	20	
	26-27		12	15	27-28	1	10	40	27-29	1	9	35	
	28-29		20	30	—			0	30		2	10	
			8	13	20		12	16	35		10	20	45
Sorel.....	4			10	—			0	—			0	
	9			55	—			0	—			0	
	29		1	5	—			0	—			0	
Contreccœur.....	—			0	—			0	29		1	15	
Lanoraie.....	1			50	—			0	—			0	
			8	16	20		12	16	35		10	22	0
<i>Hors du domicile après réception de l'ordre d'affectation</i>													
Trois-Rivières.....	4		1	35	1		2	10	3		1	20	
	6			15	4		1	50	6		1	35	
	7		1	50	6- 7		1	5	9		1	15	
	9		2	5	11		1	25	10		1	40	
	12		1	15	14			55	15		1	30	
	15		1	15	17		1	25	18		1	30	
	21		2	0	19		1	0	20		1	40	
	25		1	20	21		1	30	23		1	25	
	27		1	30	25		1	0	25		1	45	
	29		1	25	28		2	25	29		1	40	
			14	30			14	45			15	20	

*Reste de déplacement par voie de terre du 31 mai 1964.

Circonscription de pilotage de Montréal

Poste	Juin 1962				Juin 1963				Juin 1964			
	dates	j	h	mn	dates	j	h	mn	dates	j	h	mn
Écluse St-Lambert..	1		1	0	—			0	—			0
	20			40	—			0	—			0
	26			30	—			0	—			0
Sorel.....	6			20	—			0	17			30
Contreccœur.....	30			10	—			0	—			0
	<hr/>			17 10	<hr/>			14 45	<hr/>			15 50
<i>Au domicile—</i>												
<i>En attente d'une</i>												
<i>affection.....</i>	1		8	10	2-3	1	10	30	1-2	1	9	55
	1-2		22	0	5-6		22	45	3-4	1	0	55
	4-5		17	30	7		11	55	6-8	1	7	15
	7-8		15	40	11-12		23	15	9-10		23	55
	9-11	1	18	35	14-15	1	6	30	11-12	1	5	30
	12-13	1	3	50	17-18		20	30	15-17	1	8	30
	18-20	2	19	10	19-20		14	50	18-19		16	50
	22-23	1	4	20	22-23		21	15	20-21		16	0
	25-26		18	50	25-26	1	12	20	23-24		17	20
	27-28		12	5	28-29		18	50	26-27	1	13	0
	29-30		23	45	—			0	29-30		17	20
	<hr/>			11 19 55	<hr/>			9 18 40	<hr/>			11 16 30
<i>En attente après</i>												
<i>réception de l'ordre</i>												
<i>d'affection.....</i>	1		1	20	3		1	45	2			50
	2		1	40	6		1	15	4		1	5
	5		1	5	11		1	40	8		3	40
	8		1	15	12		1	10	10		1	50
	11		2	45	15		1	5	12		1	20
	13		1	40	18		1	0	17		1	30
	20		1	20	20		1	55	19		2	10
	23		1	10	23			45	21		1	45
	26		1	30	26			55	24		1	20
	28		1	10	29		3	20	27		1	50
	30		5	5	—			0	30		1	35
	<hr/>			20 0	<hr/>			14 50	<hr/>			18 55
<i>En congé.....</i>	15-17	2	13	0	30		20	25	—			0
	<hr/>			30 0 0	<hr/>			30 0 0	<hr/>			30 0 0

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 781.

Appendice B (2) (b)

RÉSUMÉ COMPARATIF DU VOLUME DE TRAVAIL DU PILOTE
J. B. BÉLANGER AU COURS DES MOIS DE JUIN
1962, 1963 et 1964

Poste	Juin 1962			Juin 1963			Juin 1964		
	Tours*	h	mn	Tours	h	mn	Tours	h	mn
<i>Trajets</i>									
Montréal-Trois-Rivières.....	6	33	15	9	44	55	5	24	15
Trois-Rivières-Montréal.....	5	38	40	10	67	40	5	32	0
Saint-Lambert-Trois-Rivières.....	2	9	55	2	9	55	3	24	40
Trois-Rivières-Saint-Lambert.....	1	7	45	—	0	0	4	32	45
Sorel-Trois-Rivières.....	—	—	0	—	—	0	1	5	5
Trois-Rivières-Sorel.....	3	10	0	—	—	0	—	—	0
Contreccœur-Trois-Rivières.....	—	—	0	—	—	0	1	3	30
Trois-Rivières-Contreccœur.....	—	—	0	—	—	0	1	5	15
Saint-Lambert-Lanoraie.....	1	3	10	—	—	0	—	—	0
Total.....	18	102	45	21	122	30	20	127	30
Mouvements: Sorel.....	2	2	15	—	—	0	—	—	0
Temps total de pilotage.....	20	105	0	21	122	30	20	127	30
<i>Retenues</i>									
Lanoraie.....	1	4	50	—	—	0	—	—	0
Sorel.....	1	3	25	—	—	0	—	—	0
Voie maritime.....	—	—	0	1	—	30	—	—	0
Annulations.....	—	—	0	—	—	0	—	—	0
Temps total rémunéré.....	22	113	15	22	123	0	20	127	30
<i>Déplacements (voie de terre)</i>									
Montréal-Trois-Rivières.....	1	2	5	—	—	0	1	2	5
Sorel-Montréal.....	3	4	55	—	—	0	1	—	15
Montréal-Sorel.....	—	—	0	—	—	0	1	1	40
Trois-Rivières-Sorel.....	1	1	50	—	—	0	—	—	0
Contreccœur-Montréal.....	—	—	0	—	—	0	1	1	0
Montréal-Contreccœur.....	1	1	10	—	—	0	1	2	5
Lanoraie-Montréal.....	1	1	35	—	—	0	—	—	0
Total.....	7	11	35	—	—	0	5	7	5
Volume de travail total.....		124	50		123	0		134	35

Circonscription de pilotage de Montréal

Poste	Juin 1962			Juin 1963			Juin 1964		
	Tours*	h	mn	Tours	h	mn	Tours	h	mn
<i>En attente—A bord, avant l'appareillage</i>									
Montréal.....	6	2	55	8	6	10	5	4	45
Trois-Rivières.....	—		0	2	1	20	—		0
Saint-Lambert.....	2		25	1		15	1		15
Sorel.....	1	1	20	—		0	1		30
Contrecoeur.....	1		30	—		0	1	2	40
Temps total d'attente à bord.....	10	4	45	11	7	45	8	8	10
Temps total en affectations.....		129	35		130	45		142	45
<i>Hors du domicile</i>									
Trois-Rivières.....	11	219	50	10	319	20	11	276	5
Écluse de Saint-Lambert.....	3	2	10	—		0	—		0
Sorel.....	3	2	30	—		0	1		30
Contrecoeur.....	1		10	—		0	1	1	15
Lanoraie.....	1		50	—		0	—		0
Temps total d'attente hors du domicile.....	19	225	30	10	319	20	13	277	50
Temps total hors du domicile.....		355	5		450	5		420	35
<i>Au domicile</i>									
Disponible pour affectation.....	11	285	55	10	234	40	11	280	30
Après réception de l'ordre d'affectation.....	11	20	0	10	14	50	11	18	55
Temps total de disponibilité pour le service.....		659	0		699	35		720	0
En congé.....	1	61	0	1	20	25	—		0
		720			720			720	
		(30 jours)			(30 jours)			(30 jours)	

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: appendice B (2)(a).

*Dans les tableaux de ce genre, *tours* signifie *nombre de fois* pour les postes autres que les affectations.

Appendice B (3) (a)

RÉSUMÉ COMPARATIF DU VOLUME DE TRAVAIL DU PILOTE DE
FLEUVE LE PLUS ACTIF AU COURS DU MOIS
LE PLUS CHARGÉ—1962, 1963 et 1964

Poste	Juillet 1962 Pilote Gaston Daneau			Novembre 1963 Pilote J. A. M. Couët			Juillet 1964 Pilote Adrien Arcand		
	Tours	h	mn	Tours	h	mn	Tours	h	mn
<i>Trajets</i>									
Montréal—Trois-Rivières.....	8	45	5	6	30	25	0	—	—
Trois-Rivières—Montréal.....	9	70	45	6	40	20	0	—	—
Saint-Lambert—Trois-Rivières.....	0	—	—	3	25	40	0	—	—
Trois-Rivières—Saint-Lambert.....	0	—	—	1	8	30	0	—	—
Québec—Trois-Rivières.....	0	—	—	0	—	—	13	87	15
Trois-Rivières—Québec.....	0	—	—	0	—	—	12	70	40
Autres.....	4	19	50	3	9	50	0	—	—
<i>Mouvements</i>	1	—	40	5	(incl. dans les trajets)		6	8	30
Temps total de pilotage	136 20			114 45			166 25		
<i>Retenues</i>	8	43	50	6	65	20	2	8	30
<i>Annulations</i>	0	—	—	0	—	—	0	—	—
<i>En voyage (voie de terre)</i> ..	0	—	—	1	3	0	0	—	—
Volume de travail total	180 10			183 5			150 55		
<i>En attente</i>									
Hors du domicile.....	9	264	45	9	196	25	19	288	15
Disponible—au domicile.....	10	299	5	10	340	25	13	280	50
	31 jours			30 jours			31 jours		

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 790.

Appendice B. (3)(b)

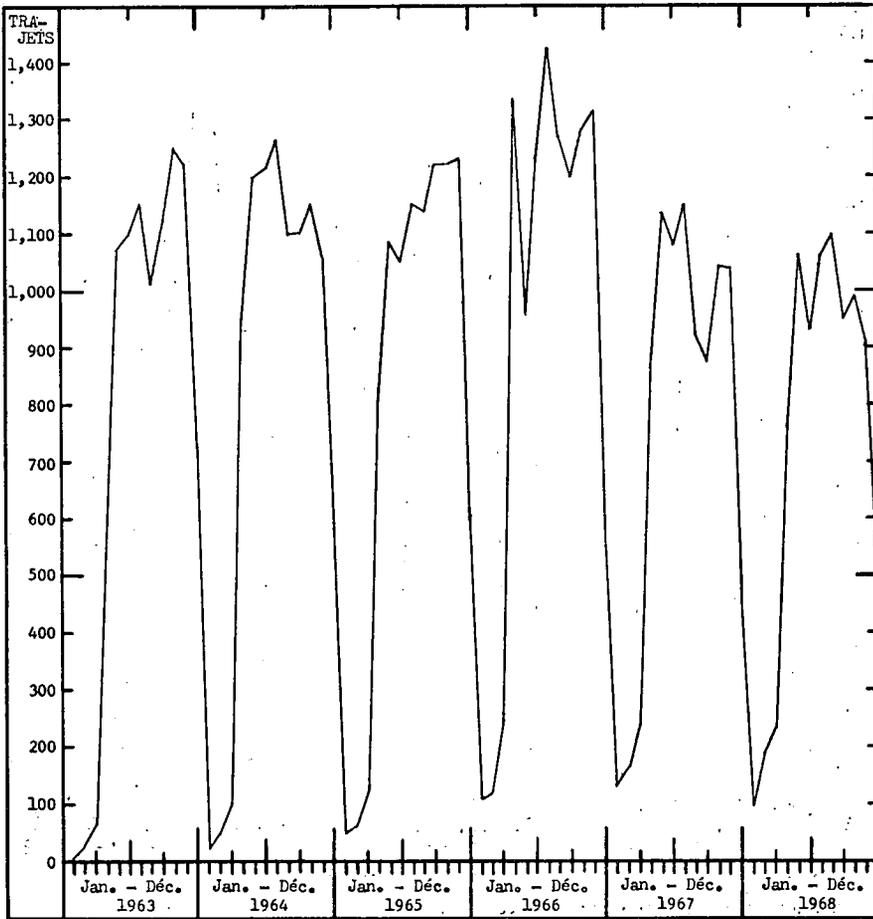
RÉSUMÉ COMPARATIF DU VOLUME DE TRAVAIL DU
PILOTE DE FLEUVE LE PLUS ACTIF AU COURS
DU MOIS LE MOINS CHARGÉ—1962, 1963 et 1964

Poste	Septembre 1962 Pilote Henri Bernier			Mai 1963 Pilote G. E. Perreault			Septembre 1964 Pilote Horace Perron		
	Tours	h	mn	Tours	h	mn	Tours	h	mn
<i>Trajets</i>									
Montréal-Trois-Rivières.....	0		—	5	25	5	8	43	50
Trois-Rivières-Montréal.....	0		—	7	49	55	8	52	40
Saint-Lambert-Trois-Rivières.....	0		—	3	15	0	2	12	45
Trois-Rivières-Saint-Lambert.....	0		—	1	13	30	3	30	20
Québec-Trois-Rivières.....	10	75	15	0		—	0		—
Trois-Rivières-Québec.....	10	55	30	0		—	0		—
Autres.....	0		—	2	10	30	0		—
<i>Mouvements</i>	0		—	0		—	1		(incl. dans les trajets)
Temps total de pilotage		310	45		114	0		139	35
<i>Retenues</i>	2	28	0	4	35	20	3	3	55
<i>Annulations</i>	0		—	0		—	0		—
<i>En voyage (voie de terre)</i> ..	0		—	0		—	1	3	20
Volume de travail total		158	45		149	20		146	50
<i>En attente</i>									
Hors du domicile.....	10	244	35	9	184	50	11	194	45
Disponible-au domicile.....	11	316	40	10	409	50	11	378	25
		30 jours			31 jours			30 jours	

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 791.

Appendice C (1) (a)

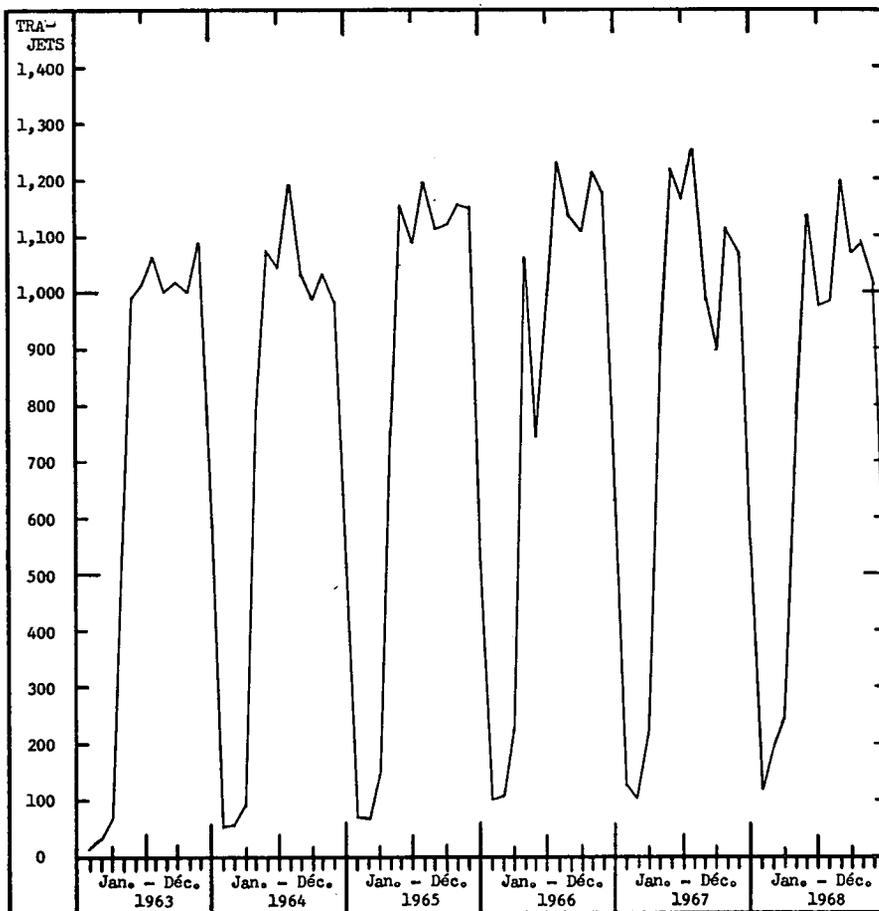
COMPARAISON DU NOMBRE MENSUEL DE TRAJETS
DES PILOTES DE FLEUVE (MONTRÉAL) ENTRE
MONTRÉAL ET TROIS-RIVIÈRES
1963-1968



SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: appendice C (2).

Appendice C (1) (b)

COMPARAISON DU NOMBRE MENSUEL DE TRAJETS
DES PILOTES DE FLEUVE (MONTRÉAL) ENTRE
QUÉBEC ET TROIS-RIVIÈRES
1963-1968



SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: appendice C (2).

Appendice C (2)

NOMBRE TOTAL MENSUEL DE TRAJETS EFFECTUÉS PAR LES
PILOTES DE FLEUVE 1963-1968

Mois	1963	1964	1965	1966	1967	1968
<i>a) Entre Montréal et Trois-Rivières</i>						
Janvier.....	1	22	56	110	129	98
Février.....	27	52	65	120	155	191
Mars.....	67	98	127	239	238	235
Avril.....	577	947	797	1,338	864	766
Mai.....	1,071	1,207	1,086	958	1,135	1,062
Juin.....	1,097	1,216	1,054	1,231	1,080	928
Juillet.....	1,150	1,266	1,152	1,423	1,151	1,062
Août.....	1,014	1,106	1,143	1,273	921	1,098
Septembre.....	1,116	1,108	1,211	1,200	876	947
Octobre.....	1,249	1,154	1,215	1,282	1,045	991
Novembre.....	1,222	1,065	1,236	1,316	1,040	908
Décembre.....	727	582	596	583	453	493
<i>b) Entre Québec et Trois-Rivières</i>						
Janvier.....	17	50	68	102	124	119
Février.....	34	54	64	107	102	193
Mars.....	67	92	145	226	221	244
Avril.....	531	790	755	1,061	903	785
Mai.....	987	1,074	1,149	742	1,217	1,137
Juin.....	1,018	1,043	1,091	998	1,166	975
Juillet.....	1,066	1,187	1,195	1,230	1,248	985
Août.....	1,000	1,030	1,114	1,134	985	1,195
Septembre.....	1,021	998	1,120	1,108	899	1,068
Octobre.....	1,002	1,034	1,157	1,209	1,116	1,087
Novembre.....	1,091	984	1,153	1,178	1,068	1,013
Décembre.....	686	519	523	630	554	489
<i>c) Nombre total annuel de trajets</i>						
a) Secteur supérieur.....	9,318	9,823	9,738	11,073	9,087	8,779
b) Secteur inférieur.....	8,520	8,855	9,534	9,725	9,603	9,290
TOTAL.....	17,838	18,678	19,272	20,798	18,690	18,069

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1539y.

Appendice D (1)
 CIRCONSCRIPTION FLUVIALE DE MONTRÉAL
 TABLEAU COMPARATIF DES TRAJETS D'HIVER
 NOMBRE TOTAL DE TRAJETS

Date	Vers l'amont et vers l'aval				Vers l'amont				Vers l'aval						
	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65
Déc.															
1-7.....	304	320	412	449	331	94	112	144	181	124	210	208	268	268	207
8-15.....	112	144	169	288	196	45	52	63	107	46	67	92	106	181	150
16-31.....	12	21	24	115	101	5	5	10	27	34	7	16	14	88	67
	428	485	605	852	628	144	169	217	315	204	284	316	388	537	424
Janv.															
1-15.....	0	2	2	12	18	0	1	1	7	8	0	1	1	5	10
16-31.....	0	2	6	15	3	0	1	5	7	3	0	1	1	8	0
Fév.															
1-15.....	0	4	9	26	36	0	3	3	14	18	0	1	6	12	18
16-28.....	8	8	22	20	48	5	3	14	8	24	3	5	8	12	24
Mars															
1-15.....	11	29	18	57	56	5	17	10	29	28	6	12	8	28	28
16-31.....	15	29	47	41	71	11	16	28	28	45	4	13	19	13	26
	34	74	104	171	232	21	41	61	93	126	13	33	43	78	106
Avril															
1-8.....	23	35	20	147	112	20	30	16	102	66	3	5	4	45	46
TOTAL.....	485	594	729	1,170	972	185	240	294	510	396	300	354	435	660	576

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1464f. Un transit complet compte pour 2 trajets; un demi-transit compte pour 1 trajet.

Appendice D (2)—NOMBRE TOTAL DE TRAJETS ET DE DEMI-TRAJETS

Date	Transits complets— Secteurs supérieur et inférieur				Demi-transits—Secteur inférieur				Demi-transits—Secteur supérieur						
	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65
	<i>Trajets vers l'amont</i>														
Déc. 1-7	70	80	124	150	108	6	4	8	8	4	18	28	12	23	12
8-15	30	38	48	74	34	6	3	9	10	5	9	11	6	23	7
16-31	2	2	4	14	26	2	3	2	10	4	1	0	4	3	4
Total	102	120	176	238	168	14	10	19	28	13	28	39	22	49	23
Janv. 1-15	0	0	0	2	4	0	1	1	5	2	0	0	0	0	2
16-31	0	0	2	6	0	0	1	3	0	1	0	0	0	1	2
Fév. 1-15	0	0	2	12	16	0	2	1	1	1	0	1	0	1	1
16-28	4	2	12	8	24	0	1	1	0	0	1	0	1	0	0
Mars 1-15	4	14	10	26	26	0	2	0	2	1	1	1	0	1	2
16-31	10	16	24	22	44	1	0	2	5	1	0	0	2	1	0
Total	18	32	50	76	114	1	7	8	13	5	2	2	3	4	7
Avril 1-8	6	28	6	86	62	8	2	8	9	0	6	0	2	7	4
Total	126	180	232	400	344	23	19	35	50	18	36	41	27	60	34
<i>Trajets vers l'aval</i>															
Déc. 1-7	150	140	230	214	180	22	27	18	18	11	38	41	20	36	16
8-15	46	72	82	146	126	9	7	10	12	12	12	13	14	23	12
16-31	6	10	8	56	52	1	4	4	20	7	0	2	2	12	8
Total	202	222	320	416	358	32	38	32	50	30	50	56	36	71	36
Janv. 1-15	0	0	0	2	8	0	1	1	3	2	0	0	0	0	0
16-31	0	0	0	2	0	0	1	1	4	0	0	0	0	2	0
Fév. 1-15	0	0	4	8	14	0	0	1	2	2	0	0	0	2	2
16-28	2	4	6	12	24	0	1	1	0	0	1	1	0	1	0
Mars 1-15	6	10	8	24	26	0	2	0	2	0	0	0	0	2	2
16-31	2	12	18	6	24	1	0	1	3	1	1	1	1	4	1
Total	10	26	36	54	96	1	6	6	14	5	2	1	1	10	5
Avril 1-8	2	0	4	28	40	1	2	0	5	0	0	3	0	12	6
Total	214	248	360	498	494	34	46	38	69	35	52	60	37	93	47
TOTAL GÉNÉRAL	340	428	592	898	838	57	65	73	119	53	88	101	64	153	81

Appendice D (3)
NOMBRE DE TRAJETS ININTERROMPUS

Date	Transits complets— Secteurs supérieur et inférieur					Demi-transits—Secteur inférieur					Demi-transits—Secteur supérieur					
	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65	
		36	48	112	96	80	6	4	8	7	3	16	28	12	22	12
<i>Trajets vers l'amont</i>																
<i>Dec.</i>																
1- 7.....	12	16	40	26	12	6	2	9	7	2	8	11	6	23	6	
8-15.....	2	0	2	8	6	1	3	2	4	2	1	0	4	2	4	
16-31.....	0	0	0	0	2	0	0	1	5	2	0	0	0	0	1	
<i>Janv.</i>																
1-15.....	0	0	0	6	0	0	1	3	0	1	0	0	0	1	2	
16-31.....	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1	1	
<i>Fév.</i>																
1-15.....	0	0	0	12	6	0	2	1	1	0	1	0	1	0	0	
16-28.....	0	0	8	6	22	0	1	1	0	0	1	0	1	0	0	
<i>Mars</i>																
1-15.....	2	6	8	18	20	0	2	0	2	0	0	1	0	1	2	
16-31.....	8	14	22	22	36	1	0	2	5	1	0	0	2	1	0	
<i>Avril</i>																
1- 8.....	4	8	2	80	56	6	1	8	8	0	5	0	2	7	4	
Total.....	64	92	194	274	240	20	16	35	39	12	31	41	27	58	32	
<i>Trajets vers l'aval</i>																
<i>Dec.</i>																
1- 7.....	106	108	208	168	138	21	24	18	18	9	34	39	20	34	14	
8-15.....	32	48	66	86	82	8	7	10	12	11	10	12	14	19	12	
16-31.....	0	6	4	36	20	1	4	4	20	7	0	2	2	9	7	
<i>Janv.</i>																
1-15.....	0	0	0	2	8	0	1	1	3	2	0	0	0	0	0	
16-31.....	0	0	0	0	0	0	1	1	3	0	0	0	0	0	0	
<i>Fév.</i>																
1-15.....	0	0	0	6	12	0	1	1	2	2	0	0	0	2	1	
16-28.....	0	0	2	10	20	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	
<i>Mars</i>																
1-15.....	0	2	2	20	20	0	1	0	2	0	1	0	0	2	2	
16-31.....	0	6	10	6	18	1	0	0	3	1	0	1	0	4	1	
<i>Avril</i>																
1- 8.....	0	0	0	18	32	1	1	0	3	0	0	2	0	11	6	
Total.....	138	170	292	352	360	32	41	36	66	32	45	56	36	83	43	
TOTAL GÉNÉRAL.....	202	262	486	626	600	52	57	71	105	44	76	97	63	141	75	

Appendice D (4)
NOMBRE DE TRAJETS INTERROMPUS POUR LA NUIT

Date	Transits complets— Secteurs supérieur et inférieur				Demi-transits—Secteur inférieur				Demi-transits—Secteur supérieur						
	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65
		30	32	12	38	18	0	0	0	0	0	1	0	0	0
<i>Trajets vers l'amont</i>	18	22	8	46	20	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0
Dec. 1-7.....	0	2	2	6	20	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
16-31.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Janv. 1-15.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16-31.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fév. 1-15.....	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16-28.....	0	4	2	8	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mars 1-15.....	0	2	2	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16-31.....	0	0	0	2	6	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Avril 1-8.....	0	20	0	2	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total.....	48	82	28	102	76	0	2	0	2	2	2	0	0	0	1
	36	32	22	38	34	1	3	0	0	1	3	2	0	0	1
<i>Trajets vers l'aval</i>	12	24	16	52	28	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0
Dec. 8-15.....	0	4	4	18	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16-31.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Janv. 1-15.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16-31.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fév. 1-15.....	0	0	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16-28.....	0	0	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mars 1-15.....	0	2	2	4	6	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
16-31.....	0	0	8	0	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Avril 1-8.....	0	0	2	6	6	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0
Total.....	48	62	58	122	96	2	5	1	0	2	4	4	0	3	1
TOTAL GÉNÉRAL.....	96	144	86	224	172	2	7	1	2	4	6	4	0	4	2

Appendice D (5)
NOMBRE DE TRAJETS INTERROMPUS PAR LES GLACES

Date	Transits complets— Secteurs supérieur et inférieur				Demi-transits—Secteur inférieur				Demi-transits—Secteur supérieur						
	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65
<i>Trajets vers l'amont</i>															
Déc. 1-7.....	4	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0
8-15.....	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
16-31.....	0	0	0	0	0	1	0	0	5	0	0	0	0	0	0
Janv. 1-15.....	0	0	0	2	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
16-31.....	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fév. 1-15.....	0	0	2	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16-28.....	4	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mars 1-15.....	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
16-31.....	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Avril 1-8.....	2	0	4	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Total.....	14	6	10	2	16	3	1	0	8	1	3	0	0	0	1
<i>Trajets vers l'aval</i>															
Déc. 1-7.....	8	0	0	0	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
8-15.....	2	0	0	0	6	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
16-31.....	6	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
Janv. 1-15.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16-31.....	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Fév. 1-15.....	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
16-28.....	2	4	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Mars 1-15.....	6	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16-31.....	2	6	4	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Avril 1-8.....	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total.....	28	16	10	4	10	0	0	1	1	1	3	0	1	2	0
TOTAL GÉNÉRAL.....	42	22	20	6	26	3	1	1	9	2	6	0	1	2	1

Appendice D (6)
NOMBRE DE TRAJETS INTERROMPUS POUR DES RAISONS DIVERSES

Date	Transits complets— Secteurs supérieur et inférieur				Demi-transits—Secteur inférieur				Demi-transits—Secteur supérieur						
	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65
<i>Trajets vers l'amont</i>															
Déc. 1-7.....	0	0	0	16	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8-15.....	0	0	0	2	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
16-31.....	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
Janv. 1-15.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16-31.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fév. 1-15.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16-28.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mars 1-15.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16-31.....	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Avril 1-8.....	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total.....	0	0	0	22	12	0	0	0	1	3	0	0	0	1	0
<i>Trajets vers l'aval</i>															
Déc. 1-7.....	0	0	0	8	6	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0
8-15.....	0	0	0	8	10	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
16-31.....	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Janv. 1-15.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16-31.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fév. 1-15.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
16-28.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mars 1-15.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16-31.....	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Avril 1-8.....	0	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Total.....	0	0	0	20	28	0	0	0	2	0	0	0	0	5	3
TOTAL GÉNÉRAL.....	0	0	0	42	40	0	0	0	3	3	0	0	0	6	3

Appendice D (7)
NOMBRE DE TRAJETS AVEC DES NAVIRES RENFORCÉS CONTRE LES GLACES

Date	Transits complets— Secteurs supérieur et inférieur				Demi-transits—Secteur inférieur				Demi-transits—Secteur supérieur						
	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65
<i>Trajets vers l'amont</i>															
Déc. 1-7.....	0	2	6	10	12	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
8-15.....	2	2	10	12	10	1	0	0	1	1	0	1	0	1	0
16-31.....	0	0	0	12	16	0	0	0	3	2	0	0	0	1	2
Janv. 1-15.....	0	0	0	2	4	0	1	1	2	2	0	0	0	0	2
16-31.....	0	0	2	6	0	0	1	3	0	1	0	0	0	1	2
Fév. 1-15.....	0	0	2	12	16	0	2	1	1	1	0	1	0	1	1
16-28.....	4	2	12	8	24	0	1	1	0	0	1	0	1	0	0
Mars 1-15.....	4	14	10	26	26	0	2	0	1	0	1	1	0	1	2
16-31.....	8	8	18	10	22	1	0	2	4	1	0	0	1	1	0
Avril 1-8.....	0	4	2	2	14	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2
Total.....	18	32	62	100	144	2	8	8	14	8	2	3	2	6	12
<i>Trajets vers l'aval</i>															
Déc. 1-7.....	4	0	12	14	16	0	0	0	0	2	0	0	0	1	1
8-15.....	2	2	8	10	8	0	0	0	1	0	0	1	1	1	2
16-31.....	0	2	2	28	8	0	0	0	2	3	0	0	0	2	4
Janv. 1-15.....	0	0	0	2	8	0	1	1	0	2	0	0	0	0	0
16-31.....	0	0	0	2	0	0	1	1	3	0	0	0	0	2	0
Fév. 1-15.....	0	0	4	8	14	0	1	2	2	2	0	0	0	2	2
16-28.....	2	4	6	12	24	0	1	1	0	0	1	0	1	0	0
Mars 1-15.....	6	10	8	24	24	0	2	0	1	0	0	0	0	2	2
16-31.....	2	12	18	6	20	0	0	1	3	1	1	1	0	4	1
Avril 1-8.....	0	0	2	2	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Total.....	16	30	60	108	132	0	6	6	12	10	2	2	2	14	13
TOTAL GÉNÉRAL.....	34	62	122	208	276	2	14	14	26	18	4	5	4	20	25

Appendice D (8)
NOMBRE DE TRAJETS AVEC DES NAVIRES NON RENFORCÉS

Date	Transits complets— Secteurs supérieur et inférieur					Demi-transits—Secteur inférieur					Demi-transits—Secteur supérieur				
	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65
	<i>Trajets vers l'amont</i>														
Déc. 1-7	70	78	118	140	96	6	4	8	7	4	18	28	12	23	11
8-15	28	36	38	62	24	5	3	9	9	4	9	10	6	22	7
16-31	2	2	4	2	10	2	3	2	7	2	1	0	4	2	2
Janv. 1-15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0
16-31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fév. 1-15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16-28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mars 1-15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
16-31	2	8	6	12	22	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0
Avril 1-8	6	24	4	84	48	8	1	8	8	0	6	0	2	7	2
Total	108	148	170	300	200	21	11	27	36	10	34	38	25	54	22
<i>Trajets vers l'aval</i>															
Déc. 1-7	146	140	218	200	164	22	27	18	18	9	38	41	20	35	15
8-15	44	70	74	136	118	9	7	10	11	12	12	12	13	22	10
16-31	6	8	6	28	44	1	4	4	18	4	0	2	2	10	4
Janv. 1-15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0
16-31	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Fév. 1-15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16-28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mars 1-15	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
16-31	0	0	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Avril 1-8	2	0	2	26	30	1	2	0	5	0	0	3	0	12	5
Total	198	218	300	390	362	34	40	32	57	25	50	58	35	79	34
TOTAL GÉNÉRAL	306	366	470	690	562	55	51	59	93	35	84	96	60	133	56

Appendice D (9)
RÉSUMÉ COMPARATIF DES TRAJETS D'HIVER

	Nombre de trajets vers l'amont et vers l'aval				Vers l'amont				Vers l'aval						
	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65
Résumé															
(1) <i>Nombre de trajets</i>															
<i>Déc. 1-31</i>	428	485	605	852	628	144	169	217	315	204	284	316	388	537	424
<i>Janv. 1- Mars 31</i>	34	74	104	171	232	21	41	61	93	126	13	33	43	78	106
<i>Avril 1-8</i>	23	35	20	147	112	20	30	16	102	66	3	5	4	45	46
<i>Total</i>	485	594	729	1,170	972	185	240	294	510	396	300	354	435	660	576
(2) <i>Nombre de transits et de demi- transits</i>															
<i>Transits complets</i>	340	428	592	898	838	126	180	232	400	344	214	248	360	498	494
<i>Demi-transits:</i>															
<i>Secteur inférieur</i>	57	65	73	119	53	23	19	35	50	18	34	46	38	69	35
<i>Secteur supérieur</i>	88	101	64	153	81	36	41	27	60	34	52	60	37	93	47
<i>Total</i>	485	594	729	1,170	972	185	240	294	510	396	300	354	435	660	576
(3) <i>Trajets ininterrom- pus</i>	330	416	620	872	719	115	149	256	371	284	215	267	364	501	435
<i>Trajets interrompus</i>															
<i>(4) Pour la nuit</i>	104	155	87	230	178	50	84	28	105	79	54	71	59	125	99
<i>(5) Par les glaces</i>	51	23	22	17	29	20	7	10	10	18	31	16	12	7	11
<i>(6) Pour des raisons diverses</i>	0	0	0	51	46	0	0	0	24	15	0	0	0	27	31
<i>Total</i>	485	594	729	1,170	972	185	240	294	510	396	300	354	435	660	576
(7) <i>Navires renforcés</i>	40	81	140	254	319	22	43	72	120	164	18	38	68	134	155
(8) <i>Navires non renforcés</i>	445	513	589	916	653	163	197	222	390	232	282	316	367	526	421
<i>Total</i>	485	594	729	1,170	972	185	240	294	510	396	300	354	435	660	576

II. PILOTES DE PORT

Appendice A (1)

SINISTRES, ACCIDENTS ET INCIDENTS MARITIMES IMPLIQUANT DES PILOTES DE PORT DE MONTREAL

Détails	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
A. EN COURS DE NAVIGATION.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B. AU COURS DE L'ACCOSTAGE, DE L'APPAREIL- LAGE, DU MOUILLAGE OU DE L'ENTRÉE DANS LA VOIE MARITIME										
I. SINISTRES MAJEURS (avec ou sans perte de vie).....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)										
a) Échouements mineurs.....	8	2	1	3	1	1	1	—	—	—
b) Avaries mineures au navire:										
(i) Heurt d'un quai ou d'une installation.....	16	10	4	8	11	8	10	4	11	7
(ii) Collision avec un bâtiment au cours de l'accostage ou du mouillage.....	5	2	8	3	2	—	4	3	1	1
(iii) Collision avec un bâtiment au mouillage ou à l'écluse.....	1	—	1	2	1	1	2	4	1	—
(iv) Heurt du mur d'approche ou de la dé- fense.....	1	—	1	—	—	1	2	—	—	—
(v) Heurt du mur de l'écluse ou de la dé- fense.....	—	1	—	2	—	—	1	—	—	—
(vi) Heurt de la porte de l'écluse ou de sa défense.....	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
(vii) Heurt du pont.....	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
(viii) Autres.....	2	1	2	2	—	4	—	1	—	—
	33	16	17	20	15	16	20	12	14	8
III. ACCIDENTS (sans avarie au navire)										
a) Dommages au quai ou à une installation.....	2	—	2	—	2	1	—	—	1	—
b) Dommages aux bouées.....	1	2	—	—	—	—	—	—	—	1
c) Dommages à l'écluse.....	—	—	—	—	—	—	1	1	—	1
	3	2	2	—	2	1	1	1	1	1

Appendice A(1)—fin

Détails	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
IV. INCIDENTS (sans aucun dommage)										
a) Heurt d'un quai ou d'une installation.....	—	1	—	—	1	1	4	4	1	2
b) Collision avec un bâtiment à quai.....	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—
c) Collision avec un bâtiment au mouillage ou à l'écluse.....	—	2	—	—	—	1	—	—	1	—
d) Heurt de bouées.....	1	—	1	2	—	—	2	2	3	—
e) Autres.....	—	3	—	—	1	2	—	—	—	3
TOTAL GÉNÉRAL.....	37	21	21	22	18	19	27	23	20	12

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1467.

Appendice A (2) (a)

SINISTRES, ACCIDENTS ET INCIDENTS MARITIMES IMPLIQUANT
DES PILOTES DE PORT DE MONTRÉAL—1959

L'année 1959 est celle où s'est produit le plus grand nombre d'événements de ce genre et dont voici les détails:

A. EN COURS DE NAVIGATION

Néant.

B. AU COURS DE L'ACCOSTAGE, DE L'APPAREILLAGE, DU MOUILLAGE OU
DE L'ENTRÉE DANS LA VOIE MARITIME

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

Néant.

II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)

a) Échouements mineurs

1. 16 mai—*Korthi*—cause: lâchage du frein du guindeau.
2. 17 mai—*Sweetwater*—cause: vent en doublant les bouées.
3. 9 juin—*Transbay*—cause: vent et navire léger.
4. 12 juin—*Corcovado*—cause: retards apportés aux ordres à la machine.
5. 25 juillet—*Martian*—cause: manœuvre lente, visibilité, vent et courant.
6. 18 septembre—*Biskopso*—cause: embardée et navire lourdement chargé.
7. 12 novembre—*Renvoyle*—cause: non mentionnée.
8. 18 novembre—*Cedar Hill*—cause: vent et lâchage du frein du guindeau.

b) Avaries mineures au navire

(i) Heurt d'un quai ou d'une installation

1. 11 avril—*Santa Rosa* heurte le quai—cause: remorque mal amarrée.
2. 27 avril—*Silver Lake* heurte le mur du poste en marche arrière.
3. 7 mai—*Oriente* heurte le hangar et la bouée en évitant—cause: amarre larguée trop tôt.
4. 17 mai—*Beaverburn* heurte le hangar—cause: inexécution de l'ordre par le patron du remorqueur.
5. 2 juin—*Prins Casimir* heurte le quai—cause: panne de machine.
6. 7 juin—*Westriver* heurte le quai en évitant.
7. 17 juin—*Hagarty* heurte le quai en mouillant.
8. 29 juin—*Linda Scarlett* heurte le quai—cause: courant et remorqueur n'obéissant pas aux signaux.
9. 8 juillet—*Norma County* heurte le quai—cause: courant et remorqueur n'obéissant pas aux signaux.
10. 14 juillet—*Charles L. D.* heurte le quai—cause: évitage trop lent.
11. 22 août—*Malcolm* heurte le quai—cause: vent.
12. 9 septembre—*Galila* heurte le quai—cause non mentionnée.
13. 15 octobre—*Flying Spray* heurte le quai en accostant.
14. 28 octobre—*Marie Skou* heurte le quai—cause: amarre non choquée.
15. 28 novembre—*Imperial Quebec* heurte le quai—cause: vent et remorqueur n'obéissant pas aux signaux.
16. 9 décembre—*Federal Voyager* heurte le quai au cours d'un mouvement effectué par le capitaine.

Circonscription de pilotage de Montréal

- (ii) Collision avec un bâtiment au cours de l'accostage ou de l'appareillage
 1. 8 mai—*Prescott* aborde une péniche—cause: dérive.
 2. 16 mai—*Manchester City* touche *Torvanger*—cause: passe trop près.
 3. 3 novembre—*Marie Skou* touché *Brodvig* et une grue—cause: vent.
 4. 11 novembre—*Nipigon Bay* aborde *Thornsby*—cause: évitage dans une aire restreinte.
 5. 25 novembre—*Norco* touche des navires (non nommés) en marche arrière dans le vent—cause: courant.
- (iii) Collision avec un bâtiment au mouillage ou à l'écluse
 - 1^{er} mai—*Elfriede* aborde *George S. Cleet* à l'entrée de l'écluse de Saint-Lambert; avaries estimées à \$3,000—cause: panne de machine et pas d'hommes pour amarrer.
- (iv) Heurt du mur d'approche ou de la défense
 - 10 juin—*Exanthia* heurte le mur d'approche à l'entrée en aval de l'écluse de Saint-Lambert—cause: manœuvre avec du vent.
- (v) Heurt du mur de l'écluse ou de la défense
Néant.
- (vi) Heurt de la porte de l'écluse ou de sa défense
Néant.
- (vii) Heurt du pont
Néant.
- (viii) Autres
 1. 18 septembre—*La Maria*, panne du guindeau.
 2. 28 octobre—*Normandiet* perd une ancre en changeant de poste.

III. ACCIDENTS (sans avarie au navire)

Dompage au quai ou à une installation

1. 15 avril—*Cairndhu* endommage l'édifice du bureau à l'élévateur n° 1, au cours de l'accostage—dommages: \$1,627.94.
2. 18 novembre—*Bruce Angus* endommage la façade du quai, à la section 101, au cours de l'appareillage—dommages: \$285.18.

IV. INCIDENTS (sans aucun dompage)

14 novembre—*Waldemar Peter* (on ne mentionne ni la nature, ni la cause, ni les dommages).

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1467.

Appendice A (2) (b)

SINISTRES, ACCIDENTS ET INCIDENTS MARITIMES IMPLIQUANT
DES PILOTES DE PORT DE MONTRÉAL—1968

L'année 1968 est celle où s'est produit le moins d'événements de ce genre et dont voici les détails:

A. EN COURS DE NAVIGATION

Néant.

B. AU COURS DE L'ACPOSTAGE, DE L'APPAREILLAGE, DU MOUILLAGE OU
DE L'ENTRÉE DANS LA VOIE MARITIME

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

Néant.

II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)

a) Échouements mineurs

Néant.

b) Avaries mineures au navire

(i) Heurt d'un quai ou d'une installation

1. 11 mars—*Severodvinsk* heurte le quai—cause: glaces dans le port.
2. 29 avril—*Alfred Theodore* heurte le quai—cause: vent et navire léger.
3. 13 août—*Bregaglia* heurte le quai à la section 43N, en manœuvrant.
4. 21 septembre—*Shelter Bay* heurte le quai à la section 57—cause: erreur du pilote.
5. 30 septembre—*J. N. McWatters* heurte le quai—cause: erreur du capitaine.
6. 3 novembre—*Marly II* heurte le quai, en manœuvrant.
7. 17 décembre—*Ponta Spico* heurte le quai—cause: vent et glaces empêchent les remorqueurs de retenir le bâtiment.

(ii) Collision avec un bâtiment au cours de l'accostage ou de l'appareillage

22 juillet—*Frampton Dyke* aborde *Lemoyné* et heurte le quai—cause: vent.

III. ACCIDENTS (sans avarie au navire)

10 août—*Barbara* heurte la bouée 165M, dans le port de Montréal, en manœuvrant.

IV. INCIDENTS (sans aucun dommage)

a) Heurt d'un quai ou d'une installation

1. 20 juillet—*Panagia Kounistra* heurte le quai à la section 57—cause: erreur du pilote—aucun dommage mentionné.
2. 19 octobre—*Liquilassie* heurte une défense, dans le port de Montréal—cause: erreur du pilote.

b) Collision avec un bâtiment à quai

Néant.

c) Collision avec un bâtiment au mouillage ou à l'écluse

Néant.

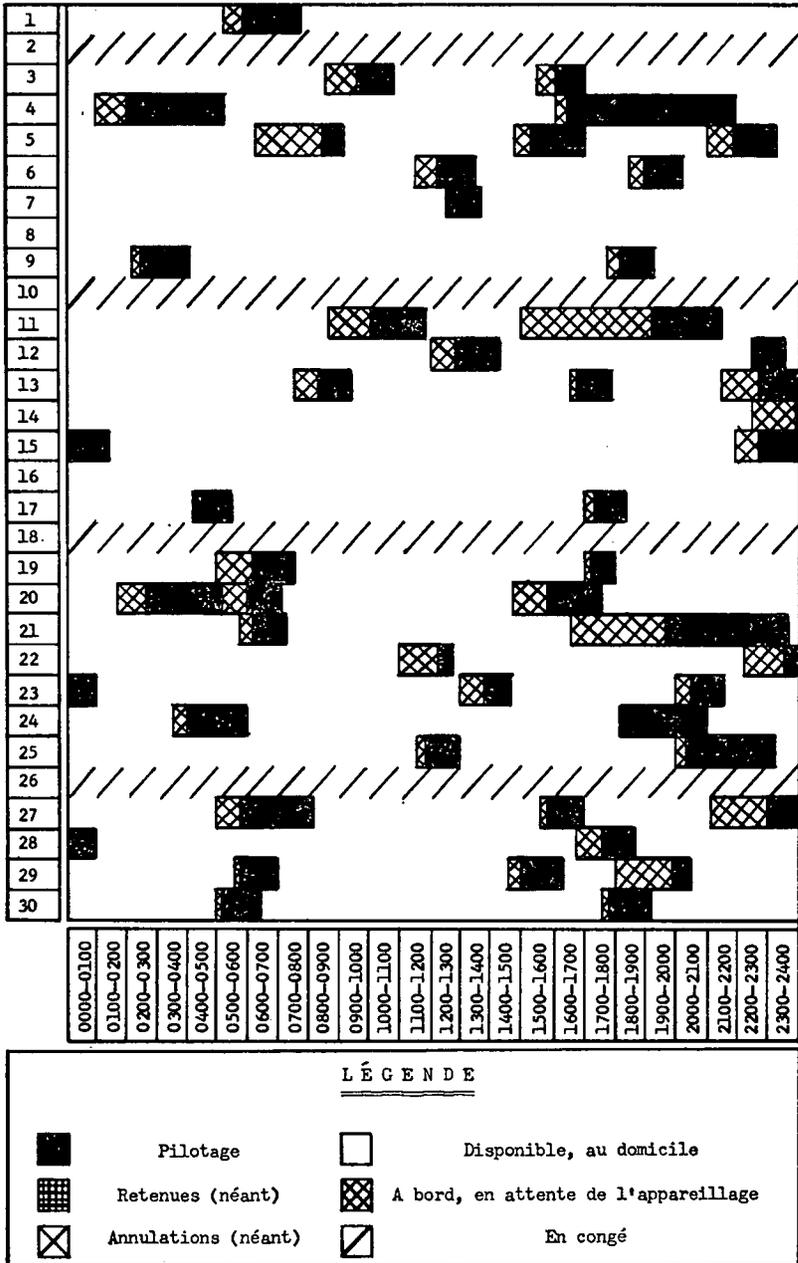
d) Heurt de bouées

Néant.

e) Autres

5 mai—*Dimitris N.* s'échoue dans le port de Montréal—cause: erreur du pilote.

Appendice B (1)
 VOLUME DE TRAVAIL DU PILOTE DE PORT
 (MONTRÉAL) J. J. MÉNARD—JUIN 1964



SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: appendice B (2).

Appendice B (2) (a)
 VOLUME DE TRAVAIL DU PILOTE DE PORT
 DE MONTRÉAL, J. J. MÉNARD—JUIN 1964

En congé		Au domicile, disponible			Attente à bord				Pilotage						
Dates	jours	Dates	j	h	mn	Dates	j	h	mn	Dates	j	h	mn		
2	1	1		5	15	1			40	1			50		
		1& 3	1	0	45	3		1	10	3		1	10		
		3		4	40	3			30	3		1	00		
		3- 4		8	00	4		1	00	4		3	15		
		4		10	45	4			25	4		5	30		
		4- 5		8	20	5		2	10	5			50		
		5		5	30	5			35	5		1	40		
		5		4	00	5			50	5		1	25		
		5- 6		12	15	6			40	6		1	20		
		6		5	00	6			25	6		1	15		
		6- 7		16	20	7			—	7		1	15		
		7- 9	1	12	30	9			15	9		1	35		
		9		13	40	9			25	9		1	5		
		10	1	9&11		13	25	11		1	25	11		1	45
11				3	10	11		4	10	11		2	20		
11-12				14	30	12			50	12		1	30		
12				8	10	12			—	12		1	00		
12-13				8	00	13			50	13		1	5		
13				7	5	13			10	13		1	10		
13				3	40	13		1	10	13		1	20		
14				22	30	14		1	25	14-15		1	35		
15				20	25	15			45	15		1	20		
16-17	1			4	10	17			—	17		1	15		
17				11	35	17			20	17		1	00		
17&19				10	40	19		1	10	19		1	20		
19				9	30	19			10	19			50		
19-20				7	45	20			55	20		2	30		
20			—	20			50	20		1	5				
20		7	35	20		1	10	20		1	40				
20-21		12	15	21			25	21		1	10				
21		9	10	21		3	10	21		3	55				
21-22		11	25	22		1	10	22			30				
22		9	35	22		1	15	22-23		1	30				
23		12	00	23			50	23			45				
23		5	25	23			30	23		1	5				
23-24		5	55	24			30	24		2	00				
24		12	10	24			—	24		2	50				
24-25		14	30	25			20	25		1	10				
25		7	00	25			20	25		2	55				
26	1	25&27		5	45	27			45	27		2	25		
		27		7	25	27			15	27		1	5		
		27		4	10	27		1	55	27-28		2	00		
		28		15	40	28			50	28		1	15		
		28-29		10	50	29			10	29		1	15		
		29		7	30	29			30	29		1	20		
		29		1	40	29		1	50	29			35		
		29-30		8	35	30			10	30		1	20		
		30		11	00	30			10	30		1	30		
		30		4	50										
		(4)	4	(48)	21	4	00	(44)	1	15	30	(48)	3	4	30
		Moyenne par tour:													

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1416.

Appendice B (2) (b)

RÉSUMÉ DU VOLUME DE TRAVAIL DU
PILOTE J. J. MÉNARD—JUIN 1964

Détails	Nombre de tours	Temps global		Nombre total de tours	Temps total	
		h	mn		h	mn
<i>Mouvements</i>						
Du mouillage à l'écluse.....	3	10	00			
De l'écluse au mouillage.....	0		00			
Du mouillage à la Voie maritime.....	2	3	40			
De la Voie maritime au mouillage.....	2	2	25			
Du poste d'amarrage à l'écluse.....	6	14	50			
De l'écluse au poste d'amarrage.....	0		00			
Du poste d'amarrage à la Voie maritime.....	6	8	30			
De la Voie maritime au poste d'amarrage.....	9	12	45			
De l'élévateur à la Voie maritime.....	2	2	15			
De la Voie maritime à l'élévateur.....	4	6	00			
Du mouillage au poste d'amarrage.....	3	2	20			
Du poste d'amarrage au mouillage.....	1	1	20			
Du poste d'amarrage à l'élévateur.....	2	1	50			
Du poste d'amarrage au poste d'amarrage.....	6	6	25			
De l'élévateur à l'élévateur.....	1	1	20			
Du mouillage au mouillage.....	1	2	50			
Temps total de pilotage.....				48	76	30
<i>Attente au mur de l'écluse.....</i>				9	(incl. dans les	
<i>Annulation.....</i>				0	mouvements)	
					00	
Volume de travail total.....				57	76	30
<i>Attente:</i>						
A bord, avant l'appareillage:						
Mouillage.....	8	5	40			
Écluse.....	0		00			
Voie maritime.....	15	12	40			
Poste d'amarrage.....	19	19	30			
Élevateur.....	2	1	40			
Temps total d'attente à bord.....				44	39	30
Au domicile, disponible.....				48	508	00
<i>En congé.....</i>				4	96	00
TOTAL GÉNÉRAL.....					30 jours	

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1416.

Appendice B (3)

RÉSUMÉ COMPARATIF DU VOLUME DE TRAVAIL DU PILOTE DE PORT DE MONTRÉAL LE PLUS ACTIF
 AU COURS DES MOIS LES PLUS CHARGÉS ET LES MOINS CHARGÉS
 1962, 1963 et 1964

Détails	Mois le plus chargé†						Mois le moins chargé‡					
	Octobre 1962		Novembre 1963		Novembre 1964		Mai 1962		Août 1963		Août 1964	
	Tours	h mn	Tours	h mn	Tours	h mn	Tours	h mn	Tours	h mn	Tours	h mn
<i>Mouvements</i>												
Mouillage à la Voie maritime.....	5	8 45	4	6 45	4	5 20	5	5 35	2	2 20	5	7 20
Voie maritime au mouillage	3	4 35	1	1 5	1	1 50	2	3 40	0	0 00	0	0 00
Poste d'amarrage à la Voie maritime.....	18	28 00	17	20 50	6	8 40	10	13 50	16	21 35	14	15 40
Voie maritime au poste d'amarrage*	16	21 30	13	17 15	20	30 35	11	15 00	15	18 55	20	30 15
Poste d'amarrage au mouillage.....	1	40	3	2 40	1	1 25	0	00	0	00	2	3 25
Mouillage au poste d'amarrage.....	1	55	3	2 40	1	2 00	0	00	2	1 55	3	2 10
Mouillage au mouillage.....	8	9 5	9	8 55	12	10 50	13	11 15	5	7 10	6	6 30
Autres.....	0	00	1	50	1	45	1	25	1	50	0	00
Temps total des mouvements.....	52	73 30	51	61 00	46	60 25	42	49 45	41	52 45	50	65 20
<i>Retenues</i>												
Mouillage.....	4	8 5	2	8 40	1	3 5	2	23 40	0	00	1	1 10
Voie maritime.....	6	10 20	5	7 25	13	22 15	6	7 55	5	8 50	8	13 15
Poste d'amarrage*.....	6	15 35	16	49 15	7	27 00	3	8 15	2	2 35	15	35 10
Temps total des retenues	16	34 00	23	65 20	21	52 20	11	39 50	7	11 25	24	49 35

Appendice B (3) — suite

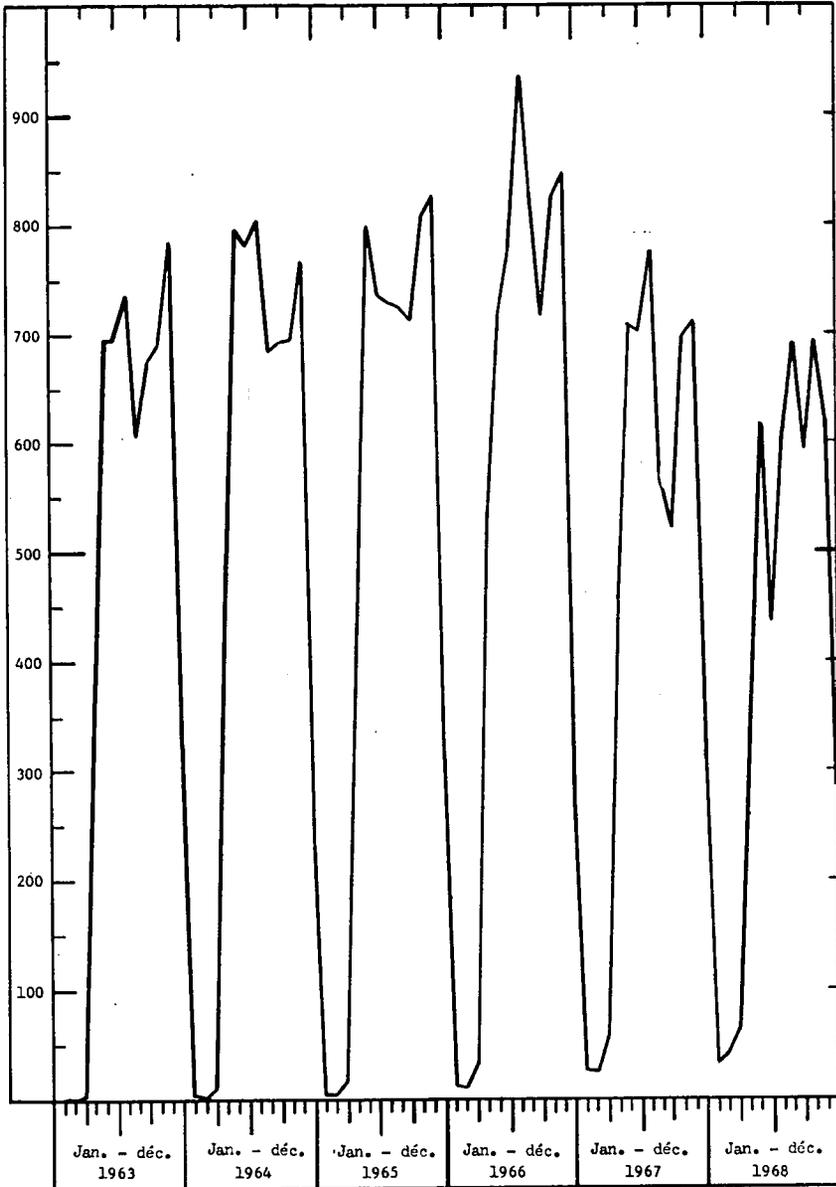
Détails	Mois le plus chargé†			Mois le moins chargé‡									
	Novembre 1963			Mai 1962			Août 1963			Août 1964			
	Tours	h	mn	Tours	h	mn	Tours	h	mn	Tours	h	mn	
<i>Annulations</i>													
Mouillage.....	0	00		1	1	55	3	2	15	0	00	00	
Voie maritime.....	0	00		0	00		0	00		0	00	00	
Poste d'amarrage*	0	00		2	5	20	0	00		2	2	35	
Temps total des annulations.....	0	00		3	7	15	3	2	15	2	2	35	
<i>Attente à bord avant l'appareillage</i>													
Mouillage.....	2	40		5	2	50	3	3	5	2	1	40	
Voie maritime.....	12	17	00	8	1	30	7	11	30	8	4	20	
Poste d'amarrage*	15	10	20	12	6	40	11	6	15	22	14	50	
Écluse de Lachine.....	0	00		1	30		0	00		1	20	00	
Temps total d'attente.....	29	28	00	26	11	30	21	20	50	33	21	10	
Au domicile, disponible.....	608	30		574	55		631	20		656	5		
TOTAL GÉNÉRAL.....	744	00	(31 jours)	720	00	(30 jours)	744	00	(31 jours)	744	00	(31 jours)	
Nom du pilote.....	C. Borromée Lavoie		Louis-Philippe Boucher			Geoffrey D. Long			Thomas Quinn		Geoffrey D. Long		Daniel S. Scott

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: † pièce 788—‡ pièce 789.

* Poste d'amarrage comprend section, hangar, jetée, cale sèche, élévateur, etc.

Appendice C (1)

COMPARAISON DU NOMBRE MENSUEL DE TRAJETS DES PILOTES DE PORT (MONTRÉAL) 1963-1968



SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: appendice C (2).

Appendice C (2)

NOMBRE TOTAL MENSUEL DE TRAJETS EFFECTUÉS PAR LES
PILOTES DE PORT DE MONTRÉAL AU COURS
DES ANNÉES 1963 - 1968

Mois	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Janvier.....	0	2	2	11	25	32
Février.....	0	0	3	11	25	42
Mars.....	2	11	19	34	57	66
Avril.....	364	490	413	524	455	333
Mai.....	695	794	797	716	708	618
Juin.....	693	782	734	772	702	437
Juillet.....	736	804	729	937	776	603
Août.....	607	684	726	831	569	691
Septembre.....	674	693	712	718	522	594
Octobre.....	691	696	806	824	698	692
Novembre.....	786	766	825	847	711	620
Décembre.....	325	233	311	268	311	286
TOTAL.....	5,573	5,955	6,077	6,493	5,559	5,014

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1539z.

Quatrième section

CIRCONSCRIPTION DE PILOTAGE DE CORNWALL

Chapitre A

LÉGISLATION

1. LOI ET RÈGLEMENTS

PRÉAMBULE

Des dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada, seules celles qui portent sur le pilotage en général s'appliquent spécifiquement à la circonscription de pilotage de Cornwall. La législation particulière portant sur cette circonscription se trouve dans la Loi annuelle des subsides du ministère des Transports et dans les règlements établis en vertu de la Loi sur la marine marchande. Les pages suivantes traitent de ces dispositions spéciales.

(1) DÉCRETS EN CONSEIL PRIS EN VERTU DE LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

a) Création de la circonscription

La circonscription de pilotage de Cornwall a été créée par décret du gouverneur en conseil pris en vertu de l'article 324 de la Loi sur la marine marchande, le 17 novembre 1960 (C.P. 1960-1570 [pièce 1143]) lorsque l'ancienne circonscription de pilotage Saint-Laurent–Kingston–Ottawa fut abolie (C.P. 1960-1569 [pièce 829]) et son territoire sur le fleuve Saint-Laurent divisé en deux nouvelles circonscriptions, la section orientale devenant la circonscription de Cornwall et la section occidentale, la circonscription de Kingston (C.P. 1960-1571 [pièce 829]).

b) Limites de la circonscription aux termes du décret en conseil

Le décret du gouverneur en conseil créant la circonscription de pilotage de Cornwall en définit les limites; cette définition qui n'a pas été modifiée depuis est la suivante*:

«... délimitée à l'est par l'extrémité est de l'approche de la Voie maritime ou l'extrémité est du canal de Lachine dans le port de Montréal et à l'ouest par la frontière des États-Unis et du Canada à l'endroit où elle traverse le chenal navigable du fleuve Saint-Laurent près de Saint-Régis dans la province de Québec, et comprenant les canaux et les eaux du fleuve Saint-Laurent entre lesdites limites, ainsi que les eaux du canal de Cornwall et ses approches à l'est.»

*Traduction.

(i) *Limite orientale*

La limite orientale de la circonscription est définie tant par rapport à l'ancienne qu'à la nouvelle route entre le port de Montréal et le cours supérieur du Saint-Laurent.

Après la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent, le canal de Lachine, d'une profondeur de 14 pi., fut maintenu pour desservir les industries locales et, à partir du 1^{er} avril 1959, le C.P. 1959-204 en transféra l'exploitation et la direction, du ministère des Transports à l'Administration de la Voie maritime. La navigation y demeura exempte de péage jusqu'à sa fermeture définitive en mars 1968; l'entrée orientale du canal a été remblayée depuis.

Il paraît clair que l'intention était de faire de toute la zone de l'entrée de la Voie maritime un territoire de pilotage commun aux circonscriptions de Cornwall et de Montréal mais, du point de vue légal, ce but n'a pas été atteint parce que les limites de la circonscription de pilotage de Montréal, telles que les définit l'article 323, n'ont jamais été modifiées pour tenir compte de la nouvelle situation résultant de l'ouverture de la Voie maritime (Cf. p. 598 et pp. 664 et 665).

(ii) *Limite occidentale*

La limite occidentale est également définie par rapport à l'ancienne aussi bien qu'à la nouvelle route, entre le port de Cornwall et le cours supérieur du Saint-Laurent.

Depuis, le canal de Cornwall, de 14 pi. de profondeur, a également été fermé. De même, il avait été décidé que ce qui restait de ce canal après la réalisation du projet international d'aménagement hydroélectrique du Saint-Laurent, à l'été de 1958, devrait être conservé pour desservir les industries locales. Comme pour le canal Lachine, la responsabilité fut transférée à l'Administration de la Voie maritime par le C.P. 1959-204, à compter du 1^{er} avril 1959, et la navigation y demeura exempte de péage jusqu'à sa clôture définitive en mars 1968. Cependant, son approche orientale demeure sans issue, chenal de 27 pi. s'embranchant sur les chenaux de la Voie maritime au nord de l'île de Saint-Régis, à trois milles en aval de Cornwall.

La définition de l'autre partie de la limite occidentale est précise puisque la frontière américano-canadienne est une ligne géographique bien connue qui traverse le chenal navigable de la Voie maritime au sud de l'île de Cornwall, à trois quarts de mille en amont de la passe entre les îles de Saint-Régis et de Cornwall.

COMMENTAIRE

En plus du défaut commun aux définitions des limites de toutes les circonscriptions contiguës, sauf celles de Québec et Montréal, à savoir l'absence de disposition relative à un territoire commun où les navires en transit peu-

vent changer de pilote (Cf. *Titre I*, pp. 54 à 58 et recommandation générale 9; pp. 527 à 530), la délimitation de la circonscription de Cornwall a suscité de sérieux problèmes juridiques et de pilotage. Il est évident qu'elle fut adoptée en raison de considérations absolument étrangères au fonctionnement efficace et pratique du service de pilotage, car la zone de séparation des circonscriptions de Cornwall et de Kingston devrait clairement être établie à 6 milles en amont, à l'écluse Snell. On étudiera ces problèmes aux pages 957 et suivantes.

c) *Autorité de pilotage*

Le décret du gouverneur en conseil créant la circonscription nomme le ministre des Transports autorité de pilotage. Cette partie du décret n'a pas été modifiée depuis.

d) *Paiement obligatoire des droits de pilotage*

C'est aussi ce décret qui a établi le paiement obligatoire des droits.

Antérieurement, en règle générale, on imposait automatiquement le paiement obligatoire des droits chaque fois qu'une circonscription était créée (Cf. *Titre I*, p. 237). L'ancienne circonscription de pilotage Saint-Laurent-Kingston-Ottawa fut l'une des rares exceptions pour la raison que le secteur supérieur de la circonscription (l'actuelle circonscription de Kingston) passait par des eaux américaines. Lors de la création de la circonscription de Cornwall, avec sa limite ouest établie comme il est indiqué ci-dessus, cette objection cessa d'être valable et l'on rendit alors le paiement des droits obligatoire.

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

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

On ne se prévaut pas des pouvoirs accordés par l'article 328. La fonction de secrétaire-trésorier est remplie par un employé du ministère des Transports qui représente l'autorité de pilotage et agit comme surveillant local des pilotes. Le ministère des Transports assume le paiement de sa rémunération et de tous les frais d'exploitation de la circonscription.

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

La situation est la même que dans les circonscriptions de Montréal et de Québec (Cf. p. 21).

c) *Exemptions et retrait d'exemptions (art. 326, 347 et 357)*

En vertu de l'article 346 (*ee*), ajouté à la loi par une modification de 1961 (9-10 Élisabeth II, chap. 32), les navires des États-Unis, opérant principalement sur les Grands Lacs ou entre les ports des Grands Lacs et du

Saint-Laurent, bien qu'ils puissent faire un voyage occasionnel jusqu'à un port quelconque des «Provinces maritimes du Canada», bénéficient d'une exemption légale absolue quant au paiement obligatoire des droits de pilotage. Comme on l'a noté au *Titre I*, page 247, cette exemption résulte d'une modification à la loi rendue nécessaire pour assurer le même traitement aux navires canadiens et américains des Lacs à la suite de l'ouverture de la Voie maritime et de l'adoption des accords bilatéraux entre le Canada et les États-Unis sur les Grands Lacs.

Les règlements de la circonscription ne contenaient au début aucune modification au régime général des exemptions de l'article 346 (Cf. *Titre I*, pp. 247 à 250). Par modification de 1965 faite en vertu de l'article 347 (bien que la disposition citée soit l'art. 329) l'exemption relative de l'article 346(e), qui donnait, en pratique, aux navires à vapeur immatriculés dans l'un des dominions de Sa Majesté la même exemption que celle prévue pour les navires américains en vertu de l'article 346(ee), fut retirée sauf pour les navires à vapeur immatriculés au Canada. Cette exemption relative, limitée maintenant aux navires à vapeur canadiens, est quelque peu plus large que l'exemption légale absolue dont bénéficient les navires américains, du fait que la limite maritime des trajets exemptés pour les bâtiments canadiens s'étend, hors des provinces maritimes, aux ports situés dans le détroit d'Hudson et au delà et à tous les ports américains situés au nord de New York.

Aucune exemption n'est prévue par le règlement pour les navires jaugeant moins de 250 tx comme l'autorise l'article 346(c). En conséquence, tous les petits navires étrangers non immatriculés dans un dominion—même les yachts—sont soumis au paiement obligatoire des droits lorsqu'ils naviguent dans la circonscription (Cf. *Titre I*, p. 254.).

d) Règlement général adopté en vertu de l'article 329 (pièce 431)

Le règlement général actuellement en vigueur est le premier de la nouvelle circonscription, approuvé par le décret en conseil C.P. 1960-1572 du 17 novembre 1960, et modifié depuis par les décrets suivants:

- C.P. 1961-727 du 18 mai 1961,
- C.P. 1962-644 du 26 avril 1962,
- C.P. 1965-1174 du 23 juin 1965,
- C.P. 1965-1918 du 25 octobre 1965,
- C.P. 1966-778 du 29 avril 1966,
- C.P. 1967-998 du 18 mai 1967,
- C.P. 1968-815 du 25 avril 1968, et
- C.P. 1969-1243 du 17 juin 1969.

Beaucoup des caractéristiques de l'organisation interne prévue par ce règlement général ne correspondent pas à la pratique suivie. Les différences

sont indiquées au chapitre C à propos de l'étude du sujet qu'elles concernent. Les traits saillants de l'organisation prévue par ce règlement sont les suivants (les références indiquent les pages du *Titre I* traitant de la question):

- (i) Comme dans les autres circonscriptions de pilotage du Saint-Laurent, l'autorité de pilotage, par l'intermédiaire de son représentant local, administre le service, c.-à-d. dirige et affecte les pilotes et perçoit et distribue leurs gains (Cf. pp. 82 et suiv.).
- (ii) Les pilotes sont représentés par un comité composé de 5 d'entre eux nommés annuellement par leurs collègues (Cf. pp. 92 à 94).
- (iii) Il n'existe aucun régime d'apprentissage. On recrute les nouveaux pilotes parmi les navigateurs qualifiés ayant l'expérience de la navigation dans les eaux de la circonscription. Ils doivent réunir au moins deux années de service en qualité de capitaine ou d'officier de pont à bord de bâtiments naviguant régulièrement dans la circonscription (Cf. p. 282).
- (iv) Le nombre des pilotes est fixé par l'autorité après entente avec le comité des pilotes (Cf. p. 289).
- (v) Il n'existe pas de régime de classes mais le premier brevet délivré est un brevet de stage d'un an. Si l'on estime, à l'expiration de ce stage, que le pilote donne satisfaction, on lui délivre un brevet permanent à moins que l'autorité ne juge bon de lui accorder un autre brevet temporaire valide pour une période qu'elle fixe et renouvelle à sa discrétion. Il n'y a aucune disposition concernant la délivrance de brevets temporaires en cas d'urgence (Cf. pp. 298 et suiv.).
- (vi) Le statut des pilotes est celui d'employés *de facto*. Ils ne peuvent piloter que les navires auxquels les affecte le surveillant qui, en règle générale, est tenu de respecter le tour de rôle. Le principe de péréquation des trajets ne s'applique pas. On affecte 2 pilotes pour un trajet d'hiver (du 1^{er} décembre au 8 avril) ou à une unité composite de navigation.
- (vii) Aucun régime de congés statutaires n'est prévu dans les règlements. Le surveillant peut autoriser une absence temporaire.
- (viii) Quant à la rémunération, les pilotes sont traités comme des entrepreneurs indépendants. Officiellement, la rémunération d'un pilote est constituée des droits qu'il gagne par ses services, ou qu'il aurait gagnés s'il avait été fondé de faire accepter ses services (Cf. pp. 113-114, et 209 et suiv.).
- (ix) Aucune disposition ne prévoit une caisse de retraite (Cf. chap. 10).

(x) La structure du tarif est basée sur des taux forfaitaires et, depuis 1966, les augmentations ont pris la forme d'une majoration générale.

—Le taux de trajet pour un transit complet est un taux forfaitaire (\$160), même si le navire s'arrête en route pour charger ou décharger des marchandises. De plus, le temps d'inactivité à bord aux ports intermédiaires ou par suite d'une panne de machine est indemnisé par un droit de retenue (\$5 après la première heure, à concurrence de \$25 par jour), et une indemnité de transport de \$3 est payable aux pilotes pour se rendre à l'écluse de Saint-Lambert ou en revenir et, pour l'écluse Snell, on leur rembourse les frais de transport par voie de terre réellement engagés.

—Le taux d'un transit partiel, à deux exceptions près, est une fraction du taux forfaitaire de transit complet, au prorata de la distance de pilotage, avec un droit minimal de \$25.75, plus la retenue pour le temps d'inactivité à bord indiqué ci-dessus et les frais de transport par voie de terre effectivement engagés.

—Par voie d'exception, des taux forfaitaires spéciaux ont été prévus depuis 1965, \$40 pour un trajet de l'écluse de Saint-Lambert au quai Côte-Sainte-Catherine, \$160 pour un trajet de l'écluse Snell au quai Côte-Sainte-Catherine, et \$180 pour un transit complet.

—En 1967, on ajouta des taux forfaitaires spéciaux pour un trajet de Saint-Lambert au port de Valleyfield et *vice-versa*, soit \$96, plus \$25 pour les droits d'accostage et d'appareillage dans ce port, plus la retenue et les frais de transport par voie de terre comme ci-dessus.

—On impose un droit supplémentaire de \$100 pour les affectations d'hiver.

—Pour un mouvement dans un port, un taux forfaitaire de \$15.45 ou, s'il comporte un éclusage, \$30.90.

—On impose aussi le même droit de retenue pour le temps d'attente à une station d'embarquement.

—Le droit d'annulation est de \$10.30, plus un taux horaire de \$3.09 après la première heure, à concurrence de \$25.75 par jour.

—Tous ces taux ont été augmentés depuis 1965 par une majoration générale, passée de 12% en 1965, à 17% en 1966, à 24% en 1967, 34% en 1968 et 40.7% en 1969.

—Aucune disposition spéciale ne porte sur les «navires morts», les voyages d'essais, les frais de bateau-pilote ou de location d'appareils radiophoniques.

- (xi) On a laissé subsister le régime du pilote sous contrat, à titre de mesure transitoire, en vue de protéger les droits acquis d'un pilote ayant travaillé «sous contrat pour la saison de navigation de 1937 avec une compagnie de navigation à vapeur qui gérait et continue de gérer, au profit du pilote, un plan de pension et d'assurance dans lequel ledit pilote possède des intérêts, . . .» (Cf. p. 342).

La disposition concernant les *pilotes sous contrat* n'a plus d'application par suite du départ en retraite des deux derniers pilotes dans ce cas, Eucher Desgroseilliers, en janvier 1966, et Léopold Desgroseilliers, le 1^{er} janvier 1970 (pièce 1540a). Ils étaient tous les deux employés de la *Canada Steamship Lines Limited*.

COMMENTAIRE

L'autorité de pilotage n'ayant pas le pouvoir de fixer les taux pour les services effectués hors de la circonscription, les dispositions du tarif qui couvrent des services entre la limite ouest de la circonscription et l'écluse Snell sont évidemment *ultra vires*.

2. HISTORIQUE DE LA LÉGISLATION

L'historique du pilotage sur le Saint-Laurent en amont de Montréal, avant la création de la circonscription de pilotage de Cornwall en 1960, peut se diviser en trois périodes: de 1805 à 1934, de 1934 à 1952 et de 1952 à 1960.

(1) PREMIÈRE PÉRIODE (1805-1934)

La première période fut caractérisée par la construction et l'amélioration d'un réseau de canaux entre Montréal et le lac Ontario, soit une distance de *188 milles*, destiné à surmonter les difficultés résultant d'une série de rapides et d'une élévation totale du niveau du fleuve atteignant *226 pieds*; l'évolution du pilotage au cours de cette période est liée à l'aménagement de ce réseau de canaux.

Section de Lachine

La section de Lachine s'étend du port de Montréal au lac Saint-Louis, soit une distance de *9 milles* qui présente une différence de niveau du fleuve de *50 pieds*. La première amélioration faite à cette section date de 1804, année où l'on construisit le long des rapides de courts canaux latéraux de 2 à 3 pi. de profondeur. Entre autres embarcations utilisant ces canaux il y avait les énormes «canots de maître» transportant le fret des compagnies se-

livrant au commerce des fourrures, entre leur base de Montréal et les postes éloignés de l'ouest. Le premier canal de Lachine proprement dit ne fut terminé qu'en 1825. Il fut approfondi de 5 à 9 pi. de 1843 à 1848 et un second et dernier agrandissement, terminé en 1883, le porta à une profondeur de 14 pi. d'un bout à l'autre. De là, la navigation fluviale normale reprenait à travers le lac Saint-Louis sur une distance de 22 milles.

Les débuts du pilotage contrôlé par le gouvernement dans cette section datent de 1805, année où le Parlement rendit obligatoire le pilotage pour les bâtiments qui n'étaient pas sous la conduite de leurs propriétaires (1805, 45 George III, chap. 9), mais cette législation, de courte durée, fut abrogée en 1836. Le pilotage continua d'être effectué, mais par des pilotes non brevetés et au prix convenu avec les propriétaires des navires. Le pilotage contrôlé par le gouvernement ne fut rétabli qu'en 1934, lors de la création de la circonscription Saint-Laurent–Kingston–Ottawa (Cf. pp. 610 à 613).

Section de Soulanges

La section de Soulanges s'étend entre les lacs Saint-Louis et Saint-François, sur une distance de 16 milles correspondant à une différence de niveau de quelque 84 *pieds*. Entre 1779 et 1783, on construisit quatre canaux latéraux, avec des écluses, donnant une profondeur de 2 pi. $\frac{1}{2}$, permettant de contourner les rapides en quatre endroits différents. Le canal de Beauharnois, d'une profondeur de 9 pi., fut construit sur la rive sud entre 1842 et 1845 pour remplacer ces canaux. Il fut, à son tour, remplacé par le canal de Soulanges, construit de l'autre côté du fleuve entre 1892 et 1899. Cinq écluses recevaient des navires de 14 pi. de tirant d'eau. De là, on pouvait naviguer sans interruption à travers le lac Saint-François jusqu'à Cornwall, soit une distance de 29 milles.

Sections des Rapides internationaux et des Mille-Îles

Entre Cornwall, à l'extrémité amont du lac Saint-François, et Chimney Point, près de Prescott, soit une distance de 44 milles, la différence totale du niveau de l'eau atteint quelque 92 *pieds*, que l'on surmonta par une série de canaux dont le premier était à Cornwall; terminé en 1842, il avait au début une profondeur de 9 pi. portée à 14 pi. en 1900. Venait ensuite le canal de Farran's Point, terminé en 1847 et approfondi à 14 pi. en 1901, puis le canal de Rapide Plat à Morrisburg, terminé aussi en 1847 et approfondi à 14 pi. en 1904. Le dernier de la série fut le canal Galop à Iroquois, terminé en 1848 et approfondi plus tard à 14 pi., en 1908. De là, les navires pouvaient naviguer en eaux libres à travers la section des Mille-Îles jusqu'à Kingston, à l'entrée du lac Ontario, soit une distance de 68 milles.

Le gouvernement n'assuma le contrôle du pilotage dans les sections de Soulanges, des Rapides internationaux et des Mille-Îles qu'à partir de 1934, lors de la création de la circonscription Saint-Laurent–Kingston–

Ottawa. Cependant, on commença à agiter la question d'un contrôle gouvernemental dès 1913, lorsque certaines personnes pilotant dans cette région écrivirent au ministère de la Marine et des Pêcheries pour demander l'établissement d'une circonscription de pilotage. Quatre ans plus tard, le Commissaire aux épaves du dominion recommanda que les pilotes fussent brevetés. En 1925, le Congrès du commerce et du travail demanda la création d'un bureau de pilotage. En 1928 et 1932, la Fédération canadienne des navigateurs fit des demandes semblables, avec l'appui de plusieurs membres du Parlement et de quelques compagnies de navigation.

(2) SECONDE PÉRIODE (1934-1952)

a) *Création de la circonscription*

Après l'adoption de la Loi sur la marine marchande en 1934, le gouvernement décida d'assumer le contrôle du service de pilotage et créa une circonscription de pilotage, celle de Saint-Laurent-Kingston-Ottawa, le ministre de la Marine étant nommé autorité de pilotage. En même temps, il rendit le paiement des droits de pilotage non obligatoire dans cette circonscription (décret en conseil 868 du 3 mai 1934).

Le préambule du décret en conseil 868 expose les raisons de sa création* :

«Que les personnes qui pilotent des navires sur le fleuve Saint-Laurent entre Kingston et Montréal et sur la rivière Outaouais entre le lac Saint-Louis et les Chutes Chaudière, à Ottawa, ne sont assujetties à aucune des dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada au cours de leurs fonctions;

Que si une circonscription de pilotage est créée et que des personnes agissant comme pilotes sont brevetées par une autorité de pilotage, un Commissaire aux épaves nommé en vertu de la Partie X de la Loi sur la marine marchande du Canada sera en mesure de suspendre ou d'annuler ces brevets s'il est établi que leurs titulaires sont responsables d'un sinistre maritime;...

b) *Règlement général (pièce 1392)*

Le premier règlement de la circonscription, adopté par C.P. 1594 en date du 26 juillet 1934, portait que les services des pilotes étaient facultatifs et que si l'on y recourait, les taux devaient faire l'objet d'un accord mutuel entre les capitaine, propriétaires ou agents du bâtiment et le pilote, soit pour une saison, soit pour chaque trajet. Cette situation prévalut jusqu'au 9 avril 1936 alors qu'on apporta une modification au règlement (C.P. 900) pour établir des taux de pilotage. On interdit l'emploi de pilotes non brevetés et l'autorité de pilotage fut autorisée à imposer une pénalité en cas d'infraction, mais les bâtiments des États-Unis armés conformément à la loi américaine pouvaient «employer des pilotes brevetés des États-Unis pendant qu'ils naviguaient en tout lieu de la circonscription autre que les canaux canadiens».

*Traduction.

Entre avril 1936 et juin 1951, on apporta 13 modifications à ce règlement général qui fut revu et codifié pour constituer un nouveau règlement général, le 17 juin 1952 (C.P. 3305) (Cf. p. 937).

Au regard de l'attribution de brevets aux pilotes, le règlement contenait des dispositions normales et des dispositions temporaires. En vue de protéger les droits acquis, on prévoyait que toutes les personnes pratiquant du pilotage au cours des trois années précédentes, ainsi que les capitaines et lieutenants pilotant leur propre bâtiment, pourraient obtenir un brevet de pilote s'ils en faisaient la demande avant le 31 décembre 1934 et subissaient avec succès l'examen oral sur la connaissance des lieux et sur les règles de route ainsi qu'une épreuve sur la vue et l'ouïe.

Les dispositions normales concernaient la délivrance de nouveaux brevets à partir du 1^{er} janvier 1935: le nombre des pilotes à breveter devait être périodiquement fixé, selon les besoins, par l'autorité de pilotage; la qualification requise des candidats était spécifiée, et une commission chargée d'examiner les candidats était créée.

Le nombre des personnes ayant pratiqué le pilotage et qui demandèrent et obtinrent un brevet fut si grand qu'il dépassa de beaucoup les besoins de la circonscription. De fait, à l'époque de la création de la circonscription, quelque 216 brevets furent délivrés et le besoin d'accorder de nouveaux brevets ne se fit sentir que bien des années plus tard.

En juillet 1940, sur les demandes instantes et répétées des pilotes de la circonscription en vue d'obtenir que le paiement des droits de pilotage soit rendu obligatoire, on estima souhaitable de charger d'une enquête sur la situation du pilotage dans la circonscription l'honorable Cannon, juge, qui avait été nommé Commissaire, aux termes de la Loi sur les enquêtes, pour enquêter sur la navigation des petits bâtiments en aval de Montréal, et une mention appropriée à cet effet fut faite dans le décret en conseil portant nomination dudit Commissaire (C.P. 214-3404). Cependant, il reçut par la suite des instructions pour limiter l'enquête à la navigation des petits bâtiments en aval de Montréal (Cf. p. 73).

c) Rapport Slocombe, 1947 (pièce 1452)

En 1947, le capitaine F. S. Slocombe, qui faisait une étude sur le pilotage dans les principales circonscriptions de pilotage, fit un rapport sur la situation dans la circonscription Saint-Laurent-Kingston-Ottawa. Les points suivants présentent un intérêt particulier*:

Caractéristiques

«Le pilotage dans cette circonscription est essentiellement fluvial. Il présente la caractéristique peu commune que, sauf dans le cas de certains bâtiments étrangers, le pilotage effectif est interrompu pendant la navigation dans les canaux, dans lesquels le capitaine prend charge de son bâtiment. Un taux spécial supplémentaire est imposé si le pilote est requis d'assumer la conduite dans ces canaux.

*Traduction.

... lors de la création de la circonscription, des brevets furent accordés à toutes les personnes ayant effectivement pratiqué le pilotage dans les limites de la circonscription entre le 1^{er} janvier 1931 et le 31 décembre 1933 ainsi qu'aux capitaines et lieutenants de bâtiments qui faisaient leur propre pilotage, à condition que ces personnes fussent des sujets britanniques résidant au Canada et n'ayant pas atteint 70 ans, et qu'elles subissent avec succès une épreuve sur la vue et l'ouïe ainsi qu'un examen oral portant sur la connaissance des lieux et sur les Règles de route.

Cependant, on accorda tant de brevets lors de la création de la circonscription qu'on n'en délivra aucun par la suite. Malgré les décès et les départs en retraite, il reste encore, pour la saison de 1947, 120 pilotes brevetés dans cette circonscription. Seulement 2 d'entre eux sont brevetés pour la rivière Outaouais. Un grand nombre de ces pilotes brevetés sont des capitaines ou lieutenants de bâtiments et ne se servent pas de leurs brevets en qualité de pilotes. Ils entretiennent la validité en passant tous les ans l'épreuve de la vue, probablement afin de pouvoir utiliser leurs brevets au cas où ils perdraient plus tard leur emploi d'officiers. Environ 50 d'entre eux se servent de leurs brevets en qualité de pilotes.»

Conditions du service

«Un pilote qui n'est pas affecté à titre de pilote en service spécial est tenu d'avertir dès qu'il a terminé un pilotage, et son nom est inscrit, à la suite, dans un registre. Ces pilotes du tour de rôle sont appelés dans l'ordre de leur inscription au registre.

Cependant, la majorité des pilotes brevetés qui ne sont pas capitaines ou lieutenants de navires sont des pilotes en service spécial pour certaines compagnies. Ils savent d'avance la date approximative à laquelle on aura besoin d'eux et ils restent disponibles en conséquence.

Le ministère maintient un bureau de pilotage à Kingston, Ontario (mais sans dortoir) en plus du bureau du surintendant à Montréal. Les règlements exigent que le navire paie les frais de transport à partir du plus proche bureau de pilotage et *vice versa*. Ces dépenses comprennent les frais de transport par vedette pour se rendre sur un navire ou en revenir, à Kingston. Mais quand un pilote du tour de rôle qui habite Montréal prend un bâtiment de Montréal à Kingston, il doit payer ses dépenses pour retourner à Montréal ou rester à Kingston à ses propres frais jusqu'à ce que vienne son tour pour piloter un navire descendant qu'il peut attendre pendant plusieurs jours.

Chaque pilote perçoit ses propres droits du propriétaire ou de l'agent d'un navire qu'il a piloté, sans aucune déduction. Il n'y a pas de régime de retraite.»

d) Comité Audette de 1949 (pièce 1330)

Le Comité Audette traita spécialement de la circonscription Saint-Laurent-Kingston-Ottawa, car il y trouva une situation entièrement différente de celle des autres circonscriptions couvertes par son mandat, faisant notamment remarquer l'absence de paiement obligatoire des droits de pilotage et de caisse de retraite pour les pilotes.

Au regard de l'établissement du paiement obligatoire, demandé instamment par les pilotes mais auquel s'opposaient les représentants des armateurs, le Comité rejeta son introduction pour le motif qu'on ne pourrait le rendre applicable à l'ensemble de la circonscription. Les autres recommandations relatives à cette dernière furent*:

- *a) que toutes les recettes de cette circonscription soient mises en commun sous la surveillance de l'autorité de pilotage;

*Traduction.

Circonscription de pilotage de Cornwall

- b) qu'un régime de retraite sain du point de vue actuariel soit mis en vigueur dans cette circonscription, afin que les pilotes de la circonscription Saint-Laurent-Kingston-Ottawa puissent compter sur une certaine sécurité après leur départ en retraite;
- c) que le nombre des pilotes à l'effectif de cette circonscription soit périodiquement fixé par l'autorité de pilotage selon les besoins de la circonscription;
...
- f) que tous les droits de pilotage soient perçus par l'autorité de pilotage pour être distribués aux pilotes brevetés;
...

e) Changements dans la demande de services de pilotage

Avant 1945, très peu de long-courriers montaient le Saint-Laurent en amont de Montréal. Le commerce entre les Grands Lacs et les pays d'outre-mer ne commença qu'en 1933, lorsque la *Norway's Fjell Line* inaugura un programme de voyages réguliers. La Compagnie *Orange of Holland* assura le même service cinq ans plus tard, mais le commerce ralentit au cours des années 30 et cessa complètement au début de la Seconde Guerre mondiale.

C'est pourquoi les services de pilotage au cours de cette période n'existent presque exclusivement qu'au profit des navires des Lacs. Les compagnies dont les navires naviguaient régulièrement dans la circonscription avaient leurs propres pilotes spéciaux tenus par contrat de ne servir que leur compagnie.

Les quelques pilotes dont les services n'étaient pas retenus travaillaient suivant un tour de rôle et, à cette fin, les bureaux de pilotage de Montréal et de Kingston tenaient une liste des pilotes disponibles pour le service.

Chaque pilote, soit du service spécial, soit du tour de rôle, percevait ses propres droits du propriétaire ou de l'agent et les conservait sans aucune déduction.

Après la guerre, le commerce entre les Grands Lacs et les pays d'outre-mer se développa à un rythme remarquable et eut une grande influence sur l'évolution du pilotage dans la circonscription Saint-Laurent-Kingston-Ottawa. En 1955, les pavillons de plus d'une douzaine de compagnies maritimes d'outre-mer apparurent sur les Grands Lacs et, cette année-là, 119 navires étrangers firent la navette entre les Grands Lacs et l'Europe, effectuant plus de 329 voyages aller et retour pendant la saison et transportant plus de 780,000 tonnes de marchandises. En 1958, année précédant l'ouverture de la Voie maritime, le nombre des bâtiments étrangers pratiquant le commerce des Grands Lacs était passé à 187, effectuant au total 534 voyages aller et retour pendant la saison et transportant un peu plus de 1,000,000 de tonnes de marchandises (pièce 905).

(3) TROISIÈME PÉRIODE (1952-1960)

a) *Changements en 1952*

En 1952, un nouveau règlement général pour la circonscription de pilotage Saint-Laurent–Kingston–Ottawa (C.P. 3305 du 17 juin 1952 [pièce 1392]) apporta un changement important à l'administration du pilotage. Le paiement des droits de pilotage restait facultatif dans la circonscription, mais l'autorité de pilotage eut un rôle plus important en ce qu'elle était maintenant chargée du service d'affectation des pilotes et de la perception des droits de pilotage.

L'accroissement progressif du nombre de long-courriers naviguant dans la circonscription fut une raison valable pour justifier une réorganisation et, en outre, les pilotes et la Fédération des armateurs réclamaient depuis quelque temps un mode d'affectation administré par l'autorité de pilotage pour empêcher les «officiers de navigation» de piloter illégalement dans la circonscription.

On appelait «officiers de navigation» (*Sailing Masters*) les personnes engagées pour aider et conseiller les capitaines des long-courriers au cours de leurs voyages sur les Lacs. Tant que les bâtiments américains ou canadiens des Lacs furent les seuls à y naviguer, le pilotage était inutile puisque les capitaines et les officiers de ces navires étaient experts en navigation locale. Dans les premiers temps, «l'officier de navigation» était généralement un ancien capitaine des Grands Lacs en retraite ou un officier de navire en ayant une solide expérience. Il embarquait habituellement sur le long-courrier à Montréal et restait à bord jusqu'au retour dans ce port. On considérait qu'il ne s'agissait pas d'une carrière, mais simplement d'un emploi à temps partiel qui rapportait quelque revenu supplémentaire. Après l'organisation de la circonscription Saint-Laurent–Kingston–Ottawa, les «officiers de navigation» n'eurent plus le droit d'exercer leurs fonctions entre Montréal et Kingston, mais quelques compagnies maritimes trouvèrent plus commode d'en prendre à bord, à Montréal, et de se passer des services des pilotes brevetés entre Montréal et Kingston. Pour le trajet de retour, on suivait la même procédure au large de Kingston, avec le résultat que les pilotes brevetés de la circonscription Saint-Laurent–Kingston–Ottawa étaient privés d'emploi.

Après 1952, la plus grande partie du pilotage des long-courriers entre Montréal et Kingston fut faite par des pilotes brevetés. Les «officiers de navigation» continuèrent, jusqu'en 1958, à exercer leurs fonctions, mais seulement à l'ouest de Kingston (Cf. p. 945).

L'emploi de pilotes par les navires des Lacs était intermittent. Ils n'en employaient normalement que par mauvais temps, et plutôt pour des raisons de commodité que par nécessité ou sécurité. Il en résultait que les long-

courriers étaient parfois privés de service et subissaient des retards à cause d'une demande imprévue d'un navire des Lacs désirant un pilote.

La Fédération des armateurs, appuyée par les pilotes, présenta des doléances à l'autorité de pilotage en suggérant que celle-ci oppose un refus aux navires des Lacs arrivant sans préavis et qui demandaient un pilote. L'autorité de pilotage n'y consentit pas et déclara que les bâtiments devaient être servis dans l'ordre d'arrivée.

b) Premier arrêt de travail des pilotes—1955

1955 marque le début d'une longue lutte menée par les pilotes pour l'institution du paiement obligatoire des droits de pilotage, du moins dans la partie de la circonscription située entièrement en territoire canadien, c.-à-d. de Montréal à Cornwall (Cf. Mém. des pilotes du 25 mars 1955, adressé à l'autorité de pilotage [pièce 809]).

La construction de la voie navigable de 27 pi. entre Montréal et Kingston, pour remplacer le réseau désuet de 14 pi., avait débuté en 1954. Les pilotes envisageaient avec appréhension l'époque où les grands long-courriers l'utiliseraient et décidèrent de renouveler leurs efforts pour obtenir le paiement obligatoire des droits dans leur circonscription.

La Fédération des armateurs avait appuyé les demandes antérieures des pilotes en déclarant, dans une lettre adressée à l'autorité de pilotage le 23 décembre 1953 (pièce 809), que l'établissement du régime de paiement obligatoire serait susceptible d'attirer dans le service un supplément de marins très qualifiés pour satisfaire les besoins du pilotage dans la circonscription.

Au début de 1955, les pilotes nommèrent un nouveau comité des pilotes dont le mandat était clairement d'obtenir l'approbation pour le paiement obligatoire des droits de pilotage. Le comité retint les services d'un avocat. Un mémoire en date du 23 mars 1955 fut présenté au ministre des Transports.

En vue de réfuter d'avance l'objection basée sur le caractère international du Saint-Laurent en amont de Cornwall, le mémoire recommandait que le paiement obligatoire des droits de pilotage ne fût établi que dans la seule partie de la circonscription située entièrement dans les eaux canadiennes, c.-à-d. de Montréal à Cornwall.

La présentation de ce mémoire fut suivie d'un échange de correspondance et des réunions eurent lieu entre les représentants du comité des pilotes et de l'autorité de pilotage, mais sans résultat.

D'un mois à l'autre, l'agitation grandissait chez les pilotes qui finirent par décider la grève pour appuyer leurs demandes. Une réunion générale de tous les pilotes fut convoquée pour le dimanche 16 octobre, et c'est ainsi que débuta l'arrêt de travail.

La grève mit la Fédération des armateurs dans une position difficile. Bien qu'elle approuvât entièrement la demande des pilotes, ses membres souffraient de l'arrêt de travail du fait que leurs navires étaient privés des services des pilotes.

En vue de trouver un moyen de mettre fin à l'arrêt de travail, les représentants de la Fédération des armateurs eurent une réunion avec les représentants de l'autorité de pilotage et le conseiller juridique des pilotes, le 18 octobre. La situation devint d'autant plus critique que, la veille de la grève, le ministre des Transports et le sous-ministre avaient quitté Ottawa pour accomplir une mission qui devait leur prendre 10 à 15 jours, et l'on ne pouvait pas faire grand-chose avant leur retour.

A la fin de la réunion, on convint que la Fédération des armateurs tenterait de persuader l'autorité de pilotage d'envoyer au président du comité des pilotes un télégramme indiquant que l'autorité prendrait la question en considération dès le retour du Ministre et serait disposée à rencontrer une délégation mixte de la Fédération des armateurs et des pilotes pour étudier la situation.

Quelques jours plus tard, le Ministre adressa aux pilotes un télégramme dont la teneur était conforme à la suggestion de la Fédération des armateurs, et les pilotes, se fondant sur cette assurance, décidèrent de reprendre le travail.

Le 27 octobre, le comité des pilotes et les représentants de la Fédération des armateurs rencontrèrent l'autorité de pilotage à Ottawa. Les comptes rendus indiquent que l'intérêt porté par le Ministre à leur demande fit une impression favorable sur les pilotes.

c) Création de la première Corporation de pilotes—1956

Trois mois et demi plus tard, les pilotes déchantèrent lorsque, le 14 février 1956, leur conseiller reçut de l'autorité de pilotage une lettre déclarant que leur demande avait été rejetée.

Cette lettre arriva au cours de l'assemblée annuelle des pilotes et, après qu'on l'eut étudiée, le conseiller juridique des pilotes répondit, le 21 février 1956, pour exprimer la profonde déception des pilotes dans les termes suivants:

«Après la compréhension que vous aviez manifestée aux pilotes lorsque vous les avez reçus à votre bureau le 27 octobre dernier, ceux-ci se refusent à croire que le Gouvernement de leur pays prenne la question dont il s'agit aussi à la légère que votre lettre pourrait le laisser croire. Ramener à une simple question de revenus actuels pour les pilotes le problème du paiement obligatoire des droits de pilotage, c'est ignorer les deux grands objectifs fondamentaux des pilotes, à savoir: assurer l'avenir de leur profession dans la seule région où ils sont autorisés à l'exercer et assurer leur sécurité matérielle en général.» (pièce 809)

Au regard de l'avenir de la profession, la lettre indiquait aussi que les pilotes craignaient d'être privés d'une partie de leur travail par les pilotes

américains. Enfin, l'autorité de pilotage était informée que les pilotes avaient décidé, au cours de leur dernière assemblée annuelle, de former une Corporation des pilotes dont l'objet principal serait de veiller à leurs intérêts communs.

Toutes les associations de pilotes constituées jusque-là avaient été des sociétés. Les pilotes des autres circonscriptions du Saint-Laurent allaient peu après suivre l'exemple et se constituer en organisations professionnelles semblables (Cf. *Titre I*, pp. 97-98).

Des lettres patentes au nom de la Corporation des pilotes de la circonscription Saint-Laurent—Kingston—Ottawa furent octroyées en vertu de la Partie III de la Loi fédérale sur les compagnies, le 19 avril 1956. En 1961, on le remplaça par celui de Corporation des pilotes du fleuve Saint-Laurent et de la Voie maritime.

Jusqu'à la fin de l'année 1956, il ne se produisit rien d'autre en ce qui concerne le paiement obligatoire des droits de pilotage.

Il y a lieu de remarquer que les taux, déjà augmentés en 1954 (C.P. 1954-843 du 3 juin 1954), le furent encore en 1956 (C.P. 1956-807 du 24 mai 1956), mais pour les long-courriers seulement. Cependant, le décret C.P. 1957-491 du 4 avril 1957 releva les taux applicables aux navires des Lacs au niveau de ceux des long-courriers.

d) Deuxième arrêt de travail des pilotes—1957

En 1957, on prévoyait l'ouverture de la Voie maritime pour 1959 et un accroissement du nombre de long-courriers étrangers dont le personnel serait, dans la plupart des cas, étranger aux Grands Lacs et à la navigation qu'on y pratiquait. Il était donc nécessaire de nommer plus de pilotes et de prendre des dispositions pour le choix et les examens des candidats. On institua un jury d'examen qui tint des sessions à Montréal du 4 au 7 mars 1957 inclusivement (pièce 906). Le jury d'examen se composait du surveillant des pilotes de la circonscription (M. J. Melanson), d'un représentant du ministère des Transports, du surintendant du pilotage (Capitaine D. R. Jones), de trois membres du comité des pilotes, d'un représentant de la *Dominion Marine Association* (Capitaine A. Ferguson) et du capitaine A. Barrett de la Fédération des armateurs.

25 candidats se présentèrent; 6 d'entre eux échouèrent sur les Règles de route, 3 sur l'usage des cartes; pour la suite des examens, il en restait 16 dont 9 furent nommés pilotes stagiaires.

Le capitaine Barrett déclara dans son rapport à la Fédération des armateurs que, le 8 mars 1957, la situation des pilotes était la suivante: 54 pilotes *brevetés* disponibles pour le service et 16 pilotes stagiaires, y compris les nouveaux reçus, qui pouvaient être appelés selon les besoins. Ces chiffres indiquaient une augmentation sur 1956, alors qu'il n'y avait que 27 pilotes sous contrat et 20 pilotes au tour de rôle.

Vers la fin de 1957, la question du paiement obligatoire des droits de pilotage fut reprise. Le 30 octobre 1957, les pilotes présentèrent à l'autorité de pilotage un mémoire (pièce 809) dans lequel ils renouvelaient leur demande à ce sujet, mais avec une proposition légèrement différente. Au lieu de demander la division de la circonscription en deux secteurs, ils suggéraient la suppression de la circonscription Saint-Laurent-Kingston-Ottawa et son remplacement par deux nouvelles circonscriptions dont la limite commune serait Cornwall. A leur avis, rien ne s'opposerait alors à l'établissement du régime de paiement obligatoire des droits de pilotage dans la nouvelle circonscription limitée par Cornwall et Montréal puisque ce secteur du fleuve serait situé entièrement en territoire canadien.

Ils recommandaient que les exemptions statutaires accordées aux navires par l'article 346, notamment par l'alinéa (e), fussent maintenues, nonobstant l'article 347, afin que le paiement obligatoire ne s'applique qu'aux long-courriers.

En conclusion, le mémoire faisait remarquer que la réforme proposée pouvait être mise en vigueur sans l'intervention du Parlement, le gouverneur en conseil étant déjà autorisé, par la Loi sur la marine marchande, à prendre les dispositions nécessaires.

L'autorité de pilotage avait reçu le mémoire depuis quelques jours lorsque les pilotes décidèrent de faire une grève qui dura du 9 novembre au 21 novembre (pièce 726 [p. 39]).

Le pilote A. Pérusse déclara, dans sa déposition, qu'en plus du paiement obligatoire des droits de pilotage, un autre facteur avait contribué à l'arrêt de travail, nommément la demande de reconnaissance officielle de la période de repos de 8 heures entre les trajets (pièce 810). Bien qu'il existât une entente à cet effet entre l'autorité de pilotage et les pilotes, elle n'avait pas été incluse dans le règlement pour le motif que les pilotes pouvaient se reposer pendant le passage des canaux puisque, à cette époque, ils ne pilotaient pas dans ceux-ci.

De plus, les pilotes pensaient que le moment était bien choisi pour se mettre en grève, afin de faire pression sur l'autorité de pilotage pour obtenir le paiement obligatoire des droits de pilotage, car un nombre considérable de long-courriers se trouvaient sur les Lacs dont il fallait qu'ils sortent avant l'hiver.

La Fédération des armateurs était d'autant plus contrariée par cette grève qu'elle continuait à appuyer la demande des pilotes pour le paiement obligatoire des droits de pilotage. Le capitaine Matheson, décédé depuis, parlant au nom de la Fédération déclara dans sa déposition que la question du paiement obligatoire avait été discutée à plusieurs reprises avant la grève entre la Fédération et le ministère des Transports. La Fédération des armateurs avait exercé de fortes pressions sur ce dernier qui avait toujours répondu

qu'il était impossible de satisfaire ces demandes en raison de l'accord international et des traités entre le Canada et les États-Unis. Au moment de la grève, la Fédération des armateurs présenta aussi, à ce sujet, des doléances à l'autorité de pilotage ou aux fonctionnaires du ministère des Transports.

De fait, le 5 novembre, M. Dudley Page, alors président de la Fédération des armateurs, adressa à l'autorité de pilotage un télégramme pour l'informer de l'arrêt de travail des pilotes. Le télégramme disait en outre* :

« Les propriétaires des long-courriers opérant sur les Grands Lacs sont désavantagés par cette réclamation des pilotes puisque l'acceptation du paiement obligatoire des droits de pilotage a déjà été reconnue par la Fédération et confirmée par lettre de la Fédération à votre ministère en date du 23 décembre 1953. Il semblerait que les réclamations des pilotes soient dirigées contre votre ministère par suite du rejet de leur demande relative au paiement obligatoire des droits de pilotage. . . . Nous tenons à souligner que la Fédération appuie fortement depuis de nombreuses années le paiement obligatoire des droits de pilotage . . . » (pièce 726, appendice 3).

L'autorité de pilotage réagit vivement à la décision de grève prise par les pilotes. Le 6 novembre, le jour même de l'arrêt du travail, le sous-ministre des Transports adressa au pilote J. G. Chartier, président du comité des pilotes de la circonscription Saint-Laurent-Kingston-Ottawa, un télégramme indiquant que leur refus de travailler était illégal et irréflecti et qu'il constituait une infraction pour laquelle des pénalités pouvaient être infligées à chaque pilote. Il ajoutait que la question du paiement obligatoire des droits de pilotage ne pouvait se régler que par décision du Cabinet et qu'il était impossible de prendre aucun engagement sauf celui d'accorder à la question la plus entière considération. Le télégramme se terminait par un ordre de reprise immédiate du travail (pièce 726, appendice 5).

Le 11 novembre, le sous-ministre des Transports, dans un autre télégramme adressé au président de l'Association des pilotes, ordonna à tous les pilotes de la circonscription de se présenter au travail, au bureau des affectations le plus proche, le 13 novembre avant 9 h 00. Le sous-ministre indiquait qu'à défaut, chaque pilote serait condamné à une amende de \$200, conformément au règlement de la circonscription. Il indiquait en outre que le refus persistant d'exercer leurs fonctions pourrait entraîner l'annulation de tous les brevets et la suppression de la circonscription (pièce 726, appendice 6).

Il est digne de remarque que la Fédération des armateurs, en apprenant que l'autorité de pilotage menaçait de supprimer la circonscription Saint-Laurent-Kingston-Ottawa, adressa, le 12 novembre 1957, au sous-ministre des Transports un télégramme indiquant qu'elle s'y opposait fortement. Malgré l'ultimatum contenu dans le télégramme du 11 novembre, la grève se poursuivit jusqu'au 21 novembre.

*Traduction.

Au cours de la grève, les pilotes reçurent l'aide et l'appui de l'*International Organization of Masters, Mates and Pilots*, dont ils faisaient partie à cette époque (ils s'en détachèrent en 1958). Des piquets de grève furent installés par l'*International Organization* à Kingston et dans quelques ports des États-Unis, principalement à Cleveland et Chicago. Cependant, les représentants de la Fédération des armateurs conclurent des arrangements à Cleveland et réussirent à annuler l'action des piquets de grève. Le conseiller juridique de la Fédération expliqua la situation aux syndicats ouvriers de la région de Cleveland, si bien qu'à l'arrivée d'un bâtiment dans le port on ne tenait aucun compte des piquets de grève.

Les pilotes reçurent également l'appui de l'association des «officiers de navigation», appelée *Association of Great Lakes Pilots*, qui donna des instructions à ses préposés aux affectations à Kingston de refuser d'affecter des «officiers de navigation» aux bâtiments allant vers l'amont après avoir traversé la circonscription. La Fédération des armateurs du Canada tenta sans succès d'amener l'association à modifier sa position en lui faisant remarquer qu'elle appuyait la demande des pilotes et ne comprenait pas pourquoi les membres de la Fédération devraient faire les frais d'une différence d'opinion entre l'autorité de pilotage et les pilotes. Cependant, l'association resta inflexible et continua de refuser d'affecter des «officiers de navigation» aux bâtiments qui continuaient vers l'amont de Kingston.

Le capitaine Matheson déclara que pendant la grève il y eut 70 navires dans le réseau, mais que tous poursuivirent leur route bien qu'avec quelque retard. La majorité des capitaines des long-courriers naviguaient sur les Grands Lacs depuis des années et connaissaient suffisamment les routes pour se dispenser des services d'«officiers de navigation». Quelques-uns des surintendants de la Fédération des armateurs qui avaient également navigué sur les Grands Lacs pendant des années aidèrent aussi à piloter les navires descendants.

La grève se termina sans que l'on fût parvenu à un accord sur la question fondamentale du paiement obligatoire des droits de pilotage, mais on donna aux pilotes l'assurance que la période de repos entre les affectations serait dorénavant de 10 heures (au lieu de 8) et qu'on ajouterait trois pilotes à l'effectif.

L'autorité de pilotage n'infligea à aucun pilote de pénalité ou autres sanctions disciplinaires, ni pendant ni après la grève.

e) Troisième arrêt de travail des pilotes—1958

En janvier 1958, le ministère des Transports fit une tentative pour engager les pilotes comme fonctionnaires. La proposition fut présentée au conseil d'administration de la corporation, le 8 janvier. On offrait aux pilotes un traitement annuel de base de \$5,730, plus \$2,140 pour le temps supplémentaire soit un traitement total de \$8,798.

Au cours d'une assemblée générale extraordinaire de la corporation, les pilotes rejetèrent unanimement la proposition et le surintendant du pilotage en fut informé par lettre du 24 janvier 1958. Le ministère des Transports exprima sa surprise de voir l'offre refusée «étant donné les généreuses dispositions du plan et les nombreuses protections qu'il assurait» (lettre du 30 janvier [pièce 820]). Le 3 février, les pilotes signifièrent au ministère que le refus était irrévocable et qu'ils n'accepteraient à aucune condition de devenir des fonctionnaires (pièce 820). Le plan fut rejeté parce que les pilotes ne voulaient pas perdre le statut qui leur permettait de conserver leur liberté, de recevoir une rémunération plus élevée et de rester dans le cadre des associations professionnelles.

Le rejet de la proposition de statut de fonctionnaire par les pilotes fut suivi le 12 février 1958 par l'envoi, à l'autorité de pilotage, d'un mémoire exposant les demandes des pilotes pour l'année (pièce 809). La priorité allait, une fois de plus, à l'établissement du régime de paiement obligatoire des droits de pilotage aux conditions indiquées dans leur mémoire du 30 octobre 1957. La corporation réitérait la proposition, faite verbalement après la présentation de ce dernier mémoire, à l'effet qu'elle était disposée à restreindre sa demande aux long-courriers et d'en exclure tous les navires des Lacs.

Deux autres recommandations visaient à améliorer les conditions de travail des pilotes: tous les navires des Lacs employant des pilotes entre Montréal et Kingston devraient changer de pilote à Cornwall, pour le motif qu'il était trop fatigant pour le même pilote de rester en service sur toute la distance; les long-courriers devraient être obligés d'employer soit deux pilotes, soit un pilote et un aspirant pilote afin de réduire le nombre d'heures de travail consécutives, qui était alors en moyenne de 16 à 20 heures par jour.

Une dernière recommandation concernait le tarif; on y demandait que le taux du pilotage fluvial fût porté de \$85 à \$125.

La corporation demandait aussi la reconnaissance officielle en réclamant*:

- a) Que personne ne soit affecté par le surintendant au pilotage d'un navire dans la circonscription à moins d'être à la fois pilote breveté et membre de la Corporation des pilotes de la circonscription Saint-Laurent-Kingston-Ottawa;
- b) Que tous les gains des pilotes soient perçus par l'autorité de pilotage (comme actuellement) et remis à la corporation sans l'exigence d'une procuration ou autre autorisation personnelle des pilotes.» (pièce 809)

Il semble que ces demandes furent rejetées, sauf celle concernant les taux de pilotage qui fut partiellement acceptée: les taux du pilotage fluvial, mais pour les seuls long-courriers, furent portés de \$85 à \$102.50 (C.P. 1958-1043).

*Traduction.

Aucun progrès n'intervint en 1958 sur la question du paiement obligatoire des droits de pilotage. Le conseiller juridique des pilotes, dans une lettre du 23 septembre, à l'autorité de pilotage, exprimait le mécontentement et la préoccupation de la Corporation des pilotes de la circonscription Saint-Laurent-Kingston-Ottawa «du défaut de votre ministère et du gouvernement de prendre les mesures nécessaires pour établir» ce régime (pièce 809). Antérieurement à cette lettre, l'autorité de pilotage avait informé les pilotes qu'il faudrait d'abord modifier la Loi sur la marine marchande avant de pouvoir donner suite à leur demande et qu'une telle modification serait proposée sous peu au Parlement. En conséquence, la lettre du 23 septembre exprimait le mécontentement des pilotes du fait qu'aucune modification n'avait été proposée au Parlement avant la fin de la session cette année-là.

Cette même année, les pilotes refusèrent de nouveau de travailler. L'arrêt de travail, en avril et mai, appuyait une grève des «officiers de navigation» dirigée contre la Fédération des armateurs. Comme on l'a vu, après l'établissement du mode d'affectation des pilotes dans la circonscription en 1952 (Cf. p. 937), les «officiers de navigation» avaient continué de piloter à l'ouest de Kingston en vue d'aider les capitaines des long-courriers durant leurs voyages sur les Grands Lacs. Au début de 1958, la Fédération des armateurs décida d'établir un nouveau régime qui limiterait les services des «officiers de navigation» aux zones des Grands Lacs dans lesquelles ils étaient indiscutablement nécessaires, à savoir de Port Weller à Sarnia, y compris le Canal de Welland et les eaux de communication entre le lac Érié et le lac Supérieur. Les «officiers de navigation», cependant, s'y refusèrent et firent grève lorsque la Fédération des armateurs tenta d'appliquer ce nouveau régime. Des piquets de grève furent placés à Kingston et autres localités.

Les pilotes de la circonscription Saint-Laurent-Kingston-Ottawa et les «officiers de navigation» étant à cette époque membres du même syndicat (*International Organization of Masters, Mates and Pilots*), et les «officiers de navigation» ayant appuyé les pilotes pendant leur grève à l'automne de l'année précédente, tous les pilotes, sauf un (le pilote G. Downey), refusèrent de traverser le piquet de grève placé à Kingston pour embarquer à bord des bâtiments descendants.

Au cours de la grève, la *Canadian Overseas Shipping Limited* demanda et obtint une injonction de la Cour interdisant le piquetage au voisinage des quais ou lieux de Kingston desquels les pilotes se rendaient normalement à bord des bâtiments. Une injonction intérimaire, d'abord accordée le 2 mai 1958, fut prolongée à plusieurs reprises, jusqu'au 12 mai 1958, date où une injonction interlocutoire fut accordée jusqu'au procès. Les pilotes décidèrent alors de reprendre le travail à Kingston.

Comme on l'a mentionné, le pilote Downey refusa de se joindre à ses collègues pour appuyer cette grève des «officiers de navigation» et, en pro-

testation, démissionna de la Corporation des pilotes le 21 avril, après avoir retiré la procuration qu'il avait donnée à la corporation pour lui permettre de réclamer et de percevoir les droits de pilotage par lui gagnés.

En juin de cette année, le pilote Downey fut poursuivi par la Corporation des pilotes qui réclamait \$3,075 représentant les droits qu'il avait gagnés pendant l'arrêt de travail d'avril et mai, et que lui avait payés directement l'autorité de pilotage. La corporation demandait au tribunal d'annuler la démission du pilote en tant que membre et aussi la révocation de la procuration. La corporation motivait sa demande en disant que le pilote, après s'être affilié à la corporation et lui avoir donné une procuration l'autorisant à recevoir les droits de pilotage par lui gagnés, ne pouvait ni démissionner ni annuler sa procuration sans le consentement de la corporation; en d'autres termes, le pilote, une fois affilié, devait rester toute sa vie membre de la corporation et celle-ci avait le droit de toucher tous ses gains de pilotage (Cour supérieure de Québec, circonscription de Montréal, n° 449862). Au sujet des observations de la Commission sur ce point, se référer au *Titre I*, page 101.

La corporation retira sa plainte avant l'audition de la cause et l'affaire fut réglée hors cour. Le pilote Downey accepta de rester à son domicile jusqu'à ce que les autres pilotes aient rattrapé le nombre de trajets qu'il avait effectués pendant l'arrêt de travail.

f) Difficultés créées par l'ouverture de la Voie maritime et quatrième arrêt de travail—1959

1959 marqua le début d'une ère nouvelle pour la navigation sur la voie navigable du Saint-Laurent et des Grands Lacs. La construction de la Voie maritime, profonde de 27 pi., fut terminée en avril 1959. Des bâtiments de 730 pi. de long, 75 pi. de large et transportant jusqu'à 7,500 tonnes de marchandises diverses et 25,000 tonnes en vrac (comparés aux bâtiments de 255 pi. qui naviguaient dans les canaux de 14 pi. et qui transportaient au maximum 1,500 tonnes de marchandises diverses et 2,500 tonnes en vrac) pouvaient maintenant naviguer entre Montréal et les Grands Lacs. En d'autres termes, la capacité de la nouvelle Voie maritime pour le transport des marchandises diverses et en vrac avait augmenté respectivement de 500% et de 1,000%.

Il fallait, cela va sans dire, préparer pour le pilotage des procédures, des règlements et des tarifs appropriés, étant donné les conditions très différentes qu'imposait la Voie maritime.

Avant l'ouverture de la saison de navigation le 25 avril, les pilotes, l'industrie maritime et l'autorité de pilotage s'étaient mis d'accord sur deux importantes questions: l'établissement d'un nouveau tarif, et la division de fait de la circonscription à la frontière américano-canadienne, à Saint-Régis,

avec relève des pilotes à l'écluse Snell, qui fait partie de la Voie maritime, à quelque 5 milles $\frac{1}{2}$ en amont, sur le côté du fleuve qui relève des États-Unis.

Les armateurs comprirent que par le nouveau tarif on visait à atteindre un revenu annuel de \$10,600 par pilote et que toutes les parties étaient convenues que si l'on n'y parvenait pas, on augmenterait les taux; en cas d'excédent, on les diminuerait en conséquence (pièce 726). Comme on le verra par la suite, lorsque la Fédération des armateurs demanda une réduction des taux en 1960, sur le motif que les gains des pilotes excédaient \$10,600, ceux-ci, par l'entremise de leur conseiller juridique, nièrent catégoriquement qu'un accord de ce genre fût intervenu. Il semble que les nouveaux taux aient été appliqués dès le début de la saison de navigation et durant toute l'année 1959, bien que le décret en conseil les mettant en vigueur n'ait été pris que le 22 juin 1959 (C.P. 1959-790). Ce retard fut l'une des raisons pour lesquelles, le 11 juin, les pilotes menacèrent de se mettre en grève.

Au regard de la division de fait de la circonscription à Cornwall, il fut convenu, comme les pilotes l'avaient proposé dans leur mémoire du 12 février 1958 (pièce 809), qu'à compter de la saison de navigation de 1959 la relève se ferait à l'écluse Snell et qu'elle s'appliquerait à tous les navires employant des pilotes, et non pas aux seuls navires des Lacs comme on l'avait proposé précédemment. En même temps, les pilotes renoncèrent à leur demande initiale, à savoir que 2 pilotes fussent affectés sur les long-courriers. La mise en œuvre de cet accord devait se révéler très difficile, mais lorsqu'on y fut parvenu, ce fut un grand pas vers la division officielle de la circonscription Saint-Laurent—Kingston—Ottawa en deux circonscriptions de pilotage distinctes, comme les pilotes le demandaient depuis bien des années.

Au cours des réunions entre les représentants de l'autorité de pilotage et des pilotes tenues avant l'ouverture de la saison de navigation de 1959, on fit de nouveaux efforts en vue d'intéresser les pilotes au statut de fonctionnaires, mais sans succès. On a fait remarquer qu'à l'époque de ces réunions, l'opinion prévalait chez les armateurs que l'ouverture de la Voie maritime entraînerait une réduction du travail des pilotes. Ils pensaient en effet qu'un grand nombre de compagnies des Lacs qui, jusque-là, avaient employé des pilotes se dispenseraient alors de leurs services. Cette crainte se révéla bientôt sans fondement; en fait, la pénurie de pilotes pour manœuvrer le nombre accru de navires empruntant la Voie maritime devint l'un des problèmes majeurs en 1959.

La saison de navigation s'ouvrit le 25 avril. Tout n'alla pas bien: le président de la Corporation des pilotes, dans un télégramme du 14 mai adressé au surintendant du pilotage, se plaignit de l'inexpérience des hommes de barre, des difficultés de langage et de l'équipement inadéquat des navires. Dans son télégramme, il déclarait que, jusqu'à ce que l'on mette des pilotes

stagiaires à leur disposition, les pilotes ne rentreraient pas les navires de plus de 1,500 tjn dans l'écluse de Saint-Lambert entre 19 heures et 4 heures (pièce 813). On expliquait qu'on avait choisi cette limite de 1,500 tx en raison du fait que les bâtiments d'une jauge moindre avaient l'expérience de la navigation en amont de Montréal.

Au début de juin, les pilotes attendaient toujours la nomination de pilotes stagiaires ainsi que la mise en œuvre des nombreux changements sur lesquels on s'était déjà mis d'accord. En vue de faire pression sur l'autorité de pilotage, les pilotes eurent l'idée de prendre avantage de l'ouverture officielle de la Voie maritime du Saint-Laurent, fixée au 26 juin. Le 11 juin, la Corporation des pilotes de la circonscription Saint-Laurent-Kingston-Ottawa et la Corporation des pilotes du port de Montréal présentèrent conjointement une liste de 7 demandes à l'autorité de pilotage. On y déclarait que si les pilotes n'obtenaient pas satisfaction le 19 juin au plus tard, une assemblée générale de tous les pilotes serait convoquée pour examiner la situation et prendre les mesures qu'elle déciderait (pièce 812). Sur les 7 demandes, 5 concernaient la circonscription Saint-Laurent-Kingston-Ottawa (pièce 812):

- (i) qu'une roulotte comportant les installations appropriées soit stationnée à l'écluse de Saint-Lambert pour les pilotes en attente;
- (ii) que l'indemnité de voyage soit portée de \$2 à \$4 lorsqu'un pilote doit embarquer à l'écluse de Saint-Lambert;
- (iii) que le tarif en vigueur depuis l'ouverture de la saison de navigation soit officiellement approuvé par le gouverneur en conseil;
- (iv) que des pilotes stagiaires soient nommés;
- (v) que le président de la Corporation des pilotes de la circonscription Saint-Laurent-Kingston-Ottawa soit choisi pour piloter le yacht royal lors de la cérémonie d'ouverture officielle de la Voie maritime.

Un télégramme en date du 17 juin informa les pilotes que la plupart de leurs demandes étaient acceptées. On y déclarait, entre autres, que 6 pilotes stagiaires seraient engagés par le ministère, avec l'entente qu'il leur serait permis de devenir pilotes avec le même statut que les autres lorsque le ministère déciderait, le cas échéant, de leur accorder des brevets permanents, et que l'autorité de pilotage envisageait d'organiser, d'ici une quinzaine de jours, une relève des pilotes à l'écluse Snell (pièce 812).

Les 6 pilotes stagiaires furent nommés aussitôt et la relève des pilotes à l'écluse Snell commença le 14 juillet.

La relève des pilotes à l'écluse Snell s'effectuait depuis une semaine seulement lorsque les pilotes se plaignirent d'être surmenés. Ils soutenaient que 20 pilotes supplémentaires étaient nécessaires et, en conséquence, demandaient la délivrance d'un brevet permanent à 5 des 6 pilotes stagiaires déjà nommés dès qu'on pourrait leur faire passer un examen et la nomination sans délai de 14 autres stagiaires.

Environ deux semaines plus tard, le président de la Corporation des pilotes de la circonscription Saint-Laurent–Kingston–Ottawa informa le surveillant de circonscription, par télégramme en date du 4 août que, par suite de la pénurie de pilotes, ceux-ci étaient physiquement incapables de piloter aux termes des dispositions prises officieusement par le ministère, au cours des semaines précédentes, quant à la «prétendue division à Cornwall» et que jusqu'au redressement de cette situation, les pilotes avaient décidé de s'en tenir strictement au règlement en vertu duquel aucune relève de pilotes ne devait avoir lieu à Cornwall (pièce 813).

Il semble qu'antérieurement à l'envoi de ce télégramme 5 pilotes stagiaires avaient reçu leurs brevets permanents, conformément à la demande des pilotes, et que l'autorité de pilotage avait accepté de nommer 9 pilotes stagiaires (au lieu des 14 demandés), mais ne l'avait pas encore fait.

Le ministère des Transports estima que les pilotes pouvaient à bon droit cesser de faire la relève à l'écluse Snell. Par télégramme en date du 28 août, adressé à M. Matheson de la Fédération des armateurs (qui avait demandé la reprise immédiate de cette pratique), le directeur des Règlements de la marine déclarait que la relève ne reprendrait que lorsque le ministère serait assuré d'une disponibilité suffisante de pilotes pour y procéder. Un mois plus tard, le ministère des Transports avisa la Fédération des armateurs qu'il y avait suffisamment de pilotes disponibles et que la relève pouvait maintenant être reprise.

Dès que le problème de la pénurie de pilotes fut réglé, une nouvelle difficulté surgit, celle du service de taxis entre Cornwall et l'écluse Snell. Bien que la question fût de peu d'importance, elle illustre l'attitude générale prévalant, à l'époque, dans la circonscription.

La tactique des pilotes consistait à réclamer à la Fédération des armateurs le remboursement de leurs frais de taxis pour se rendre à l'écluse Snell ou en revenir, conformément à l'article 7 du tarif (C.P. 1959-790) qui se lisait comme suit*:

«En sus des droits de pilotage, les frais de transport d'un pilote, autres que ceux mentionnés à l'article 6, raisonnablement et réellement engagés pour se rendre

- a) de tout lieu situé dans la circonscription au lieu d'embarquement; et
- b) du lieu de débarquement au bureau de pilotage le plus proche doivent, sur l'ordre du surintendant, être facturés.»

Comme les montants réclamés pour frais de taxis étaient considérables, de \$4 à \$16 pour un seul trajet, la Fédération des armateurs demanda instamment à l'autorité de pilotage d'enquêter à ce sujet et de s'efforcer d'établir un service de taxis approuvé, à des tarifs prédéterminés. L'autorité de pilotage informa éventuellement la Fédération des armateurs de la difficulté d'y parvenir étant donné que les pilotes ne pouvaient se mettre d'accord entre eux sur le service de taxis à utiliser. La Fédération des armateurs, au su de

*Traduction.

l'autorité de pilotage, décida d'organiser un service, mais les pilotes refusèrent de l'utiliser. La Fédération les informa alors qu'elle refuserait, si les pilotes utilisaient tout autre moyen de transport, de rembourser leurs frais. Les pilotes prirent leur revanche le 19 octobre en refusant de débarquer à l'écluse Snell. L'autorité de pilotage, à son tour, cessa d'affecter, de Cornwall, les pilotes.

Les pilotes étaient d'avis que l'autorité de pilotage n'avait pas le pouvoir de leur ordonner d'utiliser un moyen déterminé de transport pour se rendre au lieu d'embarquement et qu'en conséquence, était illégale et *ultra vires* la décision qu'elle avait prise de ne pas facturer aux armateurs les frais de transport réellement engagés par un pilote qui n'avait pas utilisé le service de taxis établi par la Fédération des armateurs. En outre, ils étaient d'avis que, du fait de l'illégalité de cette mesure, ils n'étaient pas obligés d'obéir aux ordres du surveillant de la circonscription leur enjoignant d'embarquer ou de débarquer à l'écluse Snell.

Ni la Fédération des armateurs ni l'autorité de pilotage ne partageaient ces points de vue et leurs représentants se réunirent le 29 octobre pour étudier les mesures à prendre à la suite du refus des pilotes de débarquer à l'écluse Snell. Les représentants de l'autorité de pilotage suggérèrent des solutions allant de la suppression de la circonscription à la prise en charge complète par le ministère des Transports de toutes les opérations de pilotage dans la région. Deux solutions intermédiaires prévoyaient l'abolition de la circonscription et la création d'une nouvelle circonscription entre Montréal et Cornwall, le secteur Cornwall-Kingston étant soit laissé complètement inorganisé, soit constitué en une nouvelle circonscription où seuls des pilotes employés par le gouvernement assureraient le service. Les représentants de la Fédération des armateurs étaient en faveur de cette dernière solution et proposaient d'y recourir avant le début de la saison de navigation de 1960.

Entre-temps, le sous-ministre des Transports avait adressé à chaque pilote d'abord un télégramme et, une semaine plus tard, une lettre l'informant que s'il n'obéissait pas aux ordres du surveillant de circonscription, l'autorité de pilotage se verrait dans l'obligation de prendre les mesures qu'elle estimait nécessaires. Peu après, le sous-ministre rencontra les représentants des pilotes. Le 10 novembre, au cours d'une réunion des administrateurs de la Corporation des pilotes, on décida de recommander à ceux-ci de reprendre les opérations normales à l'écluse Snell et d'utiliser le service de taxis organisé par la Fédération des armateurs (pièce 813). Les pilotes furent d'accord, ce qui régla la dernière crise dans la circonscription Saint-Laurent-Kingston-Ottawa en 1959.

g) *Abolition de la circonscription de pilotage Saint-Laurent-Kingston-Ottawa—1960*

En 1960, les négociations avec le ministère des Transports, au lieu de se poursuivre séparément avec chaque groupe de pilotes de la région du

Saint-Laurent, furent dirigées, pour l'ensemble des pilotes, par la Fédération des pilotes du Saint-Laurent, récemment constituée.

Bien qu'au début de 1960, la Fédération des armateurs se fût inquiétée de l'accroissement des gains des pilotes survenu au cours de 1959 et s'opposât fortement à toute nouvelle majoration des droits de pilotage, la Fédération des pilotes du Saint-Laurent obtint une augmentation de 3% du tarif des pilotes de la circonscription Saint-Laurent—Kingston—Ottawa, à la suite de négociations qui eurent lieu à cette époque (C.P. 1960-724 du 26 mai [pièce 1392]).

Les deux fédérations furent déçues par le résultat des négociations, l'une à cause des demandes qui avaient été acceptées et l'autre à cause de celles qui ne l'avaient pas été. Quant au progrès des négociations à ce sujet dans les circonscriptions de Québec et de Montréal, se référer aux pages 362 et 747 et suivantes.

Quant à la majoration de 3% du tarif de la circonscription Saint-Laurent—Kingston—Ottawa, la Fédération des armateurs était d'autant plus désappointée qu'elle avait la conviction que les pilotes avaient convenu qu'il y aurait réduction des droits de pilotage dans l'éventualité où les gains par pilote pour 1959 excéderaient \$10,600 (Cf. p. 947). Selon les statistiques fournies par le ministère des Transports, la moyenne des gains pour la saison de 1959, par pilote en activité, avait été de \$14,451.90, comparés à \$10,165 pour la saison de 1958 (pièce 726, vol. II, appendice 19). Les pilotes soutinrent qu'il n'y avait eu aucun accord à ce sujet, contrairement à ce que prétendait la Fédération des armateurs. Sans décider sur la question, le ministère des Transports avait accordé une majoration de 3% du tarif pour compenser l'augmentation du nombre des pilotes à la fin de 1959.

En juin, la Fédération des pilotes présenta un mémoire à l'autorité de pilotage en lui demandant de prendre une décision immédiate sur 6 questions; à défaut, elle convoquerait une assemblée générale des pilotes pour étudier la situation (pièce 754). L'une de ces questions concernait les pilotes des États-Unis qui opéraient dans la circonscription Saint-Laurent—Kingston—Ottawa à l'encontre des dispositions de l'article 354(1) de la Loi sur la marine marchande.

Quelque temps avant la rédaction de ce mémoire, les pilotes s'étaient plaints du pilotage illégal dans leur circonscription. Dès le 24 septembre 1959, le conseiller des pilotes avait transmis au directeur des Règlements de la marine une liste de nombreux cas de pilotage illégal qu'ils alléguaient avoir été effectué, en donnant les noms des pilotes et des lignes de navires en cause (pièce 808).

Le 24 février 1960, le directeur répondit qu'à la suite d'enquêtes exhaustives on avait conclu que, dans plusieurs cas, il n'y avait pas eu

d'infraction et que, dans d'autres, le manque de preuve rendait «très imprudent de poursuivre».

Au début de la saison de navigation, les pilotes prirent la décision de signaler par télégramme au surintendant régional, le capitaine J. J. Gendron, chaque cas de pilotage illégal effectué soit par un pilote des États-Unis, soit par une personne non brevetée. Au mois de mai, au moins 5 télégrammes de ce genre lui furent adressés (pièce 808). En juin, juillet et août, chaque pilote qui avait des motifs de croire qu'un pilotage illégal avait été effectué envoya un télégramme, donnant le nom de la personne non autorisée et le nom du navire en cause. Il n'y eut pas moins de 14 télégrammes expédiés à ce sujet au cours de cette période (pièce 808).

Enfin, à la suite d'un de ces télégrammes en date du 22 juillet, dans lequel les pilotes se plaignaient de l'échouement d'un navire allemand ayant à bord un citoyen des États-Unis faisant fonction de pilote, le sous-ministre écrivit au président de la Fédération des pilotes en déclarant que «le ministère est au courant des activités des pilotes non brevetés dans la circonscription de Kingston. La solution de cette difficulté implique une division de cette circonscription, sur laquelle nous espérons discuter bientôt avec les représentants des pilotes» (pièce 755).

En fait, le sous-ministre proposait la solution même que les pilotes tentaient d'obtenir depuis quelque temps. Le mémoire de la Fédération des pilotes, du 7 juin 1960, avait de nouveau demandé, comme moyen de résoudre le problème posé par le travail des pilotes des États-Unis dans les eaux canadiennes, la division à Saint-Régis de la circonscription Saint-Laurent–Kingston–Ottawa et l'établissement soit du pilotage obligatoire, soit du paiement obligatoire des droits de pilotage dans le secteur Montréal–Saint-Régis.

Le 9 septembre 1960, l'autorité de pilotage accusa réception du mémoire de la Fédération des pilotes du Saint-Laurent et déclara que les autorités américaines avaient été informées de cas de ce genre et que des poursuites étaient en cours contre un délinquant canadien. L'autorité de pilotage ajoutait* :

«Toutefois, nous convenons avec vous que le meilleur moyen de mettre fin aux empiétements des pilotes américains dans les eaux canadiennes est peut-être d'imposer un régime de paiement obligatoire des droits de pilotage.»

La lettre précisait que si la Fédération des pilotes déclarait accepter des exemptions au paiement obligatoire pour les bâtiments canadiens et américains des Lacs, l'autorité prendrait sans délai en considération l'imposition du paiement obligatoire, même s'il devait en résulter une modification à la Loi sur la marine marchande.

Dans l'ensemble (y compris les autres questions), la réponse de l'autorité de pilotage fut jugée peu satisfaisante et elle en fut informée par une lettre du 14 septembre lui faisant savoir qu'une assemblée générale des

*Traduction.

pilotes du Saint-Laurent serait convoquée sans tarder «aux fins de décider les mesures dictées par les circonstances» (pièce 756).

Les représentants de la Fédération des pilotes se réunirent avec les fonctionnaires du ministère des Transports le 8 octobre, et avec l'autorité de pilotage les 12 et 13 octobre. On parvint à un accord sur toutes les questions soulevées par les pilotes et une grève fut ainsi évitée.

La demande des pilotes relative à la création de deux circonscriptions de pilotage dans la zone Saint-Laurent–Kingston–Ottawa, avec limite commune à Saint-Régis sur la frontière américano-canadienne, et à l'établissement du paiement obligatoire des droits de pilotage dans la nouvelle circonscription Montréal–Cornwall, fut acceptée à condition que les bâtiments américains et canadiens des Lacs en fussent exemptés.

Les ordonnances officielles donnant effet à cet accord sur la création des nouvelles circonscriptions de pilotage sont contenues dans les décrets en conseil du 17 novembre 1960, établissant les circonscriptions de Cornwall et de Kingston (Cf. p. 925).

En ce qui concerne les bâtiments américains des Lacs et le privilège dont ils bénéficieraient, un désaccord se manifesta rapidement entre les pilotes de la circonscription et le ministre des Transports en tant qu'autorité de pilotage de la circonscription. Les pilotes affirmaient ne s'être engagés à ne pas insister sur le paiement obligatoire des droits de pilotage pour les navires américains des Lacs que jusqu'à l'issue des négociations qui se poursuivaient à cette époque entre le Canada et les États-Unis sur la question du pilotage sur les Grands Lacs. Le Ministre soutenait que les pilotes avaient convenu de ne pas s'opposer à une modification de la Loi sur la marine marchande en vue d'exempter les navires américains des Lacs du paiement obligatoire des droits de pilotage au cas où une telle exemption serait, à son avis, justifiée.

La question fut définitivement réglée en juin 1961 par la modification de l'article 346(*ee*) de la loi, exemptant les navires américains des Lacs du paiement obligatoire des droits de pilotage «dans toute circonscription de pilotage sur le Saint-Laurent en amont de la circonscription de pilotage de Montréal». Cette modification fut adoptée malgré l'opposition de la Fédération des pilotes du Saint-Laurent (Cf. Comité de la Chambre, audiences sur le Bill C-98, 29 et 30 mai 1961).

MÉMOIRES

Sur les 13 mémoires traitant du pilotage sur le Saint-Laurent en général, il n'y a que celui de la Fédération des pilotes du Saint-Laurent (Cf. pp. 83-84), présenté pour le compte de la Corporation des pilotes du fleuve et de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui contienne des recommandations spécifiques sur le pilotage dans la circonscription de Cornwall. Un mémoire supplémentaire présenté par l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent contient aussi une recommandation concernant le pilotage dans cette circonscription. Ces recommandations sont les suivantes (les références indiquent les parties du rapport traitant des sujets de ces recommandations):

(1) LA FÉDÉRATION DES PILOTES DU SAINT-LAURENT POUR LE COMPTE
DE LA CORPORATION DES PILOTES DU FLEUVE ET DE LA VOIE
MARITIME DU SAINT-LAURENT

(Mém. 28 [pièce 671])

1. *Lignards**. «Que la Voie Maritime du St-Laurent fournisse des lignards aux murs d'approche.» (Cf. pp. 974-975)

2. *Timoniers***. «Que des timoniers spéciaux soient affectés à tous les océaniques de plus de 3,000 tonnes nettes pour leur passage dans la Voie Maritime; dans les autres cas, ces timoniers pourront être utilisés avec le consentement du capitaine.» (Cf. pp. 977 à 980)

3. *Apprentissage*. «Qu'un système d'apprentissage approprié soit adopté sans délai dans la circonscription.» (Cf. pp. 997-998)

4. *Exemptions*. «Que les seuls navires exempts du pilotage obligatoire dans la circonscription de Cornwall soient les navires présentement exempts du paiement obligatoire des droits de pilotage dans la circonscription de Montréal.» (Cf. Recommandation 4)

*Préposés aux amarres (*Linesmen*).

**Hommes de barre (*Wheelsmen*).

Circonscription de pilotage de Cornwall

5. *Premier voyage d'un navire.* «Que tout navire exempt du pilotage soit requis de prendre un pilote lors de ses premiers voyages dans la circonscription.» (Cf. Recommandation 4)

6. *Section St-Régis-écluse Snell.* «Que la situation juridique des pilotes entre Saint-Régis et l'écluse Snell soit éclaircie.» (Cf. Recommandation 3)

7. *Ponts traversant la Voie Maritime.* «Que le système de signaux soit couplé d'un service de radiotéléphonie au pont de Caughnawaga, au pont St-Louis et au pont de Valleyfield.» (Cf. pp. 980-981)

8. *Bâtiment à l'écluse de St-Lambert.* «Qu'un bâtiment approprié avec service téléphonique soit fourni aux pilotes à l'écluse de St-Lambert.» (Cf. pp. 788-789 et 990 à 993)

9. *Coopération avec les représentants de la Voie Maritime.* «Qu'une plus grande coopération existe avec les représentants de la Voie Maritime en vue d'obtenir les informations nécessaires concernant l'entrée des navires dans les écluses.» (Cf. pp. 677-678)

10. *Radiotéléphonie.* «Que la station de radiotéléphonie à Cardinal soit transférée à Cornwall ou dans les environs.» (Cf. pp. 968-969)

11. *Écluses de St-Lambert et Snell.* «Une répartition équitable des tâches doit être faite entre les pilotes des circonscriptions concernées aux écluses de St-Lambert et Snell.» (Cf. Recommandation 3)

(2) ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

(Mém. 61 [pièce 1469])

Que, dans l'intérêt de l'efficacité et de la sécurité du fonctionnement de la Voie maritime, l'emploi et le contrôle des pilotes dans la zone de la Voie maritime* relèvent de l'Administration de la Voie maritime. (Cf. pp. 993-994.)

*Qui comprend la circonscription de pilotage de Cornwall.

Chapitre C

PREUVE

1. DESCRIPTION GÉNÉRALE

(1) LIMITES DE LA CIRCONSCRIPTION

La circonscription de Cornwall est contiguë à la circonscription de pilotage de Montréal à l'est, et à la circonscription de pilotage de Kingston à l'ouest; ces deux limites ont posé des problèmes d'ordre pratique et juridique.

La circonscription de Cornwall n'est qu'indirectement concernée par le problème de la limite est, qui n'existe que du fait de l'absence de définition de la limite amont de la circonscription de pilotage de Montréal et de zone légale pour la relève des pilotes. L'autorité de pilotage de la circonscription de Cornwall autorise des pilotes non brevetés pour sa circonscription à piloter dans une de ses parties, c.-à-d. entre l'entrée de la Voie maritime et l'écluse de Saint-Lambert, sans tenir compte de l'article 361 de la loi du fait qu'elle n'exige pas que ses pilotes exercent leurs fonctions à partir de l'entrée de la Voie maritime pour les trajets vers l'amont et jusqu'à sa limite en aval pour les trajets vers l'aval. On étudie les multiples problèmes soulevés par cette situation aux pages 597 à 599, 663 à 666 et 757 à 765.

La solution consisterait à mettre en œuvre la recommandation générale 9 (Cf. *Titre I*, p. 527), en établissant la limite amont de la circonscription de Montréal de façon qu'elle chevauche la circonscription de Cornwall pour constituer un territoire commun où les pilotes des deux circonscriptions seraient légalement compétents et pourraient effectuer la relève plus économiquement et plus efficacement. Ce territoire commun devrait être limité à l'écluse de Saint-Lambert et ses murs d'approche. La limite est de la circonscription de Cornwall devrait être modifiée en conséquence afin que le reste du chenal de la Voie maritime, entre Montréal et le mur d'approche, soit situé exclusivement dans la circonscription de Montréal.

La limite ouest de la circonscription de Cornwall soulève une difficulté du fait qu'elle fut établie sur des critères étrangers au pilotage. Un pilote ayant le droit de débarquer à la limite légale de sa circonscription (art. 361 de la loi) et n'ayant aucune compétence légale au delà de cette limite

(art. 333[3]), il faut établir celle-ci là où l'embarquement et le débarquement puissent se faire sans danger et avec le minimum d'inconvénients pour les navires. L'écluse Snell, avec ses murs d'approche, est de toute évidence le territoire commun des circonscriptions contiguës de Cornwall et de Kingston, la limite amont de la première étant à l'extrémité ouest du mur d'approche de l'amont et la limite est de la seconde, à l'extrémité est du mur d'approche de l'aval.

Le fait que la zone de l'écluse Snell et le chenal, sur une distance de cinq milles et demi en aval, sont situés dans des eaux américaines a créé un problème international. La solution légale et logique eût été un accord international par lequel les États-Unis eussent accordé au Canada juridiction sur ces eaux pour lui permettre d'y établir et de faire fonctionner un service de pilotage. On ne sait pourquoi on ne le fit pas à cette époque et, lors de la division de la circonscription Saint-Laurent–Kingston–Ottawa en 1960, on ne put établir sa limite amont qu'à la frontière, où prenait fin la juridiction canadienne (Cf. p. 925). Un problème analogue existe en Colombie-Britannique dans le détroit de Haro (Cf. *Titre II*, pp. 35 à 37, 59 à 63, 111, et recommandation 2, p. 213).

La limite ouest étant ainsi fixée, l'autorité de pilotage de Cornwall se trouvait devant un dilemme: soit s'en tenir à la définition légale et gêner—ou même mettre en danger—les navires, soit adopter un point de vue pratique et assurer des services de pilotage jusqu'à l'écluse Snell. La solution pratique prévalut, mais il en est résulté de nombreuses difficultés juridiques.

Pour demeurer dans la légalité, l'autorité de pilotage de Cornwall disposait de deux solutions:

- a) Établir une zone d'embarquement, avec le service de bateau-pilote nécessaire, à la limite ouest de la circonscription, à Saint-Régis, du côté canadien de la frontière, zone qui aurait constitué un territoire commun pour les pilotes de Cornwall et les pilotes des deux nationalités de la circonscription n° 1 des Grands Lacs. Cette solution aurait exigé que les pilotes de cette dernière circonscription assurent le service entre Saint-Régis et l'écluse Snell et se serait traduite par une augmentation substantielle des taux en vue de couvrir les frais considérables d'un service de bateau-pilote. De plus, mis à part les inconvénients et les retards imposés aux bâtiments, obligés de ralentir pour embarquer ou débarquer les pilotes, l'étroitesse relative du chenal et les courants traversiers rendaient ces manœuvres hasardeuses, surtout par mauvais temps.
- b) Adopter la procédure établie par les pilotes de la Colombie-Britannique et ceux des États-Unis pour les navires naviguant entre Puget Sound et le golfe de Georgie, c.-à-d. que les pilotes des deux circonscriptions auraient été tenus d'embarquer et de débarquer au point le plus commode de l'autre circonscription et de s'abstenir

de piloter au delà de la limite de la circonscription pour laquelle ils sont brevetés ou inscrits. Il n'en serait résulté que peu d'inconvénients pour les pilotes de Cornwall puisqu'ils auraient été tenus d'embarquer et de débarquer comme ils le font actuellement dans la zone de l'écluse Snell. Les pilotes de Kingston, toutefois, auraient été tenus d'embarquer ou de débarquer au premier point pratique dans la circonscription de Cornwall, soit l'écluse de Beauharnois. Cette procédure se serait traduite, pour eux, par une sérieuse perte de temps et aussi par un accroissement de leur effectif et des frais de transport plus élevés aboutissant à une majoration notable des taux de pilotage.

L'autorité de pilotage de Cornwall adopta plutôt une solution économique et logique, avec l'accord tacite des autorités de la circonscription n° 1 des Grands Lacs (circonscription de Kingston) et suivant lequel celles-ci s'abstiendraient de desservir la partie des eaux désignées en aval de l'écluse Snell et où seuls les pilotes de Cornwall y piloteraient.

La situation était cependant irrémédiablement illégale. L'autorité de pilotage de Cornwall ne pouvait ni fixer des taux pour les services rendus dans le secteur qui était hors des limites de sa circonscription (art. 329[h]) ni ne pouvait forcer ses pilotes à y piloter. Non seulement les pilotes avaient le droit de cesser de piloter lorsqu'ils arrivaient à la limite légale de leur circonscription (art. 361), mais ils violaient et l'article 375c de la Partie VIA de la Loi sur la marine marchande du Canada et l'article 7 du *United States Great Lakes Pilotage Act 1960* s'ils pilotaient à l'ouest de Saint-Régis un bâtiment ressortissant à la législation sur les Grands Lacs puisqu'ils n'étaient pas pilotes inscrits, en vertu de la Partie VIA de la Loi sur la marine marchande.

De plus, la solution pratique adoptée n'étant pas fondée sur des motifs d'ordre juridique, l'autorité de pilotage de Cornwall fut placée dans l'obligation de céder aux pressions des pilotes chaque fois qu'ils menaçaient de cesser de piloter en amont de la limite de la circonscription si l'on ne cédait pas à leurs demandes (sans rapport avec la question) (p. ex., le différend portant sur l'écluse de Saint-Lambert, cf. pp. 757 et suiv.).

Cela plaça également le ministère des Transports dans la situation équivoque de donner l'ordre aux capitaines et aux armateurs des navires britanniques des Lacs de violer l'exigence du pilotage obligatoire dans le réseau des Grands Lacs stipulée dans la Partie VIA de la Loi sur la marine marchande et dans le *United States Great Lakes Pilotage Act*. Le problème se posa parce que les navires britanniques des Lacs qui sont soumis au pilotage obligatoire dans le réseau des Grands Lacs mais qui étaient alors exemptés du paiement obligatoire des droits dans la circonscription de pilotage de Cornwall n'employaient pas de pilote comme ils auraient dû le faire, en vertu de l'exigence du pilotage obligatoire dans les Grands Lacs, dans ce

secteur de 5 milles $\frac{1}{2}$. Le ministère des Transports écrivit aux compagnies concernées pour leur rappeler cette exigence statutaire. En dépit du fait que les armateurs ignorèrent cet avertissement, on n'engagea aucune poursuite contre eux, pour la raison évidente que le ministère les incitait à commettre l'infraction prévue dans l'article 375c et dans la disposition correspondante de la législation des États-Unis, c.-à-d. étant soumis au pilotage obligatoire, employer des personnes n'étant pas des pilotes inscrits pour les eaux concernées. Du point de vue pratique, mais non du point de vue légal, on résolut ce problème, lié aux navires britanniques des Lacs, sauf pour les vapeurs d'immatriculation canadienne, lorsque, par des règlements établis par l'autorité de pilotage de Cornwall en vertu de l'article 347, on retira l'exemption relative prévue à l'article 346(e) du paiement obligatoire des droits de pilotage dans les eaux de la circonscription de pilotage de Cornwall.

On tenta de résoudre légalement le problème en 1966 lors de la mise à jour du Mémoire d'accord de 1961 entre le Canada et les États-Unis au sujet du pilotage à l'ouest de la frontière près de Saint-Régis (pièce 1400). Cet accord international¹ contient les dispositions pertinentes suivantes:

«*Participation au service de pilotage*»

—L'article 3(c) porte que «Entre l'écluse Snell jusqu'à (*sic*) la limite est de la circonscription n° 1, le pilotage sera assuré exclusivement par des pilotes canadiens qui seront inscrits pour servir uniquement dans ces eaux et dont le nombre sera fixé par le Ministre; . . .»

«*Services des affectations*»

—L'article 4(a) et (c) rend le ministre des Transports responsable des «organisations et services de régulation (*sic*) pour les pilotes et les moyens connexes, y compris les bateaux-pilotes», pour le secteur de Saint-Régis à l'écluse Snell, les services devant être situés à Montréal, le Ministre ayant toutefois la latitude de les établir ailleurs.

«*Autres droits*»

—L'accord ne fixe pas de taux de pilotage entre Saint-Régis et l'écluse Snell mais, conformément à l'article 11 (b), on pourrait en établir avec l'approbation du Ministre.

En obtenant cette approbation des États-Unis, le ministère des Transports n'avait ni l'intention de faire effectuer par des pilotes canadiens inscrits de la circonscription n° 1 des Grands Lacs, le service de pilotage dans le secteur Saint-Régis/Écluse Snell ni d'établir une nouvelle organisation de pilotage

¹Ces dispositions du mémoire de 1966 ne furent pas reproduites dans les révisions de 1969 et de 1970 du Mémoire d'accord qui énoncent seulement le principe d'égalité du nombre des pilotes des États-Unis et de celui des pilotes canadiens inscrits pour l'ensemble du «bassin des Grands lacs».

avec des pilotes inscrits spécialement pour ce secteur. Son intention était d'étendre la compétence légale des pilotes brevetés de Cornwall jusqu'à l'écluse Snell en leur délivrant des certificats d'inscription pour le secteur, en vertu de la Partie VIA de la Loi sur la marine marchande, ce qui eut lieu, de fait, le 22 août 1965 (pièce 1540k).

COMMENTAIRE

Abstraction faite de la validité des certificats d'inscription attribués de cette façon, qui semblent avoir été délivrés sans les exigences de qualification et d'inscription de l'article 5 des Règlements sur le pilotage dans les Grands Lacs (dont l'exemption prévue dans l'article 5[2] ne s'applique qu'aux pilotes brevetés de la circonscription de Kingston), on n'arriva qu'à une solution partielle. Bien qu'elle résolût certaines données du problème, elle rendait confuse la situation légale du fait qu'elle plaçait les pilotes de Cornwall sous la direction de deux autorités légales distinctes, c.-à-d. la circonscription de pilotage de Cornwall et l'administration responsable des eaux désignées du «bassin des Grands Lacs» (art. 375A). En outre, on ne peut obliger un pilote breveté de Cornwall à accepter un certificat d'inscription ni à le garder, lorsqu'il lui a été octroyé, comme condition pour détenir son brevet pour la circonscription de pilotage de Cornwall.

D'un autre point de vue, la solution fut également partielle du fait que le problème des taux de pilotage concernés ne fut pas légalement résolu; argument que les pilotes de Cornwall ont invoqué depuis (Cf. pp. 1035-1036). En dépit du fait que l'autorité de pilotage de Cornwall, en fixant les taux dans son règlement, ait tenu compte des services rendus dans le secteur Saint-Régis/Écluse Snell, de tels taux n'ont aucun effet légal quant aux services rendus au delà des limites de la circonscription puisque le pouvoir réglementaire de l'autorité de pilotage se limite aux eaux de la circonscription. Pour résoudre légalement ce problème, il eût été nécessaire, en premier lieu, de réduire les taux de Cornwall de façon à ne couvrir que les services rendus jusqu'à la limite, à Saint-Régis, de la circonscription, et en second lieu, que le gouverneur en conseil fixe, en vertu de l'article 375C(e) les taux appropriés pour le transit dans le secteur Saint-Régis/Écluse Snell. Mais on ne le fit pas.

Comme on l'a déjà dit, la Commission estime que la solution logique serait que ce secteur de la Voie maritime du Saint-Laurent soit considéré par accord international comme un cas d'exception, et que l'on accorde au Canada juridiction exclusive en matière de pilotage dans ce secteur comme si ces eaux étaient canadiennes (et non des eaux désignées selon les termes, modalités, conditions et organisation fixés dans le Mémoire d'accord). On pourrait alors déplacer la limite occidentale de la circonscription de Cornwall vers l'ouest, à l'écluse Snell, dont la zone pourrait être spécifiée zone de relève.

(2) CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES

La circonscription de pilotage de Cornwall comprend le tronçon du Saint-Laurent compris entre l'entrée de la Voie maritime, près de Montréal, et la frontière internationale au voisinage de l'île de Saint-Régis, une distance d'environ 77 milles terrestres. Elle est essentiellement formée par une série de 4 nouvelles écluses de la Voie maritime, chacune de 766' \times 80' \times 30', ainsi que par les canaux et chenaux navigables qui les relient. En voici une brève description:

a) Approche de la Voie maritime et écluse de Saint-Lambert

Le chenal, et sa digue protectrice, donnant accès à la Voie maritime à partir du port de Montréal et qui constitue la limite orientale de la circonscription de pilotage, commence juste à l'est du pont Jacques-Cartier, passe sous ce pont et s'étend sur 3 milles avant d'atteindre la première écluse de la Voie maritime, l'écluse de Saint-Lambert, à l'extrémité sud du pont Victoria qui comprend des travées soulevantes et des voies de circulation ferroviaire et routière.

L'écluse de Saint-Lambert élève les navires à quelque 15 pi. au-dessus du niveau du port de Montréal jusqu'au bassin de Laprairie à travers lequel le chenal navigable, appelé Canal de la rive sud, décrit un grand arc de 8 milles $\frac{1}{2}$ entre ses remblais protecteurs jusqu'à la seconde écluse.

b) Bassin de Laprairie et écluse Côte-Sainte-Catherine

Cette écluse élève les navires à 30 pi. au-dessus du bassin de Laprairie jusqu'au niveau du lac Saint-Louis, contournant ainsi les rapides de Lachine. Au delà, le canal de la rive sud continue sur une distance de 7 milles $\frac{1}{2}$ avant d'atteindre le lac Saint-Louis. Au-dessus de ce canal, s'élèvent les piles du pont routier Honoré Mercier d'une hauteur libre de 120 pi. Plus en amont, le pont du chemin de fer du Canadien Pacifique; 2 travées soulevantes permettent le passage des navires.

c) Lac Saint-Louis et écluses aval et amont de Beauharnois

Dans le lac Saint-Louis, les navires suivent les chenaux dragués sur une douzaine de milles avant d'atteindre, à l'extrémité ouest, l'écluse aval de Beauharnois. Cette écluse, qui contourne la centrale hydroélectrique de Beauharnois, élève les navires de 41 pi. jusqu'à un court bief qui les mène à l'écluse amont de Beauharnois où ils sont encore élevés de 41 pi. jusqu'au lac Saint-François. Après avoir parcouru quelque 13 milles sur le canal de Beauharnois, les navires entrent dans le lac Saint-François et parcourent vers l'ouest environ 30 milles de chenaux dragués jusqu'à la tête du lac et la frontière internationale, près de Saint-Régis, qui marquent la limite ouest de la circonscription.

(3) VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

a) Description générale

La voie maritime du Saint-Laurent, au sens le plus large de l'expression, est une voie d'eau profonde qui s'étend sur quelque 2,300 milles, de l'Atlantique à la tête des Grands Lacs. Le niveau du réseau navigable du Saint-Laurent s'abaisse au total de 602 pi. du lac Supérieur à l'Atlantique: 30 pi. du lac Supérieur au lac Érié, 326 pi. d'un bout à l'autre du canal de Welland, 226 pi. du lac Ontario à Montréal et 20 pi. de Montréal à l'Atlantique.

Rigoureusement parlant, toutefois, et au sens de la Loi sur l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, celle-ci s'étend du port de Montréal au lac Érié et comprend le canal de Welland. Dans cette partie du fleuve, longue de quelque 365 milles, les gouvernements du Canada et des États-Unis, par l'intermédiaire de leurs organismes respectifs, ont, entre 1954 et 1959, pour remplacer les 22 écluses de 14 pi. de profondeur, procédé à la construction de 7 écluses de 27 pi. et de leurs biefs, et au dragage de nombreux milles de chenaux du fleuve, conformément aux spécifications.

L'organisme canadien, l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, construit (et exploite maintenant) 4 de ces écluses ainsi que les canaux entre Montréal et Cornwall; ce sont les écluses de Saint-Lambert et Côte-Sainte-Catherine et les écluses aval et amont de Beauharnois, toutes situées dans la circonscription de pilotage de Cornwall. Elle a fait également construire une cinquième écluse et son bief à Iroquois, Ontario. L'organisme américain, la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation*, a construit (et exploite actuellement) les 2 autres écluses et leurs biefs; dans la section des Rapides internationaux entre Ogdensburg, État de New York, et Saint-Régis; ce sont les écluses Snell et Eisenhower.

La largeur minimale des chenaux de la Voie maritime est de 200 pi. avec deux remblais, 300 pi. avec un seul remblai et 450 pi. dans les plans d'eau. Tous ont une profondeur minimale de 27 pi.

b) Administration

L'administration de la partie de la Voie maritime qui relève du Canada est confiée à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, aux termes de la Loi sur l'Administration de la Voie maritime adoptée par le Parlement en 1951 (S.R.C., chap. 242).

Une loi adoptée par le Congrès américain en 1954 a confié à la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation* l'administration de la partie de la Voie maritime qui relève des États-Unis (33 U.S.C. 981).

L'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent est une corporation de la Couronne classée dans la Loi sur l'administration financière (S.R.C., chap. 116) au titre des corporations de propriétaires. Elle est di-

rigée par un président et deux autres membres tandis que la direction de la corporation des États-Unis est confiée à un seul administrateur.

L'Administration canadienne comme la corporation des États-Unis ont des obligations administratives et financières tout à fait analogues en principe. Dans les deux cas, p. ex., les travaux maritimes doivent être amortis sans subvention. La législation exige qu'elles établissent des règles de navigation et des organismes d'exploitation.

La partie qui relève de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent se divise en deux régions:

- La région est, avec bureau central à Saint-Lambert, P.Q., s'étend de l'entrée de la Voie maritime, à Montréal, jusqu'au lac Ontario et comprend toutes les nouvelles installations de 27 pi. construites par le Canada entre 1954 et 1959, savoir les écluses de Saint-Lambert et Côte-Sainte-Catherine et le canal de la rive sud, les écluses amont et aval de Beauharnois; l'écluse Iroquois, les chenaux dragués du lac Saint-Louis, du canal de Beauharnois, du lac Saint-François et le côté canadien des eaux frontalières entre Cornwall et Kingston.
- La région ouest avec bureau central à St Catharines, Ontario, s'occupe principalement du canal de Welland. Elle comprend également l'écluse canadienne et le canal de Sault-Sainte-Marie, Ontario.

c) Règlement

L'article 19 de la Loi établissant l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent porte:

«(1) L'Administration peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil sur la recommandation du Ministre, établir des règlements pour l'administration, la gestion et le contrôle des ouvrages et biens sous sa juridiction, y compris

- a) la réglementation et le contrôle des vaisseaux naviguant dans un canal ou des ouvrages appropriés;
- b) la réglementation des établissements, machines ou appareils destinés au chargement ou au déchargement de navires dans un canal; et
- c) la saisie, la détention ou la vente de navires, marchandises ou cargaisons à l'égard desquels un péage est dû et inacquitté, ou à l'égard desquels on a violé une disposition de la présente loi ou d'un règlement.

(2) Quiconque viole un règlement est coupable d'une infraction et passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende de au plus mille dollars.»

En vertu de cet article, l'autorité de la Voie maritime du Saint-Laurent a adopté le Règlement sur la Voie maritime approuvé et entré en vigueur le 1^{er} avril 1962, par décret en conseil C.P. 1962-390. Le règlement, modifié depuis, au besoin, est contenu dans le Manuel sur la Voie maritime dont on parle ci-après.

Afin d'en assurer l'uniformité pour toute la Voie maritime, le règlement fut édicté conjointement par l'Administration de la Voie maritime et la

Saint Lawrence Seaway Development Corporation. Dans la mesure où il s'applique aux États-Unis, il a été établi par la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation* en vertu de la Loi du 13 mai 1954, modifiée, 33 U.S.C. 981-990.

De nombreux articles de ce règlement prévoient qu'un navire est tenu de se conformer aux «instructions de l'Administration» ou d'observer «les prescriptions de l'Administration».

En vertu de ces articles, l'Administration de la Voie maritime a établi, conjointement avec la *Development Corporation*, 7 circulaires définissant ses instructions. Ces circulaires sont rendues applicables par l'article 22 du Règlement sur la Voie maritime qui porte:

«Lorsqu'un navire est tenu en vertu du présent règlement de se conformer aux instructions de l'Administration ou d'observer les prescriptions de l'Administration, ce navire sera censé s'être conformé à ces instructions ou avoir observé ces prescriptions s'il se conforme aux instructions et observe les prescriptions pertinentes des circulaires en vigueur de la Voie maritime, sauf avis contraire d'un fonctionnaire ou d'une station.»

Les circulaires de la Voie maritime actuellement applicables sont les suivantes:

- Circulaire n° 1: Congé préalable et garantie du paiement des péages
- Circulaire n° 2: Navires transiteurs
- Circulaire n° 3: Radiocommunications
- Circulaire n° 4: Instructions sur le transit
- Circulaire n° 5: Cargaisons dangereuses
- Circulaire n° 6: Imposition et perception des péages
- Circulaire n° 7: Embarcations de plaisance (Manuel sur la Voie maritime, modifié, du 1^{er} avril 1970 [pièce 470]).

d) *Manuel de la Voie maritime* (pièce 470)

Les règlement et circulaires sur la Voie maritime et certaines autres informations concernant le trafic des bâtiments dans la Voie maritime du Saint-Laurent sont contenus dans une publication appelée «Manuel de la Voie maritime», publiée conjointement par l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent et la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation*, sous forme de feuillets mobiles, à l'intention des capitaines.

D'après l'article 19 du Règlement sur la Voie maritime, un exemplaire de ce règlement et de chaque circulaire en vigueur devra se trouver à bord de tout navire qui transite dans la Voie maritime.

e) *Navires transiteurs*

L'article 5 du Règlement sur la Voie maritime porte:

- «(1) Aucun navire ne doit transiter
 - a) à moins d'avoir une assiette convenable et d'être dans un état offrant, de l'avis de l'Administration ou d'un fonctionnaire, toute garantie de sécurité, ni

- b) à moins d'être muni des appareils, de l'équipement et des machines que l'Administration jugera nécessaires pour assurer un transit en toute sécurité.
- (2) Un fonctionnaire pourra refuser de permettre à un navire de transiter s'il estime
 - a) que ce navire, sa cargaison, son équipement ou ses machines sont dans un état susceptible de mettre obstacle à la sécurité ou à la rapidité du transit, ou
 - b) que l'équipage est incompetent ou insuffisant.
- (3) Lorsqu'un fonctionnaire refuse de permettre à un navire de transiter, ce navire ne peut transiter avant d'en avoir obtenu d'un fonctionnaire la permission expresse.»

La circulaire n° 2 sur la Voie maritime, modifiée le 1^{er} avril 1970, traite également de la condition des navires, notamment des dimensions, du tirant d'eau, des marques de tirant d'eau, des mâts, des passerelles en saillie, des défenses, des tuyaux de décharge, des « bras d'atterrissement » (*Landing booms*)*, de l'installation radiotéléphonique, des amarres, des « guides » (*Fairleads*)**, des « lignes d'attrape » (*Hand lines*) †, des bouées d'ancre, du lest, les ancres de poupe, des indicateurs de marche de l'hélice, des fosses septiques, des « séparateurs d'hydrocarbures » (*Oily water separators*) ‡, des indicateurs d'angle de barre, du gyrocompas et du radar.

En ce qui concerne la dimension des bâtiments, la circulaire n° 2 ne fait que répéter la disposition de l'article 3(2) du Règlement sur la Voie maritime qui se lit comme suit:

« Sous réserve du présent règlement, tout navire dont la longueur hors tout est d'au plus sept cent trente pieds et la largeur hors tout, y compris les défenses permanentes, d'au plus soixante-quinze pieds six pouces, pourra transiter pendant la saison de navigation. »

En ce qui concerne le tirant d'eau, l'article 3(4) porte:

« Un navire ne pourra transiter que si son tirant d'eau maximum ne dépasse pas le tirant d'eau maximum couramment prescrit par l'Administration pour la partie de la Voie maritime à franchir. »

Le tirant d'eau maximal a été porté de 25 pi. à 25 pi. 6 po. en 1963, et à 25 pi. 9 po. en 1968. L'Administration de la Voie maritime veille à ce que ce tirant d'eau maximal ne soit pas dépassé. Les navires d'un trop fort tirant d'eau sont tenus de vider leur ballast, ou de se mettre en bonne assiette ou même, dans les cas extrêmes, de décharger une partie de leur cargaison pour réduire leur tirant d'eau à 25 *pieds 9 pouces* au maximum.

Aucun règlement n'exige que les navires aient un minimum de lest. La circulaire n° 2 porte seulement que les navires insuffisamment lestés s'exposent à un refus de transit ou à un retard. On envisagea la possibilité de fixer un minimum de tirant d'eau, mais on trouva impossible d'en définir un qui pût satisfaire aux différentes situations possibles.

*Tangons de débarquement.

**Chaumards.

†Toulines.

‡Déshuileurs d'eau ou séparateurs d'huile. (*Notes de traduction*)

f) *Inspection des bâtiments*

Avant de transiter pour la première fois dans la Voie maritime, tout navire doit être inspecté par le personnel de la Voie maritime, mais il n'y a plus d'inspection obligatoire par la suite. Son but est double: s'assurer d'abord que l'équipement répond aux exigences et, ensuite, que le capitaine a connaissance de la procédure suivie dans les canaux, de la manœuvre convenable d'accostage d'un mur sans l'aide de remorqueurs, de la façon de débarquer un homme par le tangon de débarquement, d'envoyer et de manier les amarres dans l'écluse. Lorsque le navire revient dans la Voie maritime, il ne subit aucune nouvelle inspection même en cas de changement de capitaine; seul le pilote instruira celui-ci de la procédure à suivre dans la Voie maritime.

L'inspection a lieu au mouillage de Longue-Pointe en même temps que celle des services de douane et de santé.

En 1963, il y avait deux inspecteurs, tous deux capitaines de la marine marchande. L'un avait navigué longtemps en mer et avait été pilote pendant plusieurs années avant l'ouverture de la Voie maritime. L'autre avait quelque expérience de la navigation sur les Grands Lacs et avait navigué longtemps en mer.

Bien qu'il n'y ait pas de régime d'inspection après le premier voyage dans la Voie maritime, un fonctionnaire peut, en vertu de l'article 20 du Règlement sur la Voie maritime, monter à bord de tout bâtiment et examiner l'équipement ou la cargaison ainsi que l'équipage, et peut refuser d'autoriser le transit si ses constatations ne le satisfont pas (art. 5[2]). Des navires ont été occasionnellement arrêtés pour une inspection de leur appareil à gouverner, de leurs machines ou autres appareils.

M. R. J. Burnside qui représentait, aux audiences de la Commission, l'Administration de la Voie maritime, déclara que celle-ci se fiait aux pilotes pour empêcher des bâtiments présentant, pour une raison quelconque, des risques pour la sécurité, d'entrer dans la Voie maritime; ils tâchent de convaincre le capitaine de rester dans le port et, s'il insiste pour continuer de faire route, consultent l'Administration.

L'une des raisons pour lesquelles on peut refuser l'entrée d'un bâtiment ou la retarder est l'insuffisance de l'équipage (règlement, art. 5[2]). M. Burnside certifia que les long-courriers en particulier ont tendance à réduire leur équipage, tant en officiers qu'en hommes, si bien qu'il leur est difficile de faire route sans interruption dans la Voie maritime car, pratiquement, l'équipage doit alors assurer un service continu. Il déclara avoir reçu des plaintes d'officiers qui disaient avoir assuré sur la passerelle des quarts beaucoup plus longs qu'en service normal. C'est dans le canal de Welland que cette pénurie se fait le plus sentir parce que les navires passent de nombreuses heures au mur d'approche à s'amarrer et à se désamarrer sans cesse, et l'insuffisance

d'équipage entraîne de nombreuses difficultés. L'Administration de la Voie maritime n'a pas estimé devoir prendre des mesures correctives, mais elle espérait que les armateurs en prendraient l'initiative.

g) *Réglementation du transit*

(i) *Système de contrôle du trafic maritime*

Dans la Voie maritime il existe, entre Montréal et le lac Érié, 6 stations destinées uniquement au contrôle du trafic et situées aux points suivants:

Écluse amont de Beauharnois	—secteur n° 1 du contrôle du trafic
Écluse Eisenhower	—secteur n° 2 du contrôle du trafic
Écluse Iroquois	—secteur n° 3 du contrôle du trafic
Clayton, État de N.Y.	—secteur n° 4 du contrôle du trafic
Picton—Oshawa, Ontario	—secteur n° 5 du contrôle du trafic
Bureau central du canal de Welland	—secteur n° 6 du contrôle du trafic

Ces stations opèrent sur les très hautes fréquences assignées pour le travail, la sécurité, les appels et les urgences. Les bâtiments, qu'ils veuillent entrer ou soient en transit, sont tenus d'avertir sur la fréquence assignée à la station désignée lorsqu'ils passent l'un des dix points d'appel en donnant leurs nom, position, destination, tirant d'eau et cargaison; ils doivent également garder l'écoute en permanence sur la fréquence assignée tant qu'ils sont dans un secteur de contrôle du trafic de la Voie maritime.

Au cours de leur passage dans la circonscription de pilotage de Cornwall, les bâtiments sont sous le contrôle de la station de la Voie maritime à l'écluse amont de Beauharnois.

Un équipement électronique moderne, tel qu'un circuit fermé de télévision et des panneaux d'information visuelle, a été installé dans le canal de Welland pour aider au contrôle du trafic. Les plans actuels prévoient l'application d'une procédure de contrôle du trafic complètement intégrée par ordinateurs, sur toute la Voie maritime dès 1971. Les centres de contrôle du trafic seront situés à Saint-Lambert, P.Q., à Massena, État de N.Y., et à St Catharines, Ont., et seront dotés de petits ordinateurs reliés à un ordinateur central à Cornwall, Ont., qui constituera la banque des données et servira à la planification des opérations dans tout le réseau de la Voie maritime.

(ii) *Entrée et sortie de la Voie maritime*

Le contrôle du trafic à l'entrée et à la sortie de la Voie maritime s'effectuait auparavant par liaison entre les préposés aux affectations de la Voie maritime, stationnés à l'écluse amont de Beauharnois, et le capitaine de port de Montréal. En avril 1968, le système de contrôle du trafic maritime du ministère des Transports se substitua au capitaine de port dans cette fonction.

Lorsqu'un navire dans le port de Montréal, à un poste d'amarrage ou de mouillage, est prêt à partir pour la Voie maritime, il demande un permis

d'entrée au Centre de contrôle de Montréal, qui dépend lui-même du système de contrôle du trafic maritime du Saint-Laurent. A son tour, le contrôleur du trafic de Montréal demande au système de contrôle du trafic de la Voie maritime la permission pour le navire d'entrer dans celle-ci. Le contrôle du trafic de la Voie maritime, après avoir vérifié l'état du trafic à l'écluse de Saint-Lambert, accorde la permission s'il n'y a pas d'encombrement ou dès que la voie est libre. Dès qu'elles sont reçues, les instructions sont transmises au navire par le contrôleur de la circulation du Centre de Montréal qui fixe le moment du départ après avoir examiné l'état du trafic portuaire à ce moment-là. L'autorisation expire 15 minutes après avoir été donnée et si le navire n'a pu appareiller, il doit obtenir une nouvelle autorisation.

On suit la même procédure pour les navires en transit dans le port à destination de la Voie maritime. Ils doivent obtenir la même autorisation avant d'entrer sous le contrôle du Centre de contrôle de Montréal, à Tracy, juste en amont de Sorel. Si la permission de faire route vers la Voie maritime doit être différée, on donne l'ordre au navire de mouiller à Longue-Pointe ou à Lanoraie selon les instructions du contrôleur du trafic maritime et d'attendre l'autorisation.

Pour les navires descendants, on suit la procédure inverse avec cette différence que les navires ne peuvent être retardés dans la Voie maritime. Quand un navire ne touche pas le port, l'autorisation est automatique. S'il doit se rendre à un poste d'amarrage du port, l'information est transmise par le contrôleur du trafic de la Voie maritime au contrôleur du trafic du Centre de Montréal qui, à son tour, demande des instructions d'accostage au capitaine de port. Si le poste d'amarrage demandé est libre, on transmet au navire des instructions pour s'y rendre; dans le cas contraire, le navire est tenu de s'amarrer au mur d'approche après l'éclusage; en l'absence de place disponible au mur d'approche, le navire doit se rendre à un poste de mouillage jusqu'à ce que le contrôleur du trafic du Centre de Montréal reçoive et lui transmette les instructions d'accostage.

(iii) *Transit dans la Voie maritime*

Au fur et à mesure que les navires montent ou descendent la Voie maritime, ils sont tenus de communiquer avec la station désignée pour signaler leur position. On se base sur l'heure du passage d'un navire à un lieu donné et sur son E.T.A. à l'écluse suivante pour lui donner l'ordre de faire route ou de mouiller.

Il y a toujours un mouillage sûr entre l'écluse vers laquelle un navire se dirige et chaque point d'appel. C'est pourquoi le contrôle de l'Administration de la Voie maritime sur le trafic s'étend au delà des écluses et des canaux proprement dits et sur les chenaux dragués du lac Saint-Louis et du lac Saint-François, et dans la section canadienne du fleuve en amont de Cornwall (Cf. «Règlement», p. 964).

Toutes les écluses de la région orientale de la Voie maritime étant simples, normalement un navire descendant y entre dès qu'un navire montant en sort. Lorsqu'un navire signale son passage, le préposé aux affectations doit estimer la progression des navires déjà dans l'écluse ou au mur d'approche vers lequel le navire signalé se dirige, avant de donner l'ordre de faire route ou de mouiller.

(iv) *Réglementation de la vitesse*

L'Administration de la Voie maritime réglemente la vitesse des bâtiments dans les zones qui relèvent de sa compétence afin de coordonner les déplacements des bâtiments montants et descendants et d'obtenir le rendement maximal des opérations d'éclusage. Cette réglementation constitue également une mesure de protection, car une vitesse excessive dans des eaux restreintes occasionne une érosion considérable des berges des canaux. L'expérience a montré aussi qu'une vitesse réglée et uniforme assure le meilleur rendement du système.

M. Burnside déclara qu'efficacité et sécurité furent les deux principes directeurs de base lors de l'adoption des règles actuelles concernant la vitesse (circulaire n° 4, instructions sur le transit). La vitesse maximale sur le fond est de 9 milles à l'heure dans le canal de Beauharnois et de 7 milles ailleurs dans le réseau. Par suite du courant, une vitesse de 7 nœuds sur le fond n'assurerait pas à un navire descendant dans le canal de Beauharnois une manœuvrabilité suffisante dans des conditions normales (pièce 470).

La limite de vitesse ne s'applique pas dans les Lacs. Le pilote Pintal déclara que les navires doivent cependant faire route lentement (peut-être 5 à 6 nœuds) sur le lac Saint-Louis à cause du grand nombre de résidences d'été entre Shadow Bay et Pointe-Claire et d'un trafic dense de yachts et d'embarcations.

Le pilote Pérusse dit dans sa déposition qu'un navire peut en dépasser un autre entre les points de contrôle fixés par l'Administration de la Voie maritime en vue d'établir l'ordre des éclusages. Il a doublé d'autres navires dans ces zones et pense que le dépassement n'est pas dangereux si les pilotes des deux navires connaissent la procédure. Le navire le plus lent laissera la voie libre si le pilote sait que le navire qui rattrape est plus rapide.

L'Administration de la Voie maritime n'a fixé aucune vitesse minimale. La circulaire n° 4 porte seulement que «tout navire qui transite doit poursuivre sa route à une vitesse raisonnable de façon à ne pas causer de retard inutile aux autres navires». M. Burnside a fait savoir à la Commission que les bâtiments lents étaient très gênants. Les capitaines retardent leurs navires pour diverses raisons: certains ont donné un E.T.A., d'autres sont trop prudents. Il est bien délicat de dire à un capitaine d'augmenter de vitesse, car il peut toujours prétendre qu'il fait route à la vitesse maximale assurant la plus grande sécurité. M. Burnside pense que vu l'ac-

croissement du trafic, les préposés aux affectations devraient, à l'avenir, donner aux capitaines des instructions plus détaillées.

La vitesse d'un bâtiment est vérifiée d'après l'heure de départ et d'arrivée à l'emplacement de toutes les constructions, y compris les ponts. Si un navire déterminé a la réputation d'aller trop vite ou trop lentement, on s'en occupe spécialement. En différents points, on vérifie la vitesse des navires dans le canal et l'on procède aussi occasionnellement à des vérifications.

Un navire qui dépasse la vitesse limite ou retarde le trafic en allant trop lentement commet une infraction et, en vertu de l'article 16 du Règlement sur la Voie maritime, devient passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende maximale de mille dollars.

h) Procédure d'éclusage

Lorsqu'un navire montant approche d'une écluse, il est guidé par les signaux lumineux à l'extrémité aval. Le feu fixe rouge indique que le navire ne doit pas s'approcher au delà d'une certaine distance et se préparer à s'amarrer au mur d'approche; le feu rouge à éclats indique que l'on prépare l'écluse, et le feu vert, que l'écluse est prête. Le capitaine doit régler la marche d'après ces signaux.

L'équipe de chaque écluse se compose d'un maître-éclusier, d'une équipe d'amarrage de 4 hommes, et de 2 opérateurs, un à chaque extrémité—soit 7 hommes au minimum.

L'équipe d'amarrage jette, du mur de l'écluse, les toulines sur le pont du navire et l'équipage les frappe sur les aussières que l'équipe d'amarrage embraque à l'aide de petits tracteurs. Les préposés aux amarres accompagnent ensuite le navire en se déplaçant lentement et capellent les aussières sur les bollards convenables.

Si le maître-éclusier demande d'étaler parce que le navire a trop d'erre, les préposés aux amarres doivent capeler immédiatement les amarres sur les bollards. En même temps, le capitaine ou le pilote, selon le cas, doit ordonner à la machine «en arrière». Mais les amarres doivent être en position pour étaler le navire. Le facteur temps devient alors très important, car il faut agir très rapidement lorsqu'un navire entre trop vite dans une écluse.

Lorsque le navire est amarré, on abaisse les barres de protection des portes au cas où la chambre des machines recevrait un ordre erroné et ferait «en arrière» au lieu d'«en avant», comme il advient une ou deux fois par an.

On pompe alors l'eau dans l'écluse et le navire s'élève. Durant cette période, l'équipage du navire se tient aux treuils pour tenir les amarres raides, car il est toujours possible que l'irruption de l'eau occasionne l'avance ou le recul du navire.

Le remplissage d'une écluse de profondeur moyenne demande environ 6 minutes; celui de certaines écluses plus profondes exige 8 minutes.

A l'écluse de Saint-Lambert, les circulations routière et ferroviaire sont, avant l'ouverture des portes, détournées du pont supérieur au pont inférieur ou *vice versa*. On y procède par l'intermédiaire du régulateur du Canadien National à Saint-Lambert qui actionne l'interrupteur de verrouillage.

Lorsque les portes s'ouvrent, on lève les barres de protection et on largue les amarres. A ce moment, les signaux lumineux installés sur la barre de protection passent du rouge au blanc; normalement le capitaine ou le pilote donne, quelques secondes après, l'ordre de larguer les amarres et le navire peut alors faire route.

On a déclaré que la procédure reste essentiellement la même à toutes les écluses, avec quelques variantes dues aux différents procédés d'ouverture des ponts.

L'Administration de la Voie maritime estime que la responsabilité de la manœuvre du navire, au cours des opérations d'éclusage, incombe toujours au capitaine, même si un pilote à bord conduit le navire dans l'écluse, règle sa vitesse, sa direction et donne les ordres à la machine.

i) Difficultés de navigation

(i) Courants et conditions atmosphériques

Courants—Il n'y a pas de marée dans la circonscription. Ailleurs que dans les canaux, le courant suit généralement l'axe du chenal. A certains endroits, de forts courants rendent hasardeux les déplacements des navires, en particulier près de l'écluse aval de Beauharnois et de l'écluse Snell où le courant varie selon les opérations ayant lieu aux barrages environnants. Au printemps, le courant dans la circonscription varie en vitesse, mais non en direction.

Conditions atmosphériques—Au cours des audiences, il n'a guère été question des conditions atmosphériques de cette région, mais il semble qu'il y règne souvent de la brume au printemps et à l'automne (les navires rencontrent souvent des vents variables, en particulier le long des murs d'approche).

L'entrée de l'écluse de Saint-Lambert est difficile, car son axe est sensiblement nord-sud et les vents d'ouest sont dominants. Même avec un vent modéré, le pilote doit prendre soin de maintenir suffisamment d'erre pour gouverner jusqu'à l'écluse.

Les bâtiments des Lacs, plus bas sur l'eau, sont plus manœuvrants que les long-courriers aux murs d'approche et dans les écluses.

(ii) *Déjaugeage de l'avant (Squat)*

La profondeur utile du chenal de la Voie maritime est de 27 pi. Les pilotes prétendirent qu'avec un tirant d'eau de 25 pi. $\frac{1}{2}$, il arrive parfois qu'un navire déjauge de l'avant et devient alors plus difficile à manœuvrer (pièce 671, paragr. 111).

Le pilote Pintal fit remarquer que les cartes de la Voie maritime indiquent seulement la profondeur utile du chenal, 27 pi., et suggéra que l'indication de la profondeur réelle serait plus utile aux pilotes; les navires pourraient ainsi faire route à pleine vitesse dans les plus grands fonds et éviter le déjaugeage de l'avant en ralentissant avant d'entrer dans les profondeurs minimales.

Un navire qui déjauge de l'avant vibre comme s'il raguait légèrement sur le fond.

Depuis nombre d'années, les navires ont navigué sans difficulté, dans le canal de Welland, p. ex., avec une hauteur libre de 18'' sous la quille et, depuis l'ouverture de la Voie maritime, aucun navire ne s'est échoué dans le chenal par suite du déjaugeage de l'avant et l'on n'a éprouvé aucune difficulté avec des navires chargés à cette limite. Le représentant de la Voie maritime ajouta que la seule difficulté provenait du fait que les exploitants cherchaient à profiter le plus possible de la nouvelle limite pour surcharger leurs navires.

(iii) *Mâts de charge gênant la visibilité*

La Fédération des pilotes, dans une de ses recommandations générales, demanda que l'on prenne des mesures en vue d'assurer aux pilotes une visibilité qui ne soit pas gênée par les mâts de charge et les mâtereaux. Des mâts de charge qui ne sont pas mis à poste constituent un risque sérieux pour la sécurité, surtout au cours de la navigation dans des chenaux étroits et pendant les manœuvres à proximité des écluses ou d'un poste d'amarrage; cela est particulièrement vrai sur les navires à passerelle arrière qui comportent 8 à 12 groupes de mâts de charge sur l'avant. Lorsque ceux-ci sont dressés, il en résulte une diminution de la vue sur l'avant. On a dit que la plupart des capitaines coopèrent bien à ce sujet et demandent même la permission du pilote avant de dresser ou d'amener les mâts de charge; cependant il arrive que cette coopération n'est pas bien grande, en dépit de la requête du pilote. Les pilotes demandent donc d'avoir l'autorité formelle d'exiger que les capitaines se conforment à leurs instructions.

Cette question ne relève pas des règlements sur le pilotage, mais bien des règlements généraux sur la sécurité. Le ministère des Transports en a déjà traité dans les avis aux navigateurs. P. ex., on lit dans l'avis aux navigateurs n° 41 de 1961 (pièce 897)*:

«L'attention des capitaines de bâtiments naviguant dans des chenaux étroits, écluses, canaux ou autres eaux restreintes est attirée sur le risque sérieux qu'en-

*Traduction.

traîne la restriction du champ visuel des pilotes ou autres personnes sur les bâtiments naviguant avec leurs mâts de charge dressés.

Dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, les capitaines concernés sont instamment requis de s'assurer que les mâts de charge sur l'avant de la passerelle ou d'un poste de commandement soient à poste de manière à permettre une visibilité complète sur l'avant.»

Cependant, cette question (comme l'obligation pour les navires peu chargés d'avoir un lest suffisant [Cf. p. 336]) intéressant la sécurité, un pilote devrait refuser de prendre en charge la conduite d'un navire dont le capitaine refuserait d'accéder à sa demande. En ce cas, le pilote devrait rendre compte de l'incident, par radiotéléphone, au bureau de pilotage, et aider ensuite le capitaine dans la mesure de ses moyens.

(iv) *Embarcations de plaisance et navires ne cédant pas le passage dans le chenal*

Comme ceux des autres circonscriptions de pilotage du Saint-Laurent, les pilotes de la circonscription de Cornwall se sont plaints des embarcations de plaisance qui s'approchaient trop des navires dans le chenal, suscitant ainsi de l'inquiétude et ajoutant aux difficultés de la manœuvre du navire. Lorsqu'un tel incident se produit, il est très difficile pour le pilote de prendre, en vue d'engager des poursuites, le numéro de permis de l'embarcation conduite imprudemment.

Le pilote Pérusse déclara que les navires des Lacs ne cèdent généralement pas comme il convient le passage dans les chenaux parce qu'ils suivent les feux d'alignement et refusent de s'en écarter. Le pilote Desgroseilliers dit également qu'il lui est arrivé plusieurs fois de rencontrer dans le centre du chenal des navires qui ne cédaient pas le passage; il ajouta que ce n'était pas toujours des navires des Lacs, mais parfois des long-courriers ayant un pilote à bord. Les pilotes Pérusse et Desgroseilliers ont admis qu'ils n'avaient jamais porté plainte à ce sujet.

(v) *Équipe d'amarrage aux murs d'approche*

Étant donné l'absence de préposés aux amarres au service de la Voie maritime, un bâtiment obligé de s'amarrer à un mur d'attente doit faire envoyer ses amarres à terre par un membre de l'équipage au moyen d'un tangon de débarquement installé à l'avant du navire. Cette opération et la prise des amarres doivent s'effectuer rapidement, car le bâtiment se déplace et peut dériver sous l'action du vent.

On rencontre des difficultés surtout avec les long-courriers, mais il faut remarquer que leur forme diffère beaucoup de celle des navires des Lacs. Ces derniers peuvent s'approcher davantage du mur sans risquer d'endommager leur superstructure en saillie alors qu'un long-courrier est tenu à distance par le devers de son avant. En outre, les matelots des long-courriers ne sont pas entraînés à débarquer par un tangon de débarquement et semblent éprouver une grande nervosité.

Les Corporations des pilotes du Saint-Laurent et de la Voie maritime et des pilotes du haut Saint-Laurent ont recommandé «que la Voie maritime du St-Laurent emploie des lignards (*sic*) aux murs d'approche» (pièce 671, paragr. 643 et 672). Le mémoire des pilotes souligne que «Cette pratique est d'ailleurs suivie dans le canal de Kiel, dans celui de Manchester et dans celui qui mène de IJmuiden à Amsterdam» (pièce 671, paragr. 644).

Le but majeur du changement proposé est de réduire les risques de blessures aux marins et d'avaries aux navires.

Les pilotes Pintal et Pérusse furent d'avis qu'il était dangereux de débarquer un homme au mur d'approche par mauvais temps. Avec du vent, un navire doit conserver une certaine erre pour atteindre un mur d'approche. Plusieurs tentatives sont parfois nécessaires et, au cours de la manœuvre, un homme se trouvant sur un tangon de débarquement peut être tué ou blessé (comme cela s'est déjà produit). Ils estimaient que si la Voie maritime fournissait une équipe d'amarrage les navires pourraient s'amarrer dès la première tentative et éviter des dommages.

Les règlements de la Voie maritime imposent un tangon de débarquement sur tout navire, mais aucune disposition ne porte sur sa spécification. L'Administration de la Voie maritime a pour principe général de s'immiscer le moins possible dans les équipements des navires. Cependant, M. Burnside dit que l'accident qui coûta la vie à l'un des matelots du m/v *Salah Eldin* attira l'attention de l'Administration de la Voie maritime sur le fait qu'à bord de nombreux long-courriers l'installation des tangons était encore quelque peu différente de celle que l'expérience des bâtiments d'eaux intérieures avait révélée, depuis de nombreuses années, satisfaisante et généralement sûre. La Voie maritime publia un avis conseillant aux long-courriers d'adopter l'installation recommandée (pièce 476).

(vi) *Coût d'une équipe d'amarrage aux murs d'approche*

Au regard du coût d'une équipe d'amarrage, M. Burnside indiqua le 6 juillet 1963 qu'on avait fait un estimé du coût annuel de l'emploi de préposés aux amarres répartis en 3 équipes à chacun des 30 murs d'amarrage entre Montréal et le lac Érié: le coût s'élevait à \$1,270,000 qui couvrent les pourcentages de majoration, les congés payés, les jours fériés légaux payés, le congé annuel, la pension, les primes de santé et bien-être, l'assurance-chômage, la caisse des accidents du travail, l'équipement supplémentaire, les vêtements de travail, les repas gratuits pendant les heures supplémentaires, etc. On prévoyait aussi des abris, des appareils d'intercommunication, des toilettes et des armoires. Il fit remarquer que la pratique actuelle dans les écluses montrait la nécessité de 4 équipes en vue de pouvoir en affecter 3 aux murs.

Il dit qu'aux environs de 1960, l'Administration de la Voie maritime avait envisagé la possibilité d'assurer un service d'équipe d'amarrage aux murs d'approche, mais que le projet s'était heurté à une forte opposition de la part des armateurs de lignes d'eaux intérieures, notamment la *Dominion Marine Association* et la *Lake Carriers Association of the United States*, à cause du coût. Les compagnies de navigation furent consultées à fond par l'intermédiaire de la Fédération des armateurs et, bien qu'elles se fussent presque toutes déclarées en faveur de l'emploi d'équipes d'amarrage, elles changèrent d'avis dès qu'on les informa qu'elles devraient payer pour ce service.

Commentant le coût estimé donné par M. Burnside, le capitaine Matheson, de la Fédération des armateurs, dit qu'il reflétait, du point de vue administratif, une piètre façon d'aborder l'ensemble du problème. A son avis, il suffirait que l'Administration de la Voie maritime fournisse aux murs d'approche un service d'amarrage dans les mêmes conditions qu'aux écluses américaines Snell et Eisenhower. Dans cette partie de la Voie maritime administrée par la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation*, lorsqu'un pilote estime qu'il aura des difficultés à approcher un mur, il en avertit le maître-éclusier qui envoie un homme pour prendre les amarres.

Pour le capitaine Matheson, un service spécial d'amarrage aux murs d'approche entraînerait un gaspillage de main-d'œuvre car celle-ci resterait oisive les trois quarts ou 80% du temps.

Cependant, l'Administration de la Voie maritime, dans son mémoire (pièce 1292) indique*:

«Aux écluses canadiennes, on fournit une aide pour l'amarrage des navires éprouvant des difficultés à cause du vent mais, apparemment, pas aussi fréquemment qu'aux écluses américaines.»

Le conseiller maritime de la Commission, le capitaine J. S. Scott, décédé depuis, fit les remarques suivantes sur l'utilisation des tangons de débarquement*:

«Ils concernent surtout:

- (1) la sécurité du bâtiment lorsqu'il arrive à l'écluse;
- (2) la sécurité de la personne que l'on débarque.

On peut améliorer beaucoup la première tout simplement en utilisant une toulaine. En ce qui concerne la seconde, je crois pouvoir dire que tout ingénieur de la sécurité industrielle serait horrifié de voir une charge humaine osciller sur un appareil branlant, d'une plate-forme mouvante sur l'eau à un quai, sans protection.

Personnellement, je ne peux vraiment pas, à notre époque, admettre ce système de débarquement de membres de l'équipage et il n'existe d'autre solution que de proposer l'emploi de préposés aux amarres sur les quais.»

*Traduction.

(vii) *Hommes de barre sur les long-courriers*

Les pilotes de fleuve du Saint-Laurent et de la Voie maritime et ceux du haut Saint-Laurent ont recommandé:

«Que des timoniers spéciaux soient affectés à tous les océaniques de plus de 3,000 tonnes nettes pour leur passage dans la Voie maritime; dans les autres cas, ces timoniers pourront être utilisés avec le consentement du capitaine.» (pièce 671, paragr. 645 et 674)

Pour justifier cette recommandation, ils ont donné la raison suivante:

«Il arrive fréquemment qu'il y ait des difficultés de communication entre le pilote, le capitaine et le timonier de certains bâtiments. En outre, un bon nombre de timoniers qui ont une grande expérience de la navigation en haute mer n'ont à peu près aucune expérience de la navigation à l'intérieur des canaux étroits et des écluses de la Voie maritime du St-Laurent. Or, la navigation à l'intérieur de la Voie maritime exige fréquemment que la manœuvre se fasse rapidement et il faut tenter d'éliminer toute possibilité de malentendu entre les manœuvres que peut indiquer le pilote et celles que peut comprendre le timonier.

Cette pratique est d'ailleurs suivie à plusieurs endroits analogues à la Voie maritime. Il existe un système de timonier obligatoire dans le canal de Kiel ainsi que dans le canal qui mène d'Ijmuiden à Amsterdam. Il existe, en outre, un système de timonier facultatif dans le canal de Manchester et dans le port d'Anvers. En pratique, tous les navires emploient ces timoniers» (pièce 671, paragr. 647 et 648).

La Commission interrogea à fond le pilote Pérusse sur cette recommandation. Il dit que l'emploi d'hommes de barre spéciaux devrait être obligatoire pour l'excellente raison qu'à bord des bâtiments beaucoup de timoniers auxquels les pilotes demandent de mettre la barre toute à droite ou toute à gauche ne la mettent qu'à 5 ou 10 degrés; comme la plupart du temps les pilotes se tiennent à l'une des extrémités de la passerelle, ils ne peuvent se rendre compte de ce qui se passe dans la chambre de barre.

Il mentionna de nombreux incidents qui lui sont personnellement arrivés. En 1962, à bord du *Malmanger*, il eut un accident parce que le timonier, auquel il avait ordonné de mettre la barre à gauche toute, ne mit que 10 degrés. Cet accident se produisit en aval de l'écluse Côte-Sainte-Catherine. La coque du navire fut enfoncée à la hauteur de la cale n° 1, mais le navire était encore en état de naviguer et put continuer sa route. En 1962, à bord du *Ternefjell*, le timonier fit une erreur et le navire évita complètement. En 1963, à bord du *San Benito*, un «Liberty ship», il ordonna au timonier de garder la barre toute à droite, mais le timonier ne mit que 5 degrés.

Les erreurs commises par les timoniers des long-courriers semblent être attribuables à de nombreuses causes. Leur manque d'expérience de la navigation sur les canaux en est une. Parfois le timonier n'entend pas les ordres parce qu'il parle avec quelqu'un se tenant près de lui. Il apparaît qu'à bord de ces navires il soit difficile pour le timonier d'entendre un ordre lorsque le pilote se tient dans l'aile de la passerelle. Le pilote Pérusse dit que, sur ces bâtiments, pour donner un ordre, il va près de l'homme de barre puis revient dans l'aile. Il n'y a pas de porte-voix pour transmettre les ordres de barre.

La Commission a demandé aussi au pilote Pérusse de quelle façon les pilotes donnent leurs ordres au timonier. Il répondit qu'il suit la procédure normale dans la marine en indiquant à celui-ci le nombre de degrés qu'il doit mettre, p. ex., «à gauche 10 degrés» ou «à gauche 15 degrés» ou «à gauche toute». Normalement, il répète ses ordres pour s'assurer qu'ils ont été entendus. Il ne savait pas si les autres pilotes suivaient la même procédure.

L'Administration de la Voie maritime déclara qu'il y aurait amélioration si l'on employait des hommes de barre familiarisés avec la navigation en eaux restreintes et ajouta qu'on «envisagerait peut-être d'insister sur l'emploi de timoniers spéciaux à bord de tous les long-courriers n'ayant pas d'hommes de barre capables de converser correctement en anglais et possédant une expérience acquise au cours des voyages dans la Voie maritime».

Le pilote Bédard fournit quelques informations sur la pratique suivie à l'étranger. Dans le canal de Manchester, les timoniers reçoivent une rémunération équivalant aux deux tiers de celle d'un pilote. Leurs services sont groupés et certains timoniers sont aussi aspirants pilotes.

Dans le canal d'Ijmuiden à Amsterdam, de quelque 10 milles de long, il existe un service de timoniers et le nombre de ceux-ci augmente d'après la dimension du navire jusqu'au maximum de 4. Ils sont employés conformément à un accord avec la chambre de navigation locale. On n'en affecte pas aux bâtiments de moins de 1,000 tjb; un à bord des bâtiments de 1,000 à 2,000 tjb; 2 à bord des bâtiments de 2,000 à 5,000 tjb; 3 à bord d'un bâtiment de plus de 5,000 tjb.

Le conseiller maritime de la Commission, le capitaine Scott, décédé depuis, fit les observations suivantes au regard de ce problème* (Aussi, cf. ses remarques sur le même sujet, p. 438) :

«Tout en appréciant à leur juste valeur les lourdes dépenses impliquées, le seul point de vue que je puisse exprimer est que, dans cette situation déplorable, l'emploi de timoniers professionnels améliorerait dans une large mesure la sécurité. Si la transmission des ordres est faible et imprécise, le seul moyen de la renforcer est de prévoir un «homme de confiance» (*Anchor man*) qui sache comment agir dans tous les cas.

Bien que les frais qu'entraîne l'emploi de timoniers professionnels seraient vraisemblablement supportés par le navire, il faut néanmoins se rendre compte que le pilote est lui-même, dans une large mesure, à blâmer pour la nonchalance avec laquelle les ordres sur la passerelle sont donnés.

En plus de cela, la tendance est de plus en plus marquée à s'occuper de la manœuvre dans les ailes de la passerelle, le pilote murmurant ses ordres aux quatre vents, sans se préoccuper s'ils ont ou non été entendus et exécutés. Il serait d'une grande aide, mais coûteux, d'avoir des indicateurs de barre dans chaque aile, ainsi que des tubes porte-voix assurant la communication directe avec l'homme de barre.»

*Traduction.

COMMENTAIRE

Cette proposition découle de la nature même du pilotage dans les écluses et les canaux dont les difficultés majeures sont le passage dans les canaux et la manœuvre dans les écluses et leurs approches, alors que, pour les autres genres de pilotages, l'habileté à la manœuvre ne vient qu'en second lieu, après la compétence en navigation dans les eaux locales. Les pilotes des canaux doivent être qualifiés dans la manœuvre de tous les types de navires et avoir une connaissance approfondie, théorique et pratique, des effets hydrauliques produits par le croisement et le dépassement des navires dans les chenaux étroits ainsi que de l'effet de succion de la rive. Les mêmes problèmes se posent au cours des éclusages dans la Voie maritime que les navires doivent effectuer (contrairement à la procédure suivie dans le canal de Panama) avec leurs moyens de propulsion. L'espace étant si restreint, les mouvements de machines et l'angle de barre doivent être exacts, pratiquement sans aucune marge d'erreur. Les ordres des pilotes doivent donc être exécutés immédiatement et correctement, et tout retard ou défaillance peut provoquer un accident entraînant la fermeture de la Voie maritime pour une longue période. Au cours de la manœuvre aux approches des écluses, de l'amarrage aux murs d'approche et des éclusages, les pilotes sont dans la nécessité de se tenir dans une aile de la passerelle en vue d'apprécier la situation et de surveiller la progression. C'est de là qu'il leur faut donner les ordres voulus à la chambre des machines et à la timonerie mais, à moins qu'un répétiteur d'angle de barre n'y soit installé, ils ne peuvent avoir la certitude que les ordres de barre ont été exécutés correctement.

Il s'ensuit que les premières et les plus essentielles exigences pour les pilotes sont une procédure et une discipline efficaces sur la passerelle. Il faudrait adopter des expressions standards qu'utiliseraient toujours tous les pilotes; des règles strictes pour la transmission des ordres; une méthode précise pour vérifier que les ordres sont compris et exécutés. Les pilotes doivent insister sur la répétition de chaque ordre donné et, en l'absence de répétiteur d'aile, que le capitaine du navire charge un officier de se tenir près de l'homme de barre pour s'assurer de l'exécution immédiate et correcte des ordres de barre. Ces règles de discipline et de procédure sur la passerelle devraient être incluses dans les règlements sur le pilotage et, la sécurité étant en jeu, toute contravention commise par un pilote devrait entraîner une sanction pénale; allant même jusqu'à la suspension ou l'annulation de son brevet. On peut attendre des capitaines qu'ils soient disposés à se conformer aux demandes des pilotes mais, dans le cas contraire, le pilote devrait immédiatement signaler le fait, par radiophonie en très haute fréquence, au bureau de pilotage qui devrait enregistrer la plainte. Cependant, à moins que la sécurité ne soit directement en cause, le pilote devrait continuer de fournir ses services, dans la mesure de ses moyens.

Si l'on met en œuvre la recommandation des pilotes visant à ce qu'un timonier accompagne le pilote à bord pour aider à la conduite, la sécurité de la navigation en serait accrue, mais il est douteux que ce soit une exigence essentielle et que cette mesure garderait son importance actuelle si l'on instaurait la discipline et la procédure qui s'imposent sur la passerelle. On ne pourrait le déterminer que par des enquêtes détaillées portant, entre autres, sur tous les sinistres survenus ou évités de justesse, renseignements que la Commission ne possède pas.

(viii) *Communications entre les navires et les opérateurs des ponts de la Voie maritime*

Les pilotes se sont plaints de l'impossibilité d'établir des communications radiophoniques entre les navires et les opérateurs de pont de la Voie maritime. Ils estiment inadéquat le système de signalisation actuel, car les navires ne sont pas avertis suffisamment à temps pour faire route ou réduire de vitesse. Lorsqu'un pont ne s'ouvre pas, la pratique consiste à prendre contact par radiophonie avec le régulateur de Beauharnois.

Les pilotes de Cornwall ont spécifiquement recommandé:

«Que le système de signalisation soit couplé d'un service de radio-téléphonie au pont de Caughnawaga, au pont Saint-Louis et au Pont de Valleyfield» (pièce 671, paragr. 663).

Le pilote Pérusse indiqua que s'il était possible d'établir des communications radiophoniques directes entre les navires et les préposés des ponts, les bâtiments recevraient un préavis de 10 à 15 minutes, suffisant pour permettre toute rectification nécessaire.

M. Burnside, cependant, se déclara opposé à l'installation d'un système radiophonique sur les ponts soulevants, car en cas d'urgence l'opérateur est trop occupé à y remédier pour pouvoir s'occuper du radiotéléphone; il ne résulterait que du retard s'il devait communiquer avec les navires pour fournir des explications.

En réponse à une question écrite (pièce 1291) posée à l'Administration de la Voie maritime, un point de vue analogue fut exprimé avec plus de détails (pièce 1292)*:

«Tous les ponts mobiles de la Voie maritime sont équipés de signaux lumineux. Lorsqu'un bâtiment approchant atteint le signal lui indiquant de siffler, l'opérateur du pont fait fonctionner le feu rouge à éclats pour informer le capitaine du bâtiment qu'il est averti de son approche et se prépare à lever le pont. Lorsque le pont est complètement ouvert, le feu rouge à éclats passe au vert fixe, indiquant que le bâtiment, qui continue d'approcher, peut passer.

Les ponts sont soigneusement inspectés et entretenus et fonctionnent en moyenne au moins une fois par heure, ce qui permet de déceler et de corriger dès le début les défauts de fonctionnement. Les pannes sont très rares.

Si, pour une raison quelconque, on sait que le pont ne fonctionne plus, le régulateur du trafic avertit immédiatement par radiotéléphone tous les bâtiments qui se trouvent dans les parages et aucun autre bâtiment n'est dirigé vers le pont.

*Traduction.

Si, malgré toutes les précautions, une panne électrique ou mécanique se produit après que le bâtiment est arrivé au signal lui indiquant de siffler, l'opérateur du pont avertit le capitaine du bâtiment par un feu de Bengale rouge qui indique que le capitaine doit prendre des mesures d'urgence pour stopper son navire. L'opérateur du pont téléphone aussi au régulateur du trafic qui alerte immédiatement par radiotéléphone tous les bâtiments présents dans la zone. Pendant que le régulateur du trafic avertit les bâtiments, l'opérateur fait immédiatement le nécessaire pour découvrir et, si possible, réparer la panne afin de pouvoir lever le pont le plus rapidement possible.

Les bâtiments approchants étant immédiatement avertis par radiotéléphone de toute panne d'un pont dès qu'elle est connue, il serait inutile que l'opérateur répète constamment au capitaine d'un de ces navires que le pont sera levé pour le passage, puisque cela ne peut être déterminé d'une façon certaine jusqu'à l'ouverture du pont.

Si la panne se produit lorsque le navire arrive près du pont, l'opérateur doit rapidement mais calmement faire procéder aux réparations avec toute la célérité possible, sans essayer inutilement d'engager la conversation avec le capitaine du bâtiment.

Dès que le défaut est réparé, le feu rouge fixe est remplacé par le rouge à éclats, avertissant ainsi le capitaine du navire que le pont fonctionne de nouveau. Jusqu'à la fin de la réparation, l'opérateur du pont ne dispose d'aucun moyen de savoir combien de temps le pont ne fonctionnera pas et il serait dangereux d'engager les capitaines à avancer, de peur que la panne ne soit plus grave qu'on ne l'avait cru.

Les signaux d'urgence ne sont faits que dans des conditions extrêmes; ils ne sont pas utilisés sans raison et les navires sont tenus de s'y conformer strictement.

Il serait inutile d'avoir des radiotéléphones sur les ponts mobiles et il n'y en a pas sur les ponts du canal de Welland.»

(ix) *Difficultés de langage*

Bien que les régulateurs du trafic de la Voie maritime aient éprouvé, au cours de leurs communications avec les équipages de navires étrangers, quelques difficultés, celles-ci ne sont plus grandes depuis que tous les bâtiments non immatriculés au Canada sont tenus d'avoir à bord un radiotéléphoniste connaissant bien l'anglais, comme l'exige l'article 57, paragraphes (4) et (5), du «Règlement sur la radio pour les stations de navires», Partie II, de juin 1966 (pièce 492).

L'Administration de la Voie maritime considère que la présence d'un pilote à bord d'un bâtiment étranger constitue un grand avantage, car on évite les difficultés de traduction.

M. Burnside ajouta que les opérations de la Voie maritime seraient facilitées si toutes les communications s'effectuaient en anglais, les pilotes francophones communiquant ainsi en anglais avec les régulateurs du trafic de la Voie maritime dont seuls quelques-uns sont bilingues. La plupart des capitaines et officiers des bâtiments étrangers empruntant la Voie maritime ne comprennent pas le français, mais tous comprennent l'anglais. La langue maternelle de la plupart des officiers des navires canadiens est l'anglais. Les exploitants étrangers semblent donner le commandement de leurs bâtiments à des capitaines familiers avec l'anglais afin qu'ils puissent naviguer dans les eaux américaines comme dans les eaux canadiennes. En outre, selon M.

Burnside, il est important que les capitaines comprennent véritablement ce que les régulateurs du trafic de la Voie maritime disent aux pilotes afin d'être parfaitement au courant des conditions qui peuvent concerner leur bâtiment, en particulier lorsque surgit un conflit d'intérêts. En outre, les capitaines devraient pouvoir comprendre les instructions données par les régulateurs du trafic aux autres bâtiments proches et être ainsi prêts à prendre toute mesure qui paraît nécessaire.

Les pilotes étaient opposés au changement proposé par M. Burnside. Ils affirmèrent, dans leurs dépositions, que la plupart des officiers des bâtiments étrangers pouvaient parler anglais ou français et ils pensaient que les capitaines n'avaient pas besoin de savoir ce que disaient les régulateurs du trafic, car habituellement ils n'étaient pas sur la passerelle. Ils exprimèrent l'opinion que lorsque les régulateurs du trafic de la Voie maritime pouvaient parler français et anglais, l'usage des deux langues devrait être permis comme facteur supplémentaire de sécurité pour le contrôle du trafic de la Voie maritime.

j) Entretien de la Voie maritime

L'Administration de la Voie maritime assume la responsabilité de l'entretien des écluses et canaux placés sous sa juridiction. Comme on l'a indiqué (Cf. p. 963), la plupart de ces installations se trouvent dans la circonscription de pilotage de Cornwall, entre Montréal et Cornwall. L'entretien des tronçons non canalisés dans le secteur canadien du fleuve en amont de Montréal, c.-à-d. des chenaux navigables des lacs Saint-Louis et Saint-François, jusqu'à la frontière au sud de l'île de Cornwall, du cours supérieur du fleuve, de Morrisburg (île du Canada) à un point situé à environ 5 milles en amont de Brockville, relève de la Division du chenal maritime du Saint-Laurent, du ministère des Transports. De ce point jusqu'au lac Ontario, le chenal navigable se trouve du côté américain des eaux frontalières, et son entretien relève de la *United States Coast Guard* dont dépend également le chenal au sud de l'île de Cornwall, dans les eaux américaines (pièce 489). La méthode de balayage et de dragage, ainsi que les périodes de la saison de navigation au cours desquelles on y procède, sont indiquées dans les sections de ce rapport traitant du chenal maritime du Saint-Laurent (Cf. pp. 163 et suiv., pp. 690 et suiv.).

Les bâtiments transitant dans la Voie maritime sont tenus d'avoir des bouées d'ancres amarrées sur celles-ci. Il arrive qu'ils perdent une ancre qui, dans les chenaux relativement peu profonds, peut occasionner des avaries à un navire passant directement au-dessus d'elle.

Pour faciliter le relevage rapide des ancres perdues, une petite bouée de bois est amarrée sur chaque ancre et reliée à la lisse par une ligne légère, sur l'arrière de l'écubier; lorsqu'on mouille, cette ligne casse et la bouée accompagne l'ancre, indiquant ainsi la position de cette dernière. Sans cette précaution, il serait très difficile de localiser les ancres perdues, surtout

quand un navire mouille en cas d'urgence. La récupération en sera faite soit par l'Administration de la Voie maritime, soit par la Division du chenal maritime du Saint-Laurent, selon le lieu de l'incident. Par une convention de travail, il est entendu qu'en cas d'urgence, le matériel le plus proche du lieu sera utilisé pour la récupération. Les frais en sont facturés à l'armateur concerné.

k) Avis de la Voie maritime et avis à la navigation

Il existe deux types d'informations écrites aux navires transitant dans la Voie maritime. Les premières, appelées avis de la Voie maritime (*Seaway Notices*) pour les distinguer des avis aux navigateurs émis par le ministère des Transports, ont pour objet de signaler les changements d'une nature **plus permanente** et peuvent contenir des explications considérées nécessaires pour les changements de procédure qui ne seraient pas expliqués d'une façon suffisamment détaillée dans le Manuel de la Voie maritime (Cf. pièce 476, pour un exemplaire d'avis de ce type). Les avis de la Voie maritime sont envoyés à toute personne qui fait une demande préalable d'autorisation d'entrer.

Les autres informations sont les avis à la navigation (*Notices to Shipping*) émis par les organismes maritimes de la circonscription sur les sujets de nature urgente. Normalement, en cas d'urgence, les informations sont fournies par radiotéléphone par un bâtiment ayant observé ou auquel est survenu quelque chose d'inhabituel qu'il faut immédiatement communiquer à la plus proche station de la Voie maritime. Dès réception des renseignements, le régulateur du trafic de la Voie maritime contacte par R/T les navires présents dans son secteur de contrôle du trafic pour les informer de la situation. Il adresse ensuite un rapport à l'agent maritime de la circonscription, à Prescott ou Sorel, selon le cas. Si l'on estime souhaitable de diffuser l'information, des dispositions sont prises pour sa radiodiffusion par le contrôle du trafic maritime du Saint-Laurent.

(4) AIDES DE NAVIGATION

Pratiquement toutes les aides de navigation dans les eaux canadiennes de la Voie maritime entre Montréal et le lac Érié, y compris les aides dans les canaux artificiels tels que le canal de Beauharnois, près de Montréal, relèvent du ministère des Transports. L'Administration de la Voie maritime peut faire installer des bouées balises pour marquer un obstacle quelconque dans un chenal, mais les aides normales de navigation sont installées et entretenues par le ministère des Transports, le travail étant réparti entre deux agences maritimes régionales du ministère, celle de Sorel pour le fleuve entre Montréal et Beauharnois, et celle de Prescott pour la région du haut Saint-Laurent.

Il y en a des centaines; la plupart sont des bouées lumineuses électriques équipées de réflecteurs radar. Ces bouées lumineuses sont enlevées à la fin de chaque saison de navigation et réinstallées avant le début de la saison suivante. Chaque fois qu'il est possible, des feux d'alignement ou de direction, installés à terre, indiquent l'axe du chenal.

(5) TRAFIC MARITIME ET OPÉRATIONS DE PILOTAGE

Le trafic maritime dans la circonscription de Cornwall diffère notablement de celui du Saint-Laurent en aval de Montréal, par la présence prédominante de navires des Lacs, canadiens et américains, exempts du paiement des droits de pilotage dans la circonscription.

Les dimensions des écluses imposant des limites à la taille des navires, soit de 730 pi. de longueur hors tout, 75 pi. 6 po. de largeur maximale et 25 pi. 9 po. de tirant d'eau, les dimensions des grands long-courriers, plus larges et de fort tirant d'eau, construits actuellement en plus grand nombre, leur interdisent l'accès de la Voie maritime et de la circonscription. De plus, même si l'on peut respecter les limites imposées, c'est presque toujours au détriment du tirant d'eau et les navires doivent alors compléter, en aval, leur chargement. Les impératifs économiques ont obligé les armateurs à acquérir des bâtiments qui peuvent utiliser au maximum la Voie maritime et de ce fait les petits cargos ont pratiquement disparu, comme le montre le tableau suivant, qui donne, pour chaque année, depuis l'ouverture de la Voie maritime, les statistiques de transit établies par l'Administration de la Voie maritime pour le trafic commercial vers l'amont et vers l'aval dans la première section de la Voie maritime où se trouve la circonscription de Cornwall, c.-à-d. de Montréal au lac Ontario, avec la distinction la plus significative au regard du pilotage, c.-à-d. entre les transits intérieurs et outre-mer. Transits *étranger* désignent «les transits entre les ports étrangers et les côtes du Canada et des États-Unis et *vice versa*». Les chiffres relatifs au *commerce intérieur* comprennent les transits intérieurs et côtiers. Les transits côtiers sont ceux qui s'effectuent «à destination ou en provenance des Maritimes et des ports américains de l'Atlantique». La jauge moyenne par navire a été calculée dans chaque cas de façon à montrer la tendance à l'accroissement de la dimension des bâtiments et le nivellement dû à la limitation de la taille et du tirant d'eau. Les statistiques de pilotage accessibles ne permettent pas de faire une ventilation analogue.

La limitation de la dimension et du tirant d'eau et la tendance à utiliser des navires dont les dimensions atteignent le maximum permis pour les écluses et les canaux furent sans doute les facteurs dominants qui menèrent à adopter en 1961 le mode du taux forfaitaire pour le calcul des droits de pilotage, plutôt que celui des anciens taux variables selon le tirant d'eau et la jauge.

VOIE MARITIME, SECTION DE MONTRÉAL AU LAC ONTARIO—
NOMBRE DE TRANSITS ET JAUGE MOYENNE PAR NAVIRE
PILOTES DE CORNWALL—NOMBRE DE TRAJETS ET
JAUGE MOYENNE PILOTÉE

Année	Voie maritime (transits vers l'amont et vers l'aval)						
	Commerce intérieur		Étranger		Pilotage		
	Transits	Jauge brute moyenne	Transits	Jauge brute moyenne	Trajets	Jauge brute moyenne	Jauge nette moyenne
1960.....	4,672	2,889.7	2,197	5,293.9	2,861	n/a	n/a
1961.....	4,741	3,681.6	2,151	6,325.0	2,601	5,304	3,154
1962.....	4,049	4,388.0	2,302	6,753.5	2,748	n/a	n/a
1963.....	4,232	5,452.7	2,053	6,823.0	2,326	5,728	3,372
1964.....	4,287	5,863.6	2,492	7,200.3	2,730	6,163	3,634
1965.....	4,579	5,796.5	2,751	7,516.4	3,022	n/a	n/a
1966.....	4,602	6,715.7	2,739	7,977.7	3,108	6,839	3,999
1967.....	4,375	6,510.6	2,546	7,950.0	2,978	6,745	3,896
1968.....	4,198	7,159.0	2,378	8,552.1	2,768	6,899	4,045
1969.....	3,975	5,028.4	2,417	8,879.3	2,812	7,405	4,324

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: *Voie maritime*: pièce 475—rapport sur le trafic dans la Voie maritime du Saint-Laurent.

Pilotage: pièce 1450b—états du ministère des Transports, par ordinateur, sauf pour 1960, 1962 et 1965 dont les données sont tirées de la pièce 534b—rapports annuels de l'autorité de pilotage, aucune autre information n'étant accessible.

Quelques trajets seulement sont des transits partiels. Il n'y a pas de port ni lieu de débarquement, en cours de route, important pour les navires étrangers et l'arrêt de l'un d'eux est généralement dû au retard à un mouillage dans la Voie maritime, le lac Saint-Louis ou le lac Saint-François. C'est sans aucun doute la raison pour laquelle on affecte sur la base de transits complets les pilotes et que les taux de trajet prévoient pour ces derniers une compensation pour le temps d'inactivité (Cf. p. 930).

Le port de Cornwall est situé à l'extrémité ouest de la circonscription et, de ce fait, les navires qui y font escale effectuent un transit complet, sauf le petit nombre venant de la circonscription de Kingston. L'approche du port est un chenal dragué à la profondeur et à la largeur de la Voie maritime, qui s'embrancher sur le chenal principal au large de l'île de Saint-Régis. Le quai du ministère des Transports, de 400 pi. de long, offre une profondeur de 22 pi.

Le port de Valleyfield est situé du côté nord de la section de Beauharnois de la Voie maritime du Saint-Laurent, à quelque 30 milles en amont de Montréal. Quelques navires y touchent, principalement pour les industries locales. La profondeur le long des deux quais est de 25 pi. 9 po. Le tarif prévoit des taux spéciaux pour les trajets qui s'y terminent ou commencent (Cf. p. 930). Le trafic s'accrut en 1967 et c'est certainement pour cette raison qu'on ajouta, cette année-là, le taux spécial.

Circonscription de pilotage de Cornwall

Le tableau suivant, fondé sur les statistiques du B.F.S. sur les arrivées de bâtiments de 250 tjn et plus, montre l'importance relative de ces deux ports tant pour le nombre des arrivées (une arrivée pour un navire prenant un pilote correspond à deux trajets de pilotage) que pour la dimension des bâtiments.

STATISTIQUE COMPARATIVE DES ARRIVÉES DE BÂTIMENTS
DE 250 TJN ET PLUS

Année	Cornwall		Valleyfield	
	Arrivées	Jauge nette moyenne	Arrivées	Jauge nette moyenne
1959.....	91	1,246	n/a	n/a
1960.....	89	1,215	n/a	n/a
1961.....	71	1,271	n/a	n/a
1962.....	68	1,292	n/a	n/a
1963.....	64	1,374	12	1,019
1964.....	39	1,173	5	460
1965.....	59	1,188	n/a	n/a
1966.....	48	1,384	13	3,089
1967.....	44	1,387	53	3,871

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièce 15 et 1483 (Bureau fédéral de la statistique).

La circonscription de Cornwall, bien que faisant partie de la Voie maritime, n'est pas régie par la Partie VIA de la Loi sur la marine marchande; on y applique donc la seule forme de pilotage obligatoire permise en vertu de la Partie VI, à savoir le paiement obligatoire des droits de pilotage. Le régime obligatoire est appliqué d'une façon réaliste du fait que la plupart des bâtiments des lignes régulières—navires des Lacs, canadiens et américains, engagés dans le commerce intérieur—bénéficient d'une exemption complète. Mais les autres navires des Lacs immatriculés à l'étranger, y compris ceux du Commonwealth britannique, quelle que soit la fréquence ou la régularité de leurs voyages dans le réseau, sont soumis au paiement obligatoire des droits.

Cette exigence est réaliste pour les long-courriers qui, même s'ils suivent un horaire régulier, n'ont qu'une expérience restreinte du réseau, par suite du peu de fréquence de leurs transits. Les statistiques antérieurement établies par la Commission maritime du Canada et contenues dans ses rapports annuels (pièce 475b) indiquent que la moyenne des trajets aller-retour des bâtiments immatriculés à l'étranger et se livrant au trafic direct entre les Grands Lacs et les ports d'outre-mer, de 1959 à 1966, n'a jamais excédé 2.3 par bâtiment.

**TRAFFIC DIRECT ENTRE LES GRANDS LACS ET LES PORTS
D'OUTRE-MER DES BÂTIMENTS IMMATRICULÉS À L'ÉTRANGER**

Année	Nombre de bâtiments	Nombre de trajets aller-retour	Nombre moyen annuel de trajets aller-retour par bâtiment
1959.....	506	1,146	2.3
1960.....	540	1,245	2.3
1961.....	494	1,112	2.3
1962.....	537	1,151	2.1
1963.....	456	1,032	2.3
1964.....	542	1,239	2.3
1965.....	632	1,405	2.2
1966.....	623	1,354	2.1

Le tableau de la page 985 montre clairement qu'un certain nombre de bâtiments exemptés utilisent le service de pilotage pour des raisons de sécurité aussi bien que de commodité. D'autre part, très peu de bâtiments non exemptés n'emploient pas de pilote. On peut logiquement supposer qu'un plus grand nombre s'en dispenseraient en l'absence du régime de paiement obligatoire et que les bâtiments assurant le commerce intérieur qui bénéficient d'exemptions partielles, c.-à-d. les bâtiments des Lacs immatriculés à l'étranger, n'emploieraient probablement pas de pilote puisqu'ils n'en ont pas besoin. Comme, de toute manière, ils doivent payer les droits, ils ne retirent aucun avantage à ne pas employer de pilote, sauf dans le cas où ils risqueraient d'être retardés par suite du manque de pilotes disponibles. Le tableau suivant indique, de 1961 à 1968, le nombre de trajets effectués sans pilote par des bâtiments ayant acquitté les droits, le montant payé et le pourcentage de ce revenu par rapport au revenu brut du pilotage de la circonscription.

Année	Nombre de trajets	Montant des droits	Pourcentage par rapport au revenu brut de pilotage
1961.....	4	\$ 580.00	0.14
1962.....	Néant	Néant	Néant
1963.....	1	160.00	0.04
1964.....	9	1,071.50	0.23
1965.....	6	801.64	0.13
1966.....	10	929.58	0.15
1967.....	10	1,148.20	0.18
1968.....	12	816.98	0.14

Dans la circonscription de Cornwall, il n'y a pas de trafic maritime pendant les mois d'hiver proprement dits; la navigation cesse lorsque la Voie maritime (secteur inférieur) est obligée de fermer à cause de la formation de glaces dans les écluses et les canaux, la date de fermeture variant d'une année à l'autre; p. ex., en 1962, le 7 décembre, et en 1965, le 17 décembre; la navigation reprend à la réouverture de la Voie maritime, à la disparition des glaces, p. ex., en 1966, le 1^{er} avril et, en 1962, le 23 avril. En vertu du règlement de la circonscription, la saison d'hiver s'étend du 1^{er} décembre au 8 avril, durant laquelle on affecte 2 pilotes à chaque trajet. Cependant, il n'y a pas de pilotage pendant l'hiver et *pilotage d'hiver* désigne celui qu'on effectue entre le 1^{er} décembre et la fermeture de la Voie maritime et entre la réouverture de celle-ci et le 8 avril.

COMMENTAIRE

Il est évident que le régime des exemptions pour cette circonscription n'a pas été dicté par des considérations de sécurité de la navigation, mais constitue simplement un moyen d'accroître le revenu de pilotage. Le retrait des exemptions aurait vraisemblablement été plus considérable (comme dans les circonscriptions de Montréal et de Québec), n'eût-il pas abouti à une différence injuste au détriment des bâtiments canadiens du fait de l'exemption absolue (art. 345[*ee*]) accordée aux bâtiments américains des Lacs. Comme il fallait s'y attendre, on retira en 1965 l'exemption relative accordée aux navires des Lacs immatriculés dans le Commonwealth britannique (autres que les canadiens) en vertu de l'article 346(*e*).

Cette situation serait redressée si l'on mettait en œuvre les recommandations générales 22 et 23 de la Commission (Cf. *Titre I*, pp. 584 à 598).

(6) RÈGLES DE ROUTE POUR LES GRANDS LACS

L'article 645 de la loi autorise le gouverneur en conseil à établir des règles pour prévenir les abordages en mer et dans les eaux intérieures du Canada. Il fallait établir des règles spéciales pour répondre aux conditions particulières des eaux restreintes.

En vertu de cette disposition de la loi, on adopta les règles fondamentales dites «Règles sur les abordages» (C.P. 1965-1552) et l'on rendit les règles adoptées par convention internationale légalement applicables dans les eaux territoriales du Canada, ainsi que dans les autres eaux pour les bâtiments immatriculés au Canada. Ces règles, appelées «Règles de route internationales», s'appliquent dans toutes les eaux navigables du Canada sauf sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent à l'ouest de Montréal (pièce 1472).

Cependant, même à l'est de Montréal, on a modifié aussi les règles de route internationales en vue de répondre aux conditions locales des eaux

restreintes, par le Règlement sur la sécurité de la navigation du fleuve Saint-Laurent (C.P. 1967-700) qui porte, entre autres, sur des situations telles que la présence de bâtiments effectuant des opérations de dragage; la rencontre de navires aux points où la navigation est particulièrement difficile et la priorité que doit céder le navire qui remonte le courant ou la marée; le doublement des navires, imposant certains signaux au navire qui rattrape l'autre (pièce 1461j). En outre, une autorité portuaire peut avoir à modifier les règles internationales pour répondre à des conditions locales, comme on le fit à Montréal (Cf. p. 672).

En vue de répondre aux conditions particulières de la navigation à l'ouest de Montréal, on a également établi des règles de route spéciales qui portent le nom de «Règles de route pour les Grands lacs». La dernière version en fut approuvée le 8 décembre 1954 (C.P. 1927), modifiée le 2 mars 1967 (C.P. 414); elles diffèrent notablement des règles internationales et même du Règlement du Saint-Laurent sur un certain nombre de points essentiels concernant la sécurité de la navigation (pièce 1112).

Ces règles furent rédigées en vue de leur application aux bâtiments des Lacs supérieurs, bien avant l'ouverture de la Voie maritime, mais tout conflit avec les règles internationales avait alors peu d'importance, car seuls de petits bâtiments—navires des Lacs ou long-courriers—pouvaient transiter dans les écluses et les canaux de l'époque. Mais la Voie maritime a autorisé des bâtiments beaucoup plus grands à entrer dans tous les Grands Lacs et en sortir et il est donc devenu urgent que les navigateurs de ces bâtiments connaissent à fond la procédure de navigation dans les Grands Lacs ainsi que dans le Saint-Laurent et le Golfe. C'est sans aucun doute l'une des raisons pour lesquelles la Partie VIA de la loi impose à tous les long-courriers le pilotage obligatoire par un pilote inscrit dans les eaux désignées du «bassin des Grands lacs» à l'ouest de Saint-Régis, la présence à bord d'un pilote inscrit ou d'un officier ayant la qualification prescrite dans les eaux non désignées de la même région et le paiement obligatoire des droits de pilotage dans la circonscription de Cornwall.

Un grand nombre de ces règles qui entrent en conflit avec les règles internationales n'ont pas été dictées par des particularités locales, mais reflètent simplement des pratiques locales qui se sont établies au cours des ans. Dans l'intérêt de la sécurité, on a tenté depuis un certain nombre d'années de les modifier en vue de les rendre conformes, dans la mesure du possible, aux règles internationales, mais sans succès jusqu'à présent.

Les différences majeures concernent:

- a) *Signaux phoniques de brume pour les bâtiments faisant route ou au mouillage*

Aux termes des règles internationales, un bâtiment doit émettre un son prolongé à des intervalles ne dépassant pas deux minutes,

mais aux termes des règles des Grands Lacs, trois sons distincts à des intervalles ne dépassant pas une minute. Aux termes des règles internationales, les bâtiments ne peuvent échanger des signaux de dépassement que lorsqu'ils sont en vue l'un de l'autre; aux termes des règles des Grands Lacs, des signaux de croisement et de dépassement peuvent être échangés chaque fois que les bâtiments sont à portée de son. En conséquence, il devient nécessaire qu'un signal de brume se distingue facilement d'un signal de dépassement.

b) Feux

De nombreuses différences existent entre les deux ensembles de règles concernant les feux, la plus importante ayant trait aux feux des bâtiments au mouillage.

c) Priorité de passage dans les rivières et chenaux et signaux de croisement et de dépassement

Dans tous les chenaux étroits où règne du courant, le bâtiment descendant a la priorité de passage et est tenu d'indiquer par des signaux appropriés le côté choisi pour passer. Ces signaux ne correspondent pas à ceux que prévoit le Règlement sur la sécurité de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent.

d) Signal de danger

Une autre exigence à laquelle ne correspond aucune disposition des règles internationales concerne le droit pour un bâtiment qu'un autre se propose de doubler de ne pas donner son accord au signal qui lui est fait s'il juge non prudente la manœuvre proposée. Le signal de danger consiste en une suite d'au moins cinq sons brefs; les deux bâtiments doivent alors ralentir jusqu'à la vitesse minimale permettant de gouverner et, au besoin, stopper et battre en arrière.

Plusieurs sinistres maritimes se sont produits par suite de l'ignorance de cette procédure et de ces signaux par des navigateurs qui ont suivi les règles de route internationales plutôt que celles des Grands Lacs (pièces 1112, 1103 et 1078).

2. NATURE DU SERVICE DE PILOTAGE

Dans la circonscription de Cornwall, le pilotage concerne la navigation sur des canaux et rivières en eaux restreintes, soumise à des pratiques et des règlements, et la manœuvre des navires dans les écluses.

Entre Montréal et Cornwall, les 4 écluses et leurs biefs (canaux de la rive sud et de Beauharnois) couvrent environ la moitié de la distance, le reste étant essentiellement constitué par des chenaux étroits, dragués conformément aux spécifications de la Voie maritime.

La navigation sûre et rapide dans cette section de la Voie maritime exige non seulement la connaissance des lieux et l'expérience des caractéristiques physiques du chenal, des courants et des courants traversiers, mais aussi une connaissance parfaite des règlements de navigation particuliers qui s'appliquent à l'ouest de Montréal, c.-à-d. le Règlement de la Voie maritime et les Règles de route pour les Grands Lacs, ainsi qu'une grande habileté à la navigation dans des canaux et chenaux étroits, la manœuvre des navires et la manœuvre dans les écluses.

De forts courants règnent en certains lieux tels que l'écluse aval de Beauharnois où un courant sud-est, variable selon les opérations d'un proche barrage de contrôle, dresse les bâtiments au mur d'approche. De plus, les bâtiments, les long-courriers en particulier, font face à des conditions difficiles dans ces eaux restreintes, à cause de leur construction différente et de leur équipement parfois inadéquat pour la navigation dans les canaux (commandes des machines, gouvernails, treuils). Ils offrent plus de prise au vent et sont généralement plus difficiles à manœuvrer dans ces eaux que les navires des Lacs.

Les mouvements aux murs d'approche, le passage dans des écluses, le croisement des bâtiments dans les canaux, la navigation dans des chenaux étroits et parfois à proximité de propriétés privées riveraines sont des opérations toutes difficiles et pleines de risques inhabituels avec du mauvais temps et une visibilité médiocre. Il faut constamment faire preuve de jugement et de commandement exercés.

Les quatre écluses et l'existence de quatre ponts qui traversent le canal de la rive sud (ponts Jacques-Cartier, Victoria, Honoré Mercier et pont du Pacifique Canadien), dont certains doivent être ouverts pour le passage des navires, exigent une connaissance approfondie des règlements et de la procédure de la Voie maritime. Comme on l'a précisé, les règles de route et les pratiques de navigation diffèrent fondamentalement de celles qui s'appliquent au reste du Saint-Laurent, du port de Montréal à la mer. La méconnaissance de ces différences a été la cause de nombreux sinistres maritimes impliquant des long-courriers, à l'ouest du port de Montréal. Pour des remarques complémentaires sur la nature de l'habileté requise dans les canaux et les écluses, on se référera aux pages 979-980.

Tout accident ou fausse manœuvre dans cette section de la Voie maritime non seulement endommagerait le ou les navires impliqués, mais interromprait aussi la navigation durant une longue période et paralyserait complètement le trafic dans cette artère commerciale, vitale. Cette situation s'apparente à celle des autres sections de la Voie maritime où, en vertu des lois canadiennes et américaines (Partie VIA de la Loi sur la marine marchande du Canada et 46 U.S.C. 216), on impose le pilotage obligatoire à tous les bâtiments sauf ceux qui fréquentent régulièrement et fréquemment ces eaux, c.-à-d. les navires des Lacs, canadiens et américains, qui effectuent

en moyenne une trentaine de transits, soit 15 trajets aller-retour par saison dans la Voie maritime (pièce 1214).

Les armateurs des navires des Lacs reconnaissent que la connaissance des lieux et l'expérience sont essentielles et ils confient leurs navires à un pilote ou à un officier possédant la même habileté. Avant la création de la première circonscription de pilotage, les compagnies de navigation dont les bâtiments naviguaient sur les Grands Lacs et sur le Saint-Laurent avaient leurs propres pilotes. Lors de la création de la circonscription Saint-Laurent–Kingston–Ottawa en 1934, on autorisa ces compagnies à garder temporairement leurs pilotes jusqu'à ce qu'ils atteignent l'âge de la retraite. On leur délivra un brevet de pilote, mais ils restèrent à l'emploi de la compagnie et furent chargés de piloter, entre Kingston et Montréal, tous ses bâtiments en dépit du fait que ceux-ci bénéficiaient tous d'une exemption complète dans ces eaux et que leurs capitaines et officiers eussent pu légalement en assurer la conduite. Il n'y a plus de tels pilotes brevetés travaillant sous contrat (Cf. p. 931).

Connaissant l'exigence absolue d'un haut degré d'habileté en matière de navigation locale, les compagnies exploitant des navires des Lacs stipulent que les capitaines et lieutenants qu'elles engagent doivent être préparés à la navigation sans pilote dans ces eaux. C'est ce qui ressort de la convention collective entre certaines compagnies des Lacs supérieurs et la Guilde de la marine marchande du Canada, qui prévoit un boni pour les officiers «assumant des fonctions de pilotage» dans ces eaux (pièce 1142a), ce qui permet aux navires de bénéficier de l'exemption en se dispensant d'employer des pilotes.

On a suggéré que l'emploi d'un équipage sous contrat d'engagement à temps, en vertu des articles 172 ou 173 de la loi (un armateur peut engager un équipage pour servir à bord d'un ou plusieurs navires lui appartenant) constitue un moyen de se soustraire à l'obligation d'employer un pilote, même si les officiers ne possèdent pas l'habileté nécessaire pour piloter, artifice adopté autrefois à Québec, alors qu'on engageait les soi-disant «officiers de navigation» (Cf. p. 217). Il semblerait qu'un navigateur possédant l'habileté voulue pouvait être engagé ainsi, sous le prétexte de servir en qualité de capitaine adjoint ou de second à bord d'un certain nombre de navires des Lacs d'une compagnie durant une période déterminée, mais en réalité pour effectuer des services de pilotage déguisés.

COMMENTAIRE

Le plus grave problème n'est pas cependant que ces bâtiments soient conduits par des personnes qualifiées n'ayant que le tort de n'être pas pilotes brevetés, mais le fait qu'ils puissent être conduits par des personnes ne possédant pas l'habileté et l'expérience des lieux nécessaires, ce qui constitue, au détriment de l'intérêt public, un danger pour la sécurité de la navigation

dans cette section des eaux canadiennes. Actuellement, rien ne permet de l'empêcher puisque l'exemption est accordée sans distinction à une catégorie de bâtiments.

Ce problème de sécurité serait résolu, et la pratique consistant à employer des pilotes de compagnie, par l'artifice des contrats d'engagement à temps, perdrait sa raison d'être si, comme la Commission l'a recommandé (Cf. *Titre I*, recommandation générale 23, pp. 593 et suiv.), les exemptions de pilotage obligatoire étaient accordées sur la base de la sécurité et non pas à une catégorie de bâtiments, mais à leurs capitaines et officiers, le critère étant l'habileté à naviguer dans les eaux concernées et les exemptions n'étant valides que pour le navire nommé dans le certificat individuel d'exemption.

3. ORGANISATION

L'organisation de pilotage dans la circonscription de Cornwall présente les mêmes caractéristiques générales que celles des circonscriptions de Québec et Montréal. Le ministre des Transports est l'autorité de pilotage mais, comme on l'a indiqué (Cf. p. 700), l'administration en est assurée de Montréal par le surveillant de pilotes de la circonscription de Montréal qui cumule les fonctions de surveillant pour la circonscription de Cornwall.

La situation au regard du surintendant régional des pilotes et du Comité des pilotes de Cornwall est la même que dans la circonscription de Québec, sauf que le règlement général de Cornwall prévoit un comité des pilotes composé de 5 membres au lieu de 6, afin que le nombre corresponde à celui du conseil d'administration de la Corporation des pilotes. Pour d'autres détails au sujet du surintendant des pilotes et du comité des pilotes, on se référera respectivement aux pages 234 et 229.

RECOMMANDATION REÇUE

Dans un mémoire supplémentaire présenté à la Commission, daté du 15 mars 1966 (pièce 1469), l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent recommandait qu'on lui confiât la responsabilité «de l'emploi et du contrôle des pilotes» dans la zone de la Voie maritime, y compris la section entre Montréal et Cornwall.

Se référant à l'étude de ses consultants (Octobre 1964) sur le pilotage dans le canal de Welland (pièce 1473), l'Administration déclarait que les principales conclusions de cette étude, à savoir que la division actuelle de la responsabilité entre l'administration du pilotage et les opérations dans les canaux était préjudiciable à la sécurité et à l'efficacité et que le pilotage dans les canaux devrait faire partie intégrante de l'exploitation des canaux, les pilotes étant donc responsables envers l'Administration, étaient également valables pour la partie inférieure de la Voie maritime. Faisant remar-

quer les avantages que présenteraient la sélection et la formation de pilotes et la concordance entre leurs affectations et les opérations des canaux, l'Administration concluait qu'elle devrait assumer la responsabilité de la direction du service de pilotage dans toutes les régions relevant de sa compétence.

La Fédération des pilotes du fleuve Saint-Laurent notifia son opposition à cette recommandation, dans un mémoire supplémentaire présenté à la Commission, daté de septembre 1966 (pièce 1494), exprimant l'avis que l'Administration n'avait pas établi qu'elle serait dans une meilleure position pour apporter les améliorations suggérées si la responsabilité du pilotage lui était confiée et que, de plus, l'étude des consultants à laquelle elle se référait ne traitait que des pénuries de pilotes, de leurs causes et de leurs effets dans le canal de Welland et au cours d'une certaine période d'encombrement particulièrement aigu. La Fédération soulignait aussi que la recommandation de l'Administration ne pouvait être mise en œuvre dans le cadre des arrangements bilatéraux du moment entre le Canada et les États-Unis au sujet du pilotage dans le «bassin des Grands lacs», qui prévoient la participation conjointe des pilotes inscrits du Canada et des États-Unis au fonctionnement du service.

Dans son mémoire à la Commission (pièce 1134), la *Dominion Marine Association* exprima également son opposition au transfert à l'Administration de la Voie maritime de la responsabilité en matière de pilotage, car elle estimait que le pilotage ne serait plus alors qu'une partie d'une opération plus vaste et qu'il en résulterait probablement une baisse de la qualité du service.

La Commission a exprimé ses vues, quant à la mesure où l'on pourrait confier à des sociétés de la Couronne la responsabilité de la direction du pilotage, au *Titre I*, recommandation générale 18.

4. PILOTES

(1) NOMBRE DE PILOTES

Lors de la suppression de la circonscription Saint-Laurent–Kingston–Ottawa, le 17 novembre 1960, et de la division de son territoire en deux nouvelles circonscriptions de Cornwall et de Kingston, il y avait 56 pilotes dont 42 titulaires de brevets permanents. On leur donna la possibilité de choisir celle des nouvelles circonscriptions dont ils désiraient dépendre à l'avenir et 32 choisirent la circonscription de Cornwall.

Le règlement laisse à l'autorité de pilotage la détermination, par décision administrative, du nombre de pilotes requis, après consultation avec le comité des pilotes concerné (quant à la légalité de cette disposition, cf. *Titre I*, pp. 286 et suiv.). Aucun critère n'est établi et, de ce fait, l'étude de la question est reprise chaque fois qu'une vacance se produit ou que les

pilotes demandent une augmentation de leur effectif. Pour une étude plus complète du sujet, les remarques et recommandations de la Commission, cf. pages 251 à 258.

Jusqu'en 1963, l'effectif des pilotes fut de 32; en 1964, on le porta à 36 et en 1966 à 37. A certains moments, l'effectif sembla plus élevé; p. ex., à la fin de la saison 1965, 38 pilotes étaient titulaires d'un brevet, bien que l'effectif approuvé ne fût que de 36, parce que l'on avait délivré deux brevets temporaires à deux aspirants pilotes pour remplacer deux pilotes en congé de longue maladie.

Le tableau suivant indique le nombre de pilotes établi de points de vue statistiques différents.

CIRCONSCRIPTION DE CORNWALL—NOMBRE DE PILOTES*

Année	Effectif au 31 décembre	Nombre total de pilotes détenant un brevet au cours d'une période de l'année	Pilotes à l'effectif moyen annuel	Ministère des Transports pilotes en activité**	Participants au fonds commun†
1960.....	32	35	33.5	n/a	35
1961.....	32	33	32.7	30.6	32
1962.....	32	34	31.8	30.4	33
1963.....	32	32	32.0	30.7	32
1964.....	36	36	33.0	29.86	36
1965.....	39	40	38.7	33.60	38
1966.....	38	42	39.2	34.92	39
1967.....	38	38	38.0	36.13	37
1968.....	37	39	37.0	36	37
1969.....	37	37	37.0	n/a	37

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS:

*Pièce 1540j.

**Pièce 534b.

†Pièce 823.

(2) RECRUTEMENT ET FORMATION

Aucun mode d'apprentissage n'existait dans l'ancienne circonscription Saint-Laurent–Kingston–Ottawa. On recrutait les pilotes parmi les marins expérimentés du trafic intérieur et titulaires, au moins, d'un certificat de compétence de capitaine de remorqueur des eaux secondaires du Canada. La sélection était faite par un jury d'examen après une période de formation de quelques mois. Le candidat admis recevait d'abord un brevet de stage et ensuite un brevet permanent si ses services étaient satisfaisants.

Ce régime était logique étant donné le grand nombre de navigateurs qualifiés ayant une longue expérience de la navigation dans ces eaux.

Le pilote A. Pérusse et le pilote G. Pintal, qui obtinrent leurs brevets de pilotes pour la circonscription Saint-Laurent–Kingston–Ottawa en 1956 après une longue expérience de la navigation locale à bord de navires des Lacs à titre d'officiers et de pilotes de compagnie, s'estimaient compétents pour piloter, mais non préparés à prendre en charge immédiatement des long-courriers, car ces bâtiments sont bien moins manœuvrants dans des aires restreintes. La difficulté s'aggrava après l'ouverture de la Voie maritime lorsque des long-courriers bien plus grands commencèrent à naviguer dans la circonscription.

Après la création de la circonscription de Cornwall, on maintint le régime, avec des modifications mineures. Les principales dispositions de l'article 11 du règlement, approuvé en 1960 et non modifié depuis à cet égard, portent simplement que les pilotes doivent être recrutés parmi les marins ayant l'expérience du trafic intérieur et celle de la navigation dans les eaux de la circonscription. Le candidat doit détenir un certificat de compétence d'un grade non inférieur à celui de capitaine de navire à vapeur (sans limitation) d'eaux intérieures du Canada et avoir servi au moins comme officier de pont à bord de bâtiments fréquentant régulièrement la circonscription, durant une période de deux à cinq ans immédiatement avant la date de l'examen du brevet de pilote. Cependant, deux autres conditions préalables requises des candidats ne sont pas stipulées dans le règlement, comme le montre l'annonce passée dans les journaux le 31 janvier 1967 (pièce 1540m) : le candidat doit «avoir passé avec succès le cours d'observateur radar, du ministère des Transports» et «faire preuve d'une connaissance suffisante de l'anglais et du français lui permettant d'accomplir ses fonctions» de pilote dans la circonscription de Cornwall. Ces deux exigences sont tout à fait justifiées comme mesures de sécurité et devraient être requises de tous les candidats, ce qui est légalement impossible en vertu de la législation en vigueur, à moins d'insérer des dispositions pertinentes dans les règlements. Jusqu'à présent, on ne l'a pas fait, ce qui montre une fois de plus le manque de compréhension du rôle et de la nécessité de la législation dans l'organisation prévue dans la partie VI de la Loi sur la marine marchande du Canada. L'évaluation de la qualification du candidat incombe à un jury d'examen qui, depuis la modification de 1965, se compose de deux fonctionnaires du ministère des Transports, dont l'un est président, et de trois membres du comité des pilotes. Le premier brevet est un brevet de stage d'un an sans cependant aucune limitation quant au type et à la dimension du bâtiment, et qui, après des services satisfaisants, est normalement suivi d'un brevet permanent à moins que l'autorité de pilotage ne préfère délivrer un brevet temporaire pour une période déterminée.

Au cours des premières années qui suivirent la création de la circonscription, on pourvut aux vacances en transférant des pilotes ayant servi dans la circonscription lorsqu'elle faisait partie de la plus grande circons-

cription. En 1961, un pilote fut ainsi transféré de la circonscription de Kingston et un autre en 1962. En 1964, lorsque l'effectif des pilotes passa de 32 à 36, il devint évident que cette méthode de transition avait atteint ses limites: deux pilotes furent transférés de la circonscription de Kingston, mais il fallut recruter les deux autres dans le groupe qui pilotait dans les eaux libres du lac Ontario.

Les pilotes se rendirent compte dès le début que la réserve de pilotes expérimentés serait bientôt épuisée et qu'un mode quelconque de formation serait nécessaire avant l'attribution d'un brevet de pilote, en dépit du fait qu'on pouvait recruter des candidats parmi les navigateurs qualifiés satisfaisant aux exigences du règlement. Ces candidats devaient se familiariser à fond avec toutes les caractéristiques de la circonscription, mais surtout devenir experts dans la manœuvre des nouveaux types de navires ayant des caractéristiques très différentes de celles des bâtiments d'eaux intérieures qu'ils avaient précédemment conduits. A cause de leurs silhouettes différentes, les long-courriers exigent des précautions supplémentaires pour les manœuvres dans les écluses et leurs approches.

En 1961, les pilotes de Cornwall commencèrent à faire pression en vue de faire établir un mode d'apprentissage et l'inclurent dans leurs demandes au cours de la grève des pilotes du Saint-Laurent, en avril 1962. On parvint à une solution de compromis en 1965 lorsque le problème devint pressant, par suite de l'impossibilité où l'on se trouvait de recruter directement parmi les pilotes de Kingston ayant l'expérience de la navigation dans les eaux de Cornwall. Les candidats acceptés en vertu des dispositions du règlement en vigueur seraient tenus de suivre un programme de formation et ne seraient affectés seuls à un bâtiment qu'après une saison complète de formation. Cette solution réaliste, que l'on applique depuis, n'a cependant pas été insérée dans le règlement.

Le mode d'apprentissage demandé par les pilotes en 1961 était comparable à celui des circonscriptions de Québec et de Montréal, c.-à-d. un programme de formation à long terme, où l'on commence par recruter de jeunes candidats pour lesquels les seules conditions préalables sont une instruction de base et un intérêt au pilotage.

La Fédération des armateurs signifia son opposition, soutenant l'opinion contraire qu'aucune formation n'était nécessaire du fait que le pilotage dans les eaux de Cornwall différait considérablement du pilotage dans les circonscriptions de Québec et de Montréal puisqu'il ne concerne surtout que la navigation dans les canaux et qu'il exige une grande habileté dans la manœuvre des navires. Étant donné qu'il existait déjà un grand nombre de navigateurs expérimentés en navigation locale, elle ne voyait pas la nécessité d'une période d'apprentissage quelconque.

Jusqu'en avril 1962, la position du ministère des Transports fut la même que celle de la Fédération des armateurs. Lorsque, pour la première fois, les pilotes avaient fait la suggestion, le ministère les avait informés du grand nombre de capitaines et d'officiers ayant une connaissance approfondie de ces eaux et qu'il n'y avait aucune raison impérieuse d'introduire un mode d'apprentissage.

Les pilotes posèrent de nouveau la question l'année suivante et en firent l'un des sujets de négociation au cours des réunions de l'hiver de 1962 dont l'échec aboutit, le 8 avril 1962, à la grève des pilotes du Saint-Laurent dans les circonscriptions de Québec, Montréal et Cornwall.

Dans l'accord qui mit fin à cette grève, le ministre des Transports promit que son ministère mettrait sur pied un plan d'apprentissage pour les nouveaux pilotes et qu'il entrerait en vigueur en 1963 (pièce 761) (Cf. pp. 756 et suiv.). Cependant, il ne tint pas cette promesse. Il semble que le ministre des Transports se soit engagé sans consulter les conseillers du ministère.

En raison de la promesse faite par le Ministre, une réunion eut lieu le 15 novembre 1962 et l'autorité de pilotage soumit une proposition d'après laquelle l'apprentissage devait se limiter aux candidats âgés de 25 ans et plus, titulaires, au moins, d'un certificat de compétence de capitaine de navire à vapeur d'eaux intérieures réunissant deux ans d'expérience effective de la navigation dans la circonscription en qualité de capitaine ou d'officier de pont d'un bâtiment d'une ligne régulière. Les candidats acceptés auraient été tenus de suivre une formation pratique d'apprentissage de deux ans et d'accomplir 100 trajets par an dans la circonscription avec des pilotes brevetés.

Au cours de cette réunion, les intéressés ne parvinrent à aucun accord. Le 30 janvier 1963, le ministre des Transports informa les pilotes qu'une Commission royale d'enquête ayant été nommée pour étudier tous les aspects du pilotage, et qu'elle considérerait vraisemblablement la question d'apprentissage, il préférerait remettre à plus tard sa décision, ne voulant pas adopter une solution allant à l'encontre des recommandations de la Commission. Les pilotes continuèrent cependant à demander avec insistance la mise en œuvre de l'accord de 1962 (pièces 807 et 1481).

Avant le début de la saison de 1965, la Fédération des armateurs et les pilotes parvinrent enfin, comme on vient de le dire, à une solution de compromis qu'accepta l'autorité de pilotage et qui prévoyait un mode de formation à court terme:

- a) Les conditions préalables exigées par le règlement resteraient les mêmes, sauf que les candidats choisis deviendraient des aspirants pilotes.

- b) L'apprentissage consisterait en une saison complète de formation pratique.
- c) Les aspirants pilotes seraient rémunérés et l'on imposerait une majoration de 3% pour couvrir cette dépense.
- d) Les pilotes assumeraient l'administration financière requise et la rémunération des aspirants pilotes; ils acceptaient de tenir une comptabilité distincte des frais d'apprentissage aux fins de vérification par le ministère si nécessaire (pièce 1484a).

Bien que le plan d'apprentissage modifié ait été immédiatement appliqué, aucune de ses caractéristiques ne fut incluse dans le règlement qui demeura inchangé, sans tenir compte de la modification fondamentale du régime. La Commission fut informée que la majoration de 3% était incluse dans celle de 12% imposée par la modification du règlement, le 23 juin 1965, mais sans mentionner qu'un quart des sommes ainsi perçues devait servir uniquement à payer la rémunération des aspirants pilotes et l'on n'a même pas modifié l'article 9(1) portant que chaque pilote a droit à la totalité des recettes provenant de ses services.

A la suite de ses arrangements, des concours eurent lieu et un certain nombre de candidats remplissant les conditions requises par le règlement quant à l'aptitude, la compétence et l'expérience furent inscrits sur la liste d'admissibilité aux postes d'aspirants pilotes pour y être nommés selon les besoins. En mars 1965, cinq subirent avec succès l'examen. Trois d'entre eux furent nommés aspirants pilotes immédiatement et les deux autres le 27 août 1965 et le 1^{er} mars 1966 respectivement. Un autre concours eut lieu en mars 1966: sur neuf candidats, quatre furent admis. A la fin de la saison de 1968, un seul d'entre eux était encore aspirant pilote, les autres ayant déjà reçu leurs brevets de pilotes.

Les pilotes payaient aux aspirants pilotes une rémunération annuelle qui, en 1965, fut fixée à \$4,928.50, soit un total de \$14,413 pour les 4 aspirants pilotes engagés au cours de cette année-là (pièces 823 et 1540n).

COMMENTAIRE

Le problème de la formation des pilotes pour les circonscriptions de Québec et de Montréal n'est pas comparable à celui de la formation des pilotes de Cornwall. Dans les deux premières circonscriptions, les principales difficultés de navigation proviennent des caractéristiques physiques du chenal maritime, du courant, des courants de marée et des courants traversiers, toutes difficultés aggravées par mauvais temps. Une connaissance approfondie des caractéristiques locales et des conditions de navigation, ainsi qu'une grande expérience de la navigation locale dans ces eaux sont donc essentielles au mouvement sûr et rapide du trafic maritime. L'absence d'un groupe important de navigateurs qualifiés possédant une connaissance

et une expérience suffisantes des lieux a rendu nécessaire l'introduction d'un mode de formation complète pour de jeunes candidats sélectionnés.

Dans la circonscription de Cornwall, les difficultés résultant des caractéristiques physiques particulières du chenal sont comparativement faibles; ce qui importe c'est un degré élevé d'habileté et d'expérience de la navigation dans des canaux étroits et de la manœuvre dans les écluses. Fort heureusement, il existe un grand nombre de navigateurs qualifiés qui possèdent une telle expérience, les capitaines et lieutenants des navires des Lacs. Cependant, ils ne sont pas préparés pour assumer immédiatement la conduite de navires autres que ceux du type auquel ils sont accoutumés, et il leur faut se familiariser avec la manœuvre des long-courriers. C'est pourquoi une formation pratique de quelque temps est nécessaire, mais dans le seul but qu'ils se familiarisent avec les nouveaux types de navires; elle devrait être relativement brève pour des navigateurs qualifiés. Qu'on les appelle «stagiaires» ou «élèves» (*Learners*), ce sont en fait des apprentis.

Au regard de son programme de recrutement et de formation, la circonscription de Cornwall possède une supériorité marquée sur les circonscriptions de Québec et de Montréal parce qu'il offre l'avantage d'assurer le recrutement de candidats plus qualifiés. A Québec et Montréal, l'absence d'une réserve importante de navigateurs qualifiés ayant une expérience réelle de la circonscription a rendu nécessaire l'adoption du programme de formation à long terme où la première sélection est faite parmi des jeunes gens n'ayant pour tout état de services et qualification, que leur désir de devenir pilotes. Lorsqu'elle les a choisis, l'autorité de pilotage est tenue de les accepter comme aspirants pilotes, puis comme pilotes s'ils satisfont aux exigences minimales prescrites.

Il est cependant inconcevable que l'autorité de pilotage n'ait jamais jugé bon de donner légalement effet à la solution raisonnable à laquelle on est parvenu après des années de discussions.

Le règlement de Cornwall ne prévoit pas de classes pour les brevets de pilotes, exception faite de l'attribution d'un brevet de stage aux pilotes nouvellement nommés, et il semble qu'il n'y ait pas lieu de différencier davantage les brevets permanents. La période probatoire normale d'un an, qui peut être prolongée quand il le faut, suffirait à permettre une appréciation précise des connaissances pratiques, de l'habileté à naviguer et de l'adresse à manœuvrer les long-courriers. L'insuffisance des règlements apparaît du fait que le brevet de stage n'est pas limité quant à la compétence. On devrait suivre la procédure adoptée, dans le régime de classes, pour les pilotes de la classe C, puisque la période probatoire fait partie de la formation pratique et la compétence devrait être limitée d'abord aux petits bâtiments puis être étendue par la suite à l'expiration de périodes déterminées et sous condition de services satisfaisants. D'autre part, étant donné la limitation de la dimension des bâtiments ayant accès aux écluses et la tendance à utiliser

de plus grands bâtiments, la plus grande part du trafic actuel se compose de bâtiments atteignant la dimension maximale admissible et il n'y a nul besoin d'un petit groupe de pilotes sélectionnés pour la conduite de plus grands navires. Les quelques affectations d'une difficulté exceptionnelle devraient être traitées comme des cas d'exception et le règlement devrait prévoir le droit et le devoir du service des affectations de ne pas respecter le tour de rôle dans de tels cas et d'affecter les pilotes les plus habiles.

(3) ORGANISATION DES PILOTES

A l'exception du Comité des pilotes prévu par le règlement de la circonscription, il n'existe qu'une association professionnelle groupant les pilotes de Cornwall en tant que tels, la Corporation des pilotes du Saint-Laurent et de la Voie maritime (pièce 806). Comme c'est l'usage dans d'autres circonscriptions, le conseil d'administration de la Corporation devient le Comité des pilotes, ce qui permet d'obtenir dans l'organisation professionnelle l'unité souhaitable (Cf. *Titre I*, p. 603). Bien que l'affiliation à la Corporation soit facultative et que les membres puissent en être expulsés, tous les pilotes brevetés de la circonscription en ont toujours fait partie.

Cette Corporation, créée par lettres patentes du 19 avril 1956, en vertu de la Partie II de la Loi fédérale sur les compagnies, fut la première corporation professionnelle de pilotes de ce genre et a servi de modèle aux autres (Cf. *Titre I*, p. 100).

A l'origine, elle portait le nom de «Corporation des pilotes du Saint-Laurent, de Kingston et d'Ottawa», car à l'époque elle groupait les pilotes de cette ancienne circonscription. Le nom fut changé par lettres patentes supplémentaires du 23 mai 1961 (pièce 806) à la suite de la suppression de cette circonscription et du partage de son territoire en deux circonscriptions de pilotage, celles de Cornwall et de Kingston, les pilotes canadiens de la circonscription de Kingston quittant la Corporation pour former la leur. Cependant, les modifications de la charte se bornèrent à la modification du nom, si bien que les buts et les conditions d'affiliation ne correspondent plus à la réalité puisqu'ils se rapportent aux pilotes d'une circonscription de pilotage qui n'existe plus. Les buts indiqués dans les lettres patentes figurent *in extenso* au *Titre I*, page 98.

La charte, les règlements et la structure de la Corporation sont en substance les mêmes que ceux des autres corporations analogues (Cf. pp. 290 et suiv.) et, comme celles-ci, elle est censée avoir le contrôle absolu sur les gains des pilotes qu'elle rémunère avec des parts du fonds commun, après paiement des dépenses de la Corporation et du groupe. Un pilote, dès qu'il est devenu membre, n'a prétendument pas le droit de quitter la Corporation tant qu'il demeure pilote breveté, à moins qu'il n'en soit expulsé par décision du conseil d'administration.

En 1958, le pilote George Downey essaya de se retirer mais le conseil d'administration lui en refusa l'autorisation. A la même époque, la Corporation intenta contre lui des poursuites judiciaires, réclamant les droits de pilotage gagnés par ses services et que lui avait directement payés l'autorité de pilotage. L'affaire fut réglée à l'amiable; le pilote Downey remboursa volontairement la Corporation et celle-ci renonça aux poursuites. Le pilote Downey respecta en outre la décision de la Corporation au regard de son affiliation et se comporta par la suite comme un membre régulier.

Pour devenir membre, un pilote doit signer une formule de demande ainsi qu'une procuration (pièce 815) autorisant la Corporation à recevoir, recouvrer et réclamer toutes les sommes dues au membre pour ses services de pilotage.

Les dispositions du règlement n° 7, déposé au Secrétariat d'État le 4 février 1961, diffèrent de celles des autres corporations; suivant en cela l'exemple donné l'année précédente par la Corporation des pilotes du port de Montréal, la Corporation des pilotes de Cornwall institua un droit d'entrée. A compter du 1^{er} avril 1959, tous les nouveaux membres sont tenus de payer un droit d'entrée de \$1,500 en trois versements annuels égaux à un fonds spécial qui, selon le règlement, ne peut être dépensé sauf en vertu d'une autorisation accordée par résolution prise en assemblée générale des membres. En fait, depuis 1962, les revenus provenant de cette source ont été utilisés en totalité, tous les ans, pour des dépenses administratives.

Finances

Les opérations financières et la méthode de financement de cette Corporation sont les mêmes que celles des corporations des pilotes de Montréal et de Québec.

Cette Corporation fut la première en son genre. Les pilotes voulaient simplement adopter la société de mise en commun et l'organisation professionnelle de leurs «confrères» des circonscriptions de Québec et de Montréal, sous forme de corporation plutôt que d'association. A ce stade, les deux entités juridiques, société et corporation, sous le régime de la Partie II de la Loi fédérale sur les compagnies, furent confondues, de sorte que l'on créa un précédent qui fut suivi dans les autres circonscriptions. Les observations de la page 298 et au *Titre I*, pages 101 et suivantes, sont valables ici.

La méthode de financement des dépenses administratives de la Corporation, les modalités de mise en commun et la comptabilité (y compris la présentation des rapports annuels) sont les mêmes que celles de la Corporation des pilotes du port de Montréal décrites aux pages 737 et suivantes. L'article 37 du règlement n° 1 de la Corporation autorise celle-ci à percevoir des cotisations de ses membres; mais, sauf en ce qui a trait au droit d'entrée prévu dans le règlement n° 7 de 1961, on ne recourt pas à cette méthode de financement. Au contraire, comme il est d'usage dans d'autres corporations

semblables, les revenus des pilotes sont considérés comme étant ceux de la Corporation (règlement n° 2, art. 1 et 6) sur lesquels elle paie ses dépenses administratives, évitant ainsi la nécessité d'imposer des cotisations de corporation.

En vertu des règlements de la Corporation, le droit d'entrée est censé constituer un fonds distinct auquel on ne peut toucher sans y être autorisé en vertu d'une résolution spéciale de l'assemblée générale de la Corporation. Ce fonds spécial a été maintenu jusqu'à la fin de la période financière 1961-1962, alors que la Corporation cessa de représenter les pilotes de Kingston; on le dépensa en totalité au titre des dépenses de fonctionnement de la Corporation, réparties également entre les pilotes de Cornwall et ceux de Kingston. En 1962, les dépenses de cette caisse s'élevèrent à \$12,500, dont \$9,680 pour établir et organiser la Corporation des pilotes de Kingston. Depuis lors, l'argent perçu de cette source a été régulièrement versé au fonds commun. Aux fins de comptabilisation, cet argent apparaît comme ayant servi à payer une partie des frais d'administration de la Corporation qui, de ce chef, ont été indirectement partagés par tous les pilotes.

La procédure de mise en commun est la même que celle qu'ont adoptée les pilotes de port de Montréal. Elle se fonde sur les droits gagnés. La fraction des parts qui reste due à la fin de la période de mise en commun est remise aux pilotes au fur et à mesure de la perception des droits gagnés au cours de cette période.

En 1964, on fit coïncider l'année financière avec l'année civile; jusque-là, elle se terminait le 28 février. L'état financier de 1964 ne couvre donc que 10 mois, de mars à décembre. Cela ne change pas les revenus puisqu'il n'y a pas de pilotage en janvier et en février. La seule différence concerne les dépenses qui sont moins élevées que normalement du fait que la part afférente à ces deux mois a été imputée sur l'année financière précédente.

L'état financier reflète les différences majeures de fonctionnement de la mise en commun. Celle-ci comprend, par année financière, deux périodes ayant chacune ses règles distinctes: la mise en commun normale, du début de la saison de navigation jusqu'au 30 novembre, et la mise en commun d'hiver, du 1^{er} décembre à la fin de la saison de navigation. La majeure partie des dépenses administratives et de groupe est payée sur la mise en commun normale. Sur la mise en commun d'hiver, les seules déductions effectuées au titre des dépenses de fonctionnement sont la rémunération des aspirants pilotes et la rémunération procentuelle du secrétaire-trésorier.

La faible importance des travaux d'administration qu'exigent la mise en commun et le fonctionnement de la Corporation ne justifie pas un personnel employé à plein temps. On réalise des économies substantielles par l'emploi d'un secrétaire-trésorier à temps partiel, qui agit comme tel pour

la Corporation des pilotes de port de Montréal et la Corporation des pilotes de Kingston. Son bureau personnel de courtier d'assurances sert aussi de bureau de ces corporations.

Le rapport financier annuel (pièce 823) comprend trois états:

- (i) un bilan à la fin de l'année financière;
- (ii) un état des recettes et dépenses pour l'année financière avec, à l'appui, un tableau indiquant en détail les paiements effectués à chaque pilote sur sa part de la mise en commun courante et les soldes dus sur les distributions antérieures;
- (iii) un état financier complet expliquant les opérations de mise en commun, avec documents à l'appui.

L'explication et les renseignements donnés sur ces trois états, aux pages 739 et suivantes, s'appliquent ici *mutatis mutandis*. La méthode suivie est illustrée ci-après, en utilisant l'état financier de 1968 (pièce 823).

Le bilan établi au 31 décembre 1968 indique l'actif et le passif suivants:

BILAN

ACTIF:	
Disponibilités, en caisse et en banque.....	\$ 21,284.52
Comptes à recevoir:	
Des assurances.....	\$ 924.49
Du ministère des Transports:	
Saison 1966.....	935.06
Saison 1967.....	714.73
Saison 1968.....	117,339.64
	119,913.92
Total de l'actif.....	141,198.44
PASSIF:	
Comptes payables au titre des frais d'administration (secrétaire-trésorier).....	5,498.98
Comptes payables aux pilotes:	
Fonds non mis en commun, saison 1967.....	249.88
Fonds non mis en commun, saison 1968.....	16,845.57
Fonds mis en commun, 1966 (mise en commun normale)	1,385.34
Fonds mis en commun, 1967 (mise en commun normale)	788.75
Fonds mis en commun, 1968 (mise en commun normale)	76,864.96
Fonds mis en commun, 1968 (mise en commun d'hiver)	39,564.96
	135,699.46
Total du passif.....	141,198.44

Le deuxième document étant un état des recettes et débours pour l'année financière, on n'y indique que les transactions en espèces. Cet état, qui concerne l'année 1968, donne les renseignements suivants:

ÉTAT DES RECETTES ET DÉBOURS

<i>En caisse et en banque au 1^{er} janvier 1968</i>		\$ 81,627.67
RECETTES:		
Recettes, saison 1964.....	163.00	
Recettes, saison 1966.....	896.64	
Recettes, saison 1967.....	69,896.30	
Recettes, saison 1968.....	505,517.36	
Tours fictifs payés par la Fédération.....	198.40	
Autres recettes.....	70.25	576,741.95
Total des recettes.....		658,369.62
DÉBOURS:		
<i>Dépenses administratives:</i>		
Paiement de comptes en souffrance depuis l'année précédente, y compris la rémunération des aspirants pilotes.....		5,825.26
Frais courants, y compris la rémunération des aspirants pilotes.....		26,327.88
<i>Dépenses de groupe:</i>		
Cotisations à la Fédération.....	8,281.25	
Assurance-groupe.....	24,365.25	32,646.50
<i>Paiements aux pilotes:</i>		
Fonds non mis en commun, 1964.....	24.70	
Fonds non mis en commun, 1966.....	146.90	
Fonds non mis en commun, 1967.....	9,245.09	
Fonds non mis en commun, 1968.....	33,010.42	42,427.11
Mise en commun normale, 1964.....	320.08	
Mise en commun d'hiver, 1964.....	260.00	
Mise en commun normale, 1966.....	309.65	
Mise en commun normale, 1967.....	105,569.68	
Mise en commun d'hiver, 1967.....	30,938.94	
Mise en commun normale, 1968.....	392,460.00	529,858.35
Total des débours.....		637,085.10
<i>En caisse et en banque au 31 décembre 1968</i>		21,284.52

Les documents à l'appui indiquent les montants versés, au cours de l'année, à chaque pilote ou en son nom sur ce qui lui était dû pour la période de mise en commun courante et pour les périodes de mise en commun antérieures.

Circonscription de pilotage de Cornwall

Le troisième document, l'état des comptes de la mise en commun, indique les revenus de pilotage gagnés et non pas perçus pendant l'année, les sommes versées par la Fédération à la Corporation pour les tours fictifs, les montants versés par les nouveaux pilotes brevetés à titre de droits d'entrée et le montant net des mises en commun normales et d'hiver. On y trouve aussi la valeur nette du tour de partage pour la mise en commun normale et celle de la «journée de pilote» pour la mise en commun d'hiver.

En 1968, le revenu net de la mise en commun normale s'élevait à \$503,676.73, ce qui représentait une part de \$13,796.80 pour chaque pilote constamment disponible. Le revenu net de la mise en commun d'hiver s'élevait à \$39,564.96, donnant à chaque pilote constamment disponible une part supplémentaire de \$1,084.96, soit un revenu (part entière) de \$14,881.76. Le calcul du revenu net de la mise en commun normale et d'hiver donne les chiffres suivants:

GAINS:		
Gains de 1968.....		\$ 622,857.00
Tours fictifs payés par la Fédération.....		198.40
Droits d'entrée.....		2,500.00
		<hr/>
		625,555.40
<i>Mise en commun normale:</i>		
<i>Montants non mis en commun</i>		
Retenues et annulations.....	\$ 31,951.49	
Frais de transports.....	14,820.36	
Frais d'administration (y compris la rémunération des aspirants pilotes).....	34,370.82	
	<hr/>	
	81,142.67	
<i>Mise en commun nette</i>	503,676.73	
<i>Mise en commun d'hiver:</i>		
<i>Montants non mis en commun</i>		
Administration (y compris la rémunération des aspirants pilotes).....	1,171.04	
<i>Mise en commun nette</i>	39,564.96	
	<hr/>	
	625,555.40	

La valeur pécuniaire nette du tour (\$198.28) et celle de la journée de pilote (\$72.38) sont obtenues en divisant les montants nets de la mise en commun par le nombre des tours de partage (2,540.14), pour la mise en commun normale, et par le nombre de journées des pilotes (547), pour la mise en commun d'hiver.

Un tableau à l'appui indique la part du revenu net de la mise en commun versée aux pilotes ou en leur nom et le solde dû au 31 décembre. Une ventilation par pilote accompagne ce tableau qui indique, pour 1968, les chiffres suivants:

MISE EN COMMUN NORMALE NETTE:.....	\$ 503,676.73
<i>Paiements effectués</i>	
<i>Au nom des pilotes</i>	
Assurances.....	\$ 23,570.52
Droits versés à la Fédération.....	8,281.25
Droits d'entrée.....	2,500.00
	34,351.77
<i>Aux pilotes</i>	392,460.00
Solde de la mise en commun nette encore dû à titre de comptes à payer aux pilotes.....	76,864.96
	503,676.73
MISE EN COMMUN D'HIVER NETTE:.....	\$ 39,564.96
<i>Paiements effectués</i>	
Au nom des pilotes.....	néant
Aux pilotes.....	néant
Solde de mise en commun nette dû à titre de comptes à payer aux pilotes.....	39,564.96
	39,564.96

Aux fins de comparaison et aussi pour déterminer le coût réel de l'administration, le tableau suivant, basé sur le passif (non sur les dépenses), indique, pour les années 1961 à 1969, le passif du fonds commun au regard des dépenses d'administration et de groupe, ainsi que le coût total de l'administration, chiffre auquel on arrive en ajoutant aux dettes administratives la valeur des tours fictifs accordés aux administrateurs.

**PILOTES DE CORNWALL—PASSIF DU FONDS COMMUN ET
COÛT DE L'ADMINISTRATION**

Année	Passif du fonds commun		Coût de l'administration		
	Total avant la distribution	Autre que les dettes administratives	Passif	Valeur des tours fictifs aux administrateurs	Total
1961.....	\$ 23,807.86	\$ 17,392.42	\$ 6,415.44	n/a	n/a
1962.....	25,515.30	17,084.92	8,430.38	n/a	n/a
1963.....	38,734.78	26,972.54	11,762.24	n/a	n/a
1964.....	37,633.06	24,054.32	13,578.74	n/a	n/a
1965.....	55,528.98	40,018.36	15,510.62	\$ 3,202.26	\$ 18,712.88
1966.....	60,758.00	41,325.12	19,432.88	2,025.73	21,458.61
1967.....	64,970.65	42,504.21	22,466.44	3,861.69	26,328.13
1968.....	67,393.63	44,266.77	23,126.86	3,965.60	27,092.46
1969.....	57,942.99	39,517.30	18,425.69	2,087.20	20,512.89

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 823.

Circonscription de pilotage de Cornwall

Les dettes administratives, de même que les autres déductions du fonds commun avant le partage, se sont accrues considérablement au cours des ans. En vue de déterminer la cause d'un tel accroissement, on a ventilé dans le tableau suivant les différents postes des dettes administratives et de groupe pour les années 1962 et 1968. On a choisi 1962 parce que 1961 fut une année de transition, insuffisamment représentative, les pilotes de Kingston ayant quitté la Corporation pour former la leur.

	1962	1968
DETTES ADMINISTRATIVES		
Rémunération du secrétaire-trésorier.....	\$ 3,200.00	\$ 8,998.98
Frais de conseiller juridique	1,450.00	8,757.50
Assemblées.....	489.01	118.95
Congrès.....	529.03	548.36
Papeterie.....	348.70	220.75
Téléphone et télégraphe.....	—	23.95
Affranchissement.....	—	89.31
Frais de banque.....	—	72.29
Cadeaux de Noël et fleurs..	559.74	793.52
Vérification.....	387.50	710.00
Divers.....	51.40	5.00
Indemnité aux administrateurs pour pertes de retenue.....	—	450.00
Dépenses des administrateurs.....	1,415.00	2,338.25
	\$ 8,430.38	\$ 23,126.82
DETTES DU FONDS COMMUN AUTRES QU'ADMINISTRATIVES		
Primes d'assurance.....	10,684.92	23,570.52
Cotisations à la Fédération et à la Guilde.....	6,400.00	8,281.25
Rémunération des aspirants pilotes.....	néant	12,415.00
	17,084.92	44,266.77
Total des débours des deux mises en commun avant la distribution aux pilotes.....	\$ 25,515.30	\$ 67,393.63

L'accroissement de 159% des «dettes du fonds commun autres qu'administratives» en 1968 par rapport à 1962 provient surtout de l'addition, en 1965, d'un poste «rémunération des aspirants pilotes» que les pilotes s'étaient engagés à payer sur leurs propres gains et pour laquelle une majoration générale de 3% des taux avait été apportée au tarif (Cf. p. 999). Ce poste de dépenses, qui s'élevait à \$14,413 en 1965, a légèrement diminué

depuis et ne fut que de \$10,359.50 en 1969. Les cotisations à la Fédération et à la Guilde sont demeurées relativement constantes, avec une pointe en 1963, vraisemblablement due aux dépenses supplémentaires résultant de la forte participation de la Guilde et de la Fédération aux audiences de la Commission. En 1969, ce poste de dépenses fut de \$6,562.50, c.-à-d. presque au niveau de 1962, malgré une légère augmentation du nombre de pilotes. D'autre part, les primes d'assurance-groupe ont plus que doublé par suite d'une couverture accrue des risques et de prestations plus élevées. L'assurance-groupe obligatoire couvre les frais médicaux et hospitaliers et prévoit une indemnité de \$10,000 en cas de décès, avec double indemnité pour une mort accidentelle; une allocation mensuelle pour perte de salaire jusqu'à l'âge de 65 ans pour maladie et à vie en cas d'accident, les prestations continuant d'être payées si le pilote a perdu son brevet pour cause de maladie, de blessure ou d'inaptitude physique, à condition que la perte du brevet ne soit pas due à l'inconduite ou à l'abus d'alcool.

Dans le domaine des «dettes administratives», qui, en 1968 se sont accrues de 174% par rapport à 1962, les augmentations les plus significatives sont celles de la rémunération du secrétaire-trésorier et des frais de conseiller juridique. La rémunération du secrétaire-trésorier est un pourcentage des droits perçus; fixée initialement à 1%, elle fut portée à 1½% en 1966, et à 1¾% en 1968, avec un plafond de \$9,000. En plus de ses services, le secrétaire-trésorier met gratuitement ses locaux et son matériel de bureau à la disposition de la Corporation. Les frais de conseiller juridique reflètent les nombreuses négociations menées chaque année par les pilotes avec les armateurs et l'autorité de pilotage en vue de promouvoir leurs intérêts dans l'organisation actuelle de pilotage dirigé, où les pilotes ont le statut ambigu d'employés *de facto*. Ce poste ne diminuera vraisemblablement pas, à moins que le champ des négociations ne se borne aux questions de salaire ou de revenu à atteindre et aux conditions de travail. La mise en œuvre de la recommandation générale 19 pourrait encore la diminuer.

Durant la saison complète de leur formation pratique, les aspirants pilotes reçoivent la rémunération que les pilotes se sont engagés à verser en tant que groupe. On en a tenu compte lors de la fixation des taux (Cf. p. 999).

La comptabilité de la Corporation est vérifiée, et les états financiers annuels certifiés par une société de comptables agréés. Étant donné que la Corporation des pilotes de port de Montréal et celle des pilotes de Cornwall recourent toutes deux aux services de cette société et emploient le même secrétaire-trésorier, les méthodes comptables et la procédure des rapports sont semblables.

Le commentaire à la page 305 s'applique *mutadis mutandis*. On se référera aux pages 1041 et suivantes quant à l'étude du mode de mise en commun.