

(4) ABSENCES AUTORISÉES

Dans la législation pertinente, le pilote est considéré, au regard des absences et des congés, comme un entrepreneur privé, sans congés périodiques ni congé annuel. L'autorisation de s'absenter est automatique lorsqu'elle est due à l'incapacité physique résultant de maladie ou de blessure; les seules exigences sont que le pilote informe le surveillant de la circonscription dès qu'il est indisponible, et qu'il produise un certificat médical établi par son propre médecin si l'absence dépasse 6 jours consécutifs. Le surveillant peut exiger la vérification de ce certificat médical par un médecin désigné par l'autorité. Le pilote peut s'absenter en tout temps et pour n'importe quelle raison, à condition d'y être autorisé par le surveillant. Bien que le règlement n'établisse aucun critère pour l'exercice de ce droit, il ressort évidemment, du contexte, que les seules considérations sont les exigences actuelles ou prévues du service. S'il reste un nombre suffisant de pilotes disponibles et reposés pour satisfaire à la demande prévue, le surveillant doit accorder la permission. Les articles portant sur l'affectation des pilotes ne prévoient pas de mode de péréquation, mais simplement l'affectation des pilotes à tour de rôle, suivant l'ordre de leurs noms sur la liste des affectations. La rémunération des pilotes consistant en droits qu'ils ont gagnés par leurs services, toute absence entraîne la perte du revenu qu'ils auraient obtenu s'ils avaient été disponibles.

Cependant, la situation réelle est fondamentalement différente en ce que, par des arrangements privés entre les pilotes et l'autorité de pilotage, la rémunération des pilotes est, de fait, une part des gains communs, le tour de rôle est régi par le principe de la péréquation des tours (limitée néanmoins, d'une manière réaliste, à la disponibilité) et les pilotes bénéficient d'un congé obligatoire en été.

Le principe de la péréquation ne s'applique pas aux tours manqués au cours de la période d'absence, quelle qu'en soit la cause, avec trois exceptions (règlement n° 2, art. 13[b] modifié par le règlement n° 14 de 1965) :

—Si l'absence est due au décès d'un membre de sa famille, on lui accorde 4 jours d'absence; si le défunt était un proche parent du pilote, l'absence est comptée comme disponibilité et on lui accorde 2 tours sur la liste des affectations, le libérant ainsi de la nécessité de rattraper les tours manqués qui lui donnent pleins droits au partage; si c'est un parent par alliance, l'absence est également comptée comme disponibilité, mais on n'accorde au pilote aucun tour et il devra rattraper ses tours manqués s'il veut en éviter la perte.

—Du 1^{er} avril au 15 novembre, un pilote peut s'absenter trois jours, consécutifs ou non, à condition d'obtenir l'autorisation préalable

du surveillant; ces jours comptent comme disponibilité; on ne lui accorde aucun tour, mais la péréquation s'applique.

—On accorde des tours fictifs pour s'occuper des affaires de la Corporation (Cf. pp. 1042 à 1044).

Dans tous les autres cas, la péréquation ne s'applique pas et l'absence signifie une perte pécuniaire, à moins qu'une indemnité soit prévue dans les diverses couvertures d'assurances auxquelles souscrivent les pilotes. Aux fins d'affectations seulement, on accorde au pilote, en vue de prévenir l'application de la péréquation, $\frac{1}{2}$ tour par jour pour les trois premiers jours d'absence, et pour les autres jours d'absence, le nombre moyen de tours accomplis par les pilotes en disponibilité constante.

Cette règle, nécessaire pour prévenir les abus qu'entraînerait l'application sans restrictions du principe de la péréquation des tours, fut adoptée, pour la première fois, en 1957, par les pilotes de l'ancienne circonscription Saint-Laurent—Kingston—Ottawa. Ce n'est qu'en 1961 que la Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central (Cf. p. 766) adopta une règle semblable, mais les pilotes de la circonscription de Québec ne l'ont pas encore fait (Cf. pp. 324 et suiv. quant à la situation fâcheuse résultant de l'absence de cette règle réaliste).

a) *Absence due à la maladie ou à une blessure*

On accorde automatiquement un congé pour maladie ou blessure, mais le surveillant en vérifie le bien-fondé. Il est d'usage d'exiger un certificat médical si l'absence doit durer plus d'une journée. Si le certificat ne mentionne pas la durée probable le surveillant demande ce renseignement au médecin.

Les tours perdus à cause d'absence pour maladie ou blessure ne peuvent pas être repris; les arrangements des pilotes pour la mise en commun ne prévoient pas de tour d'indemnisation. Toutefois, la Corporation a fait en sorte que ses pilotes reçoivent une protection adéquate contre la perte de gains, par une assurance-groupe obligatoire qui prévoit le versement d'une prestation fixe par jour d'absence des services de pilotage, outre l'indemnisation pour frais médicaux et hospitaliers et pour le décès (règlement n° 9 de 1963). Les primes sont acquittées au titre des dépenses de groupe et non des dépenses administratives. Les frais médicaux et hospitaliers diffèrent selon que le pilote est marié et a des enfants, les primes varient. Elles sont déduites, à la source, de la part du pilote sur le fonds commun.

b) *Congés périodiques*

Les pilotes de Cornwall n'ont pas adopté le régime des congés périodiques pendant la saison de navigation. Comme il n'y a pas de navigation en hiver, alors que la Voie maritime est fermée, cette période constitue un congé annuel prolongé et, de plus, chaque pilote prend un congé de 10 jours (une

semaine, à l'origine) pendant les mois d'été, conformément à un programme prédéterminé par le conseil d'administration de la Corporation (pièce 721). Ce programme prévoit que pendant cette période trois pilotes au maximum seront absents en même temps. Aux fins des affectations, on accorde 4 tours en vue d'éviter l'application du principe de péréquation; toutefois, ces tours sont déduits à la fin de l'année aux fins de mise en commun.

c) Absences pour assister aux réunions du conseil et autres affaires de la Corporation

Par exception, non seulement les pilotes de Cornwall ne subissent aucune perte pécuniaire pour les tours manqués par suite de leur présence aux réunions du conseil ou autres affaires de la Corporation, mais ils reçoivent une rémunération en plus de l'allocation de tours fictifs. L'article 12 de la Partie I des règlements de la Corporation porte qu'en plus du remboursement de leurs frais de déplacements et autres dépenses engagées pour assister aux réunions du conseil ils reçoivent une indemnité pécuniaire fixée par simple résolution de ce dernier. A l'époque des audiences de la Commission, cette indemnité était de \$20 pour le président et le vice-président et de \$15 pour les autres administrateurs. L'état financier annuel de 1968 indique que cette année-là les administrateurs reçurent chacun \$90, pour un total de \$450 comme indemnité de leur perte de revenus non mis en commun, c.-à-d. droits de retenue (Cf. tableau, p. 1008). En 1969 cependant il semble que les administrateurs ne reçurent aucune indemnité pécuniaire en dehors du remboursement habituel de leurs dépenses qui s'élevèrent à \$1,872.80, comparées à \$2,338.25 en 1968. On leur accorde aussi $\frac{1}{2}$ tour fictif (un tour fictif, entre 1961 et 1964) pour chaque jour ou fraction de jour d'absence pour de telles réunions (règlement n° 2, art. 13, modifié en 1965), alors que le nombre réel de tours manqués en ces occasions n'excède jamais une fraction de tour par jour. Bien que les tours fictifs vailent aux fins de partage, le pilote concerné ne bénéficie pas, de ce fait, d'une part plus élevée du fonds commun par suite de l'application du principe de péréquation; il bénéficiera cependant d'une plus longue période de repos entre les affectations.

Le tableau de la page 1044 montre le nombre de tours fictifs portés au crédit des pilotes depuis 1960.

(5) DISCIPLINE

Les pilotes de Cornwall peuvent être l'objet de mesures disciplinaires pour infractions au règlement sur le pilotage ou à celui de la Voie maritime.

Du point de vue juridique, la situation au regard des infractions concernant le pilotage est la même que dans les autres circonscriptions, c.-à-d. que l'autorité de pilotage prétend avoir des pouvoirs judiciaires et les exerce en suivant la même procédure (Cf. *Titre I*, chap. 9).

Le surveillant de la circonscription déclara que la discipline ne lui avait jamais causé de difficultés; qu'il n'a jamais reçu de rapport portant qu'un pilote de la circonscription ait été sous l'influence de l'alcool au moment d'exercer ses fonctions. Occasionnellement, il a imposé des amendes.

L'Administration de la Voie maritime n'a aucun pouvoir disciplinaire sur les pilotes—pas plus que sur les capitaines et les officiers des navires—pour infraction au règlement de la Voie maritime. La poursuite d'un pilote pour une telle infraction exige la même procédure que pour une poursuite intentée contre un capitaine ou un officier de navire, c.-à-d. porter une accusation devant un tribunal de droit commun. Toutefois, l'Administration de la Voie maritime a toujours eu pour ligne de conduite d'engager des poursuites contre le navire ou le capitaine (même si le pilote peut avoir été fautif), en vertu du principe qu'il y a présomption de faute contre le capitaine à qui incombe de faire la preuve de celle du pilote. Cette défense n'a jamais été soulevée. De l'avis du conseiller juridique de l'Administration de la Voie maritime, l'article 16(2) du règlement de la Voie maritime est d'une portée suffisante pour permettre d'intenter des poursuites contre un pilote en faute. Cet article porte qu'est coupable d'une infraction «quiconque conduit un navire contrairement aux dispositions du présent règlement ou aux instructions de l'Administration ou d'un fonctionnaire données en vertu du présent règlement» ou qui concourt à une telle infraction (pièce 1335).

(6) SINISTRES MARITIMES

a) *Rapports et enquêtes sur les sinistres maritimes*

Les sinistres maritimes qui se produisent dans la circonscription de Cornwall, s'étendant *de facto* à l'écluse Snell, et qui mettent en cause un pilote, peuvent concerner non seulement l'autorité de pilotage, mais aussi le ministre des Transports, la Garde côtière américaine et les administrations canadienne et américaine de la Voie maritime, suivant l'endroit où ils se produisent. Les pouvoirs d'enquête et de redressement de chacune de ces autorités sont limités, vu que leur compétence territoriale restreinte n'a pas été étendue (comme on aurait dû le faire) par accord international entre le Canada et les États-Unis et portant sur la voie navigable qui leur est commune. D'où la fâcheuse situation actuelle mettant chacune de ces autorités dans l'impossibilité de mener à bien une enquête approfondie et, de toute façon, de prendre les mesures correctives adéquates.

Lorsqu'il se produit un incident dans une zone relevant de la Voie maritime, l'Administration mène sa propre enquête, tout d'abord par l'employé de la Voie maritime en charge du pont ou de l'écluse où a eu lieu l'accident et ensuite, s'il s'agit d'un accident grave, par le surintendant du canal de la zone. Cette enquête est purement administrative et vise à

établir la cause et à décider des mesures immédiates voulues. Le surintendant du canal prend des mesures pour informer de la situation les navires se trouvant dans le voisinage, puis il avertit son bureau principal afin de permettre à celui-ci de prendre, entre autres, les dispositions pour faire réparer sans délai, s'il y a lieu, les installations de la Voie maritime. Si l'accident concerne la propriété de celle-ci et que les dommages sont d'importance mineure, on permettra au navire de poursuivre sa route; sinon, on retarde le navire et l'on procède à une enquête approfondie. Le but de l'Administration de la Voie maritime n'est pas de déterminer si le pilote peut être à blâmer, mais de recueillir la preuve nécessaire lui permettant de réclamer du navire le prix du dommage qu'il a causé.

Le même accident peut faire l'objet d'une enquête de la part de l'autorité de pilotage et/ou d'un tribunal institué par le ministre des Transports, en vertu de la Partie VIII de la Loi sur la marine marchande. A l'époque des audiences de la Commission, le représentant de l'Administration de la Voie maritime, M. R. J. Burnside, déclara qu'à sa connaissance elle n'avait jamais été requise de participer à une telle enquête ou à une enquête judiciaire. Il a toujours été d'usage que l'autorité de pilotage se contente de mener une enquête administrative au cours de laquelle l'Administration de la Voie maritime peut être appelée à faire connaître les informations qu'elle a obtenues au cours de la sienne.

Comme c'est le cas pour les autorités portuaires des autres circonscriptions, l'Administration de la Voie maritime estimait qu'il y aurait avantage à assurer une meilleure liaison, sans ingérence dans les domaines respectifs des compétences administratives.

Les sinistres maritimes survenant dans les eaux américaines et impliquant un pilote de Cornwall donnent lieu à une fâcheuse situation. La zone se trouve entre Saint-Régis et l'écluse Snell où seule la Garde côtière américaine a compétence pour mener une enquête approfondie. Il peut s'ensuivre des sanctions contre le navire en cause, mais elle n'a pas le pouvoir de prendre des mesures disciplinaires ou correctives contre un pilote canadien pour des actes commis dans les eaux américaines. La procédure suivie par la Garde côtière américaine est de mener son enquête et d'inviter un représentant de l'autorité de pilotage à y participer, si l'accident implique un pilote canadien. Après enquête, les autorités américaines émettent un avis sur la cause de l'accident et font part de leurs constatations aux autorités canadiennes en vue de décider des mesures qu'elles prendront.

Au moment des audiences de la Commission, le ministère des Transports n'avait enregistré que deux sinistres ayant impliqué des pilotes de Cornwall dans les eaux américaines et, dans aucun cas, le pilote n'était à blâmer. Le premier survint le 8 mai 1962, avec le *s/s Polyktor* allant vers l'amont. De l'enquête, il ressort que le pilote avait recommandé de lester le

navire, mais le capitaine pensa que l'opération ne pourrait être faite à temps. Comme le navire approchait de l'écluse Snell, il embarda sous une rafale de vent, heurta l'écluse et bossela son avant. Le second sinistre se produisit le 29 octobre 1962; le navire américain *Captain Nicholas Sitilas*, qui allait aussi vers l'amont et approchait de l'écluse Snell, s'échoua sur un banc de vase. Les autorités canadiennes ne firent sur ces sinistres aucune enquête, en dehors de l'habituelle interrogation des pilotes.

Le 28 août 1967, par brume, le *Solny* s'échoua près de Saint-Régis, dans les eaux américaines, sans avaries apparentes. La Garde côtière américaine enquêta, mais il semble que le pilote n'était pas à blâmer, car les autorités américaines n'en firent aucune mention (pièce 1539q).

b) Remarques sur les sinistres maritimes

Le genre et la cause des sinistres maritimes impliquant des pilotes de Cornwall montrent bien la nature différente des services de pilotage et la source majeure des difficultés. Celles qui découlent des caractéristiques physiques du chenal ou des courants sont relativement faciles à surmonter et c'est la raison de la rareté des sinistres maritimes au cours de la navigation et dont la plupart sont dus à la perte de manœuvrabilité occasionnée par l'effet de succion des rives, au talonnage du fond, l'abordage ou l'échouement par mauvaise visibilité dans la brume. Les plus grands risques se présentent lorsque les long-courriers approchent des écluses à une vitesse presque insuffisante pour leur permettre de gouverner et doivent manœuvrer sans l'aide de remorqueurs. Ces risques sont encore aggravés par des vents contraires, particulièrement pour un navire léger.

L'appendice A est un tableau des sinistres, accidents et incidents impliquant des pilotes de Cornwall, au cours de la période 1959 à 1968, et classés comme «sinistres maritimes» aux termes de la définition qu'en donne l'article 551 de la Loi sur la marine marchande. Il contient aussi une analyse détaillée sur ces sinistres, leur nature et leur cause, pour les années 1964 et 1967. On se référera au *Titre II*, pages 96 à 99, quant au mode de classification adopté dans le rapport, des soi-disant sinistres maritimes.

Depuis la création de la circonscription de Cornwall, le 17 novembre 1960, on n'a institué ni d'enquête formelle ni d'enquête en vertu de l'article 579, sur un sinistre maritime impliquant un pilote de Cornwall.

Il y eut seulement une enquête préliminaire sur l'abordage des m/v *François L.D.* et *Mantadoc*, le 10 novembre 1968, vers 6 h 6 mn dans le canal de Beauharnois, à 6 encâblures $\frac{1}{2}$ environ à l'est du pont de Valleyfield. Les deux navires subirent des avaries graves, sans perte de vie ni blessures. Le *François L.D.*, long-courrier transporteur de vrac de 617 pieds, à passerelle arrière, descendait avec un pilote à bord, et le *Mantadoc*, navire des Lacs de 608 pieds, à passerelle avant, montait sans pilote. Les deux navires avaient depuis longtemps connaissance de la présence de l'autre dans les

parages, du moment et du point de leur rencontre puisqu'ils en avaient été informés par le contrôleur du trafic de la Voie maritime, s'étaient détectés l'un l'autre par radar et avaient pris contact par radiotéléphone. Quelques minutes avant qu'ils ne se croisent, la visibilité se détériora rapidement, mais chaque navire voyait l'autre clairement sur l'écran du radar; ils commencèrent à émettre les signaux de brume, réduisirent leur vitesse et maintinrent le contact radiophonique. Quand ils s'aperçurent, ils suivaient une route d'abordage qu'ils ne pouvaient modifier par des manœuvres de la dernière minute. A la suite de cette collision, la Voie maritime fut complètement fermée à la navigation pendant 15 heures et durant les 18 heures $\frac{1}{2}$ suivantes, le trafic fut restreint aux bâtiments ne calant pas plus de 18 pieds.

Au moment de l'abordage, la visibilité était de 100 à 200 pieds et, semble-t-il, le *Mantadoc* se trouvait du mauvais côté du chenal, un peu au sud de l'axe. D'après le rapport de l'enquête préliminaire (pièce 1539q), la cause majeure de l'accident aurait été la présence inattendue d'un banc de brume dans le canal. Ce ne fut pas cependant la cause de l'accident, mais une circonstance concomitante, la cause étant sans aucun doute la faute d'un des navires, le *Mantadoc* présume-t-on, de ne pas tenir le bon côté du chenal. La brume ne saurait être une excuse valable. L'apparition soudaine d'un bouchon de brume est toujours une possibilité à laquelle des navigateurs expérimentés devraient pouvoir faire face, surtout dans un canal droit bien marqué par des bouées visibles au radar, sans courants traversiers ni vents contraires susceptibles de gêner la manœuvre. Dans le cas contraire, il faudrait en arriver à interdire le croisement des bâtiments dans les canaux durant la brume, à moins qu'ils ne fussent guidés par des instruments. Il semblerait cependant que le croisement dans la brume soit une pratique normale. Dans le cas présent, le pilote du *François L.D.* et les deux capitaines pensaient bien pouvoir se croiser sans danger, malgré la visibilité réduite, ce qui explique vraisemblablement qu'ils n'aient pas réduit davantage leur vitesse. La preuve indique que la cause réelle de l'accident fut probablement l'humaine erreur du capitaine du *Mantadoc*, conclusion à laquelle on arriva, semble-t-il, car on ne poursuivit pas l'affaire comme elle l'aurait été si elle avait concerné la sécurité de la navigation (pièce 1539q).

5. OPÉRATIONS DE PILOTAGE

(1) ZONES D'EMBARQUEMENT, STATIONS DE PILOTES ET BUREAUX DE PILOTAGE

Presque tout le trafic maritime est en transit: les pilotes de Cornwall embarquent à l'une des extrémités de la circonscription et débarquent à l'autre. C'est la raison de l'établissement d'une zone d'embarquement à chaque extrémité, près des limites de la circonscription, à l'endroit le plus commode et le plus économique pour les pilotes et pour les bâtiments. Le lieu

le plus logique était l'écluse la plus proche où l'on peut embarquer sur les navires au mur d'approche ou dans l'écluse. On a ainsi évité la nécessité d'organiser un service de bateau-pilote à l'extrémité ouest de la circonscription, ce qui, outre son coût élevé, aurait suscité un sérieux danger pour les navires, qui eussent dû réduire leur vitesse pour le bateau-pilote, au détriment de leur manœuvrabilité dans un chenal étroit.

Les deux zones d'embarquement se trouvent à l'écluse de Saint-Lambert (Cf. p. 962) et à l'écluse Snell, c.-à-d. bien en dehors de la limite ouest (Cf. pp. 957-958). Comme on l'a déjà dit, il faudrait redresser cette situation en prolongeant la circonscription de Cornwall pour y inclure l'écluse Snell. De plus, chaque zone d'embarquement devrait être un territoire mixte rattaché à la circonscription qui lui est contiguë (Cf. *Titre I*, p. 527, recommandation générale 9, et *Titre IV*, recommandation 1).

En outre, les pilotes peuvent embarquer ou débarquer en un port ou lieu quelconque de débarquement situé dans la circonscription, principalement à Valleyfield, au quai Côte-Sainte-Catherine et à Cornwall.

Aux deux zones d'embarquement, il y a une station de pilotes qui, toutefois, sert simplement de salle d'attente. Ces stations sont reliées directement par téléphone avec le bureau de pilotage, ce qui permet aux pilotes de rendre compte et de recevoir les derniers renseignements sur le trafic, le temps et autres sujets concernant la sécurité de la navigation. Les pilotes de Cornwall partagent ces installations avec les pilotes des circonscriptions contiguës.

À l'écluse Snell, les pilotes disposent de l'ancien bureau du secrétaire de l'*United States Seaway Authority*, près de l'écluse, devenu vacant lors du transfert à Massena des bureaux de l'Administration de la Voie maritime des États-Unis. On a transformé tout l'édifice en salle d'attente meublée de chaises et de canapés, ce qui permet aux pilotes de se reposer en attendant les navires.

À l'écluse de Saint-Lambert, les pilotes disposent d'un édifice construit dans ce but par le ministère des Transports, en 1964, du côté de Saint-Lambert. Les pilotes et le ministère des Transports eurent une longue et inutile controverse avant qu'on ne leur fournisse cette installation. Ce fut le sujet d'une recommandation spécifique dans le mémoire que les pilotes présentèrent à la Commission, car à cette époque on n'avait pas encore mis à leur disposition des installations satisfaisantes.

Lors de la réorganisation du service de pilotage en vue de satisfaire aux nouveaux besoins créés par l'ouverture de la Voie maritime, on avait oublié la nécessité de telles installations. L'écluse de Saint-Lambert n'était considérée que comme un autre lieu d'embarquement du port de Montréal, auquel on pouvait affecter les pilotes de leur résidence; mais la situation était fondamentalement différente, du fait de l'importance de la distance à franchir

et des risques de retard accrus. De plus, alors que le retard occasionnel d'un pilote à se présenter n'entraîne ailleurs dans le port que le retard d'un navire, à l'écluse de Saint-Lambert il entraîne l'interruption des opérations d'éclusage. D'où la nécessité de la présence des pilotes requis dès l'arrivée des navires auxquels ils sont affectés afin d'éliminer tout risque de retard. Dans ces circonstances, il était évident qu'ils devaient disposer d'un abri convenable au cours de leur attente. De plus, l'écluse de Saint-Lambert était un lieu exceptionnel d'embarquement, du fait qu'il sert de point de relève aux pilotes de Montréal et de Cornwall.

Peu après l'ouverture de la Voie maritime, en 1959, les pilotes apprécièrent la situation et demandèrent qu'on mette à leur disposition, dans le voisinage de l'écluse, des installations convenables. C'était l'une des sept demandes que la Corporation des pilotes de Saint-Laurent-Kingston-Ottawa et celle des pilotes de port de Montréal présentèrent conjointement à l'autorité de pilotage (Cf. p. 1045). Ils menacèrent de recourir à la grève, c.-à-d. de tenir une assemblée générale en vue d'étudier la situation si, avant le 19 juin, ce problème n'était pas réglé et leurs autres demandes satisfaites. Le 17 juin, on assura aux pilotes qu'une roulotte serait mise à leur disposition à titre provisoire, ce qui fut fait peu après.

Aucune autre mesure ne fut prise jusqu'à ce que, en 1963, les pilotes se soient plaints de l'insuffisance de cette installation provisoire, par ailleurs mal située parce qu'elle se trouvait du côté de Montréal, alors qu'ils embarquaient sur les navires du côté de Saint-Lambert, de l'autre côté du canal, et qu'ils ne pouvaient y accéder lorsque l'écluse était ouverte. Les pilotes insistèrent sur la construction d'installations adéquates sur le terrain de la Voie maritime, à proximité de l'écluse de Saint-Lambert. L'Administration de la Voie maritime approuva leur demande, exigeant seulement que la construction s'harmonisât avec les édifices existants.

La société d'experts-conseils *G.T.R. Campbell & Co.*, qui avait été chargée, en 1963, d'étudier le problème de la relève des pilotes à l'écluse de Saint-Lambert, fit une recommandation du même genre, c.-à-d. qu'une «maison de station de pilotes» normale soit construite afin de fournir des locaux à un groupe de pilotes de Cornwall assurant une disponibilité constante de pilotes, ou, solution de rechange, si les pilotes continuaient à être affectés de leur résidence, le remplacement de la roulotte actuelle, dans la zone de l'écluse, par une construction permanente plus convenable et dotée d'installations appropriées. Dans l'un ou l'autre cas, il fallait que le bureau des affectations dispose de communications directes avec la station (pièce 917, p. 77).

Dès le début, le ministère des Transports avait été en faveur de la construction d'un nouvel édifice et avait inclus les fonds nécessaires dans ses crédits annuels, mais ce n'est qu'en 1964 que la dépense fut autorisée.

Les pilotes furent alors informés que l'édifice serait construit, et achevé vers la fin de l'année. Cependant, ils ne furent pas satisfaits et, dans une lettre en date du 25 mai 1964, ils demandaient le déplacement de la roulotte du côté de Saint-Lambert, en attendant l'achèvement de la construction. Le ministère des Transports, au début, ne fut pas d'accord, jugeant que, dans les circonstances, la dépense engagée était injustifiée. Le 10 septembre 1964, dans une lettre adressée au Ministre, le président de la Fédération des pilotes déclara que, dans ces conditions, passé le 1^{er} octobre 1964, si, en cas de mauvais temps, les pilotes ne disposaient pas d'un abri provisoire adéquat tel que demandé, ils resteraient chez eux et ne se présenteraient que lorsque les navires seraient prêts à les recevoir. On en vint à un compromis lorsque les pilotes acceptèrent le transfert de la roulotte à Saint-Lambert, mais sans raccordement aux services publics. En conséquence, elle fut déplacée le 24 septembre. Depuis lors, le nouvel édifice a été construit et les pilotes disposent maintenant d'une installation convenable durant leur attente et d'une ligne téléphonique avec le bureau des affectations. Toutefois, on n'a pas modifié le mode d'affectation, si bien que le problème d'assurer la disponibilité en temps voulu des pilotes affectés n'a pas encore été résolu (Cf. p. 803).

D'autre part, à Montréal comme à Cornwall, les pilotes disposent d'une salle d'attente dans les bureaux de pilotage. En pratique, les pilotes de Cornwall résidant à Montréal ne l'utilisent pas mais se rendent à leur affectation de leur domicile. Cependant, quand ils sont à Cornwall, en attente d'une affectation de retour, ils vont habituellement au bureau de pilotage.

(2) SERVICE DE BATEAU-PILOTE ET TRANSPORT PAR VOIE DE TERRE

Actuellement, il n'existe aucun service de bateau-pilote et il n'en est nul besoin dans la circonscription de Cornwall, qui s'étend *de facto* à l'écluse Snell. Les pilotes embarquent ou débarquent dans l'écluse ou au mur d'approche. Il n'y a aucune nécessité qu'un pilote procède à ces opérations dans le chenal, sauf dans les rares cas où un navire est resté longtemps au mouillage, car il est alors normalement tenu de rester à bord et le tarif prévoit un droit de retenue pour cette période d'inactivité. Si un pilote doit se rendre sur un navire au mouillage ou en revenir, c'est le navire qui assure le moyen de transport.

Les écluses de Saint-Lambert et Snell se trouvent en des lieux non desservis par des services de transport publics; les pilotes doivent donc recourir aux taxis ou à leur voiture. A Cornwall, l'autorité de pilotage a pris des dispositions pour assurer un service de taxi moyennant un prix forfaitaire. Des dispositions analogues n'ont pas été prises pour le transport, à l'aller ou au retour, à l'écluse de Saint-Lambert, probablement parce

que, contrairement à Cornwall, Montréal est tellement étendu que les distances que doivent parcourir les pilotes diffèrent considérablement. Les pilotes prennent eux-mêmes leurs dispositions et reçoivent une indemnité forfaitaire de transport fixée dans le règlement de la circonscription.

La nécessité de recourir à un service de taxi obligatoire à Cornwall découle du fait que l'on n'a pas fixé légalement les taux de trajets dans le tarif et qu'il en est résulté des abus. Pour assurer un prix uniforme pour le même service, il faut que tous les taux de pilotage soient exclusivement établis par législation et qu'aucun article ne puisse être fixé unilatéralement par l'une des parties (Cf. *Titre I*, p. 148 et pp. 165 et suiv.). Le tarif prévoyait (et prévoit encore, cf. pp. 1040-1041) que le navire, outre le taux de trajet, devait payer les frais réels de déplacement du pilote, qu'il embarque ou débarque à une station de pilotes normale ou en un lieu d'embarquement intermédiaire. C'est pourquoi le montant réclamé pour le même trajet à destination ou en provenance de l'écluse Snell variait substantiellement. On parvint à une solution équitable en accordant un contrat à une entreprise de taxis qui s'engagea à fournir le service de transport nécessaire, sur une base de 24 heures, moyennant des prix fixés dans le contrat et qui, en retour, devaient être imposés au navire à titre de droits de pilotage. On obtient ainsi des prix raisonnables et les pilotes n'en sont jamais de leur poche, à l'inverse du mode d'indemnité de transport qu'il avait fallu adopter pour l'écluse de Saint-Lambert. Toutefois, les pilotes de Saint-Laurent-Kingston-Ottawa réagirent inconsidérément contre cette solution équitable par leur refus de débarquer à l'écluse Snell. Il en résulta un arrêt de travail de trois semaines, mais les pilotes acceptèrent finalement le nouveau régime et reprirent le travail (quant aux détails, cf. pp. 948-949).

Depuis, le service de taxi a toujours fonctionné entre l'écluse Snell et Cornwall; lors des audiences de la Commission, les pilotes déclarèrent en être très satisfaits. Le service est également fourni aux pilotes canadiens de la circonscription de Kingston. Le taxi qui amène un pilote à l'écluse attend généralement pour ramener à Cornwall le pilote qui débarque. Ce trajet de 22 milles prend environ 40 minutes. Les pilotes américains de la circonscription de Kingston viennent de Massena ou y retournent et ont leurs propres arrangements.

Le contrat pour ce service de taxi est accordé pour un terme déterminé. On procède à des appels d'offres par annonces dans les journaux (pour un exemplaire de contrat, cf. pièce 845, *Department of Transport Contract between Her Majesty The Queen and Veteran's Modern Cab Co.* pour les saisons de navigation 1963 et 1964). Le prix courant est \$4.70 par trajet simple pour un pilote, \$2.50 pour chaque pilote en plus et \$2.30 pour chaque trajet sans pilote. En conséquence, si un pilote de Cornwall est affecté à un navire descendant et relève un pilote des États-Unis à l'écluse Snell, le navire paie \$7 pour le transport. Si le pilote de Cornwall relève un pilote canadien

ou en est relevé, le prix est de \$4.70; l'autre montant de \$4.70 n'est pas imposé au navire, puisque les frais de déplacement ne font pas partie des droits de pilotage de la circonscription de Kingston. Le représentant du ministère des Transports à Cornwall paie à l'entreprise les frais de taxis pour les pilotes de Cornwall et de Kingston. Les sommes versées pour les pilotes de Kingston sont portées au titre de frais d'exploitation de la circonscription n° 1 des Grands Lacs, c.-à-d. payées sur la part canadienne du revenu net de cette circonscription. Les droits de pilotage portés au titre de frais de déplacement des pilotes de Cornwall entre l'écluse Snell et Cornwall sont versés, dès perception, au compte du Receveur général du Canada, à titre de compensation des frais de taxis. Les pilotes de Cornwall et leur Corporation restent complètement étrangers à la transaction (Cf. Commentaire, pp. 1040-1041, quant à l'appréciation au sujet des remarques du point de vue tarifaire).

(3) SERVICE DE REMORQUEUR

Le passage dans la Voie maritime s'effectue sans l'aide de remorqueurs. Si, par suite de circonstances particulières, une telle aide est nécessaire, le capitaine ou l'agent du navire prend les dispositions préalables avec une société commerciale. L'Administration de la Voie maritime prendra l'initiative de commander les remorqueurs qu'elle juge nécessaires pour la sécurité de ses installations ou pour éviter un retard des opérations. L'Administration de la Voie maritime dispose de petits remorqueurs pour le déplacement de son outillage de réparation et d'entretien, mais d'une puissance insuffisante pour aider les gros navires.

(4) MODE D'AFFECTATION

Comme dans les autres circonscriptions, l'article du règlement régissant le mode d'affectation enlève aux pilotes de Cornwall la liberté de passer des contrats de pilotage et fait d'eux des employés *de facto* de leur autorité de pilotage en portant qu'ils ne devront effectuer aucun service de pilotage, sauf suivant les ordres du représentant local de l'autorité de pilotage, le surveillant de la circonscription. C'est pour un pilote une infraction que d'entreprendre une mission de pilotage à laquelle ne l'a pas affecté le surveillant ou de refuser une affectation que lui confie ce dernier, s'il est ou devrait être disponible.

Le règlement porte que les affectations doivent être données suivant un tour de rôle régulier, c.-à-d. dans l'ordre de succession des noms sur la liste des affectations et non, à l'inverse des règlements correspondants des circonscriptions de Québec et de Montréal, suivant la procédure de péréquation des trajets. Les pilotes sont affectés un par un, sauf pour une unité composite de navigation comprenant un remorqueur et un remorqué ou pendant la soi-disant saison d'hiver, alors qu'on affecte deux pilotes. Le pilote doit

signaler au bureau de pilotage l'heure de son départ pour rejoindre le navire à piloter et celle de la fin de son affectation. Il lui appartient, avant de rejoindre une affectation, d'obtenir du bureau de pilotage les informations de dernière heure concernant la sécurité de la navigation. Autrement dit, la situation juridique est exactement la même que celle prévue dans le règlement des autres circonscriptions, mis à part le mode de tour de rôle.

Cependant, bien qu'il n'y ait aucune raison particulière de le faire, sauf de suivre la procédure adoptée par les pilotes des autres circonscriptions du Saint-Laurent, les pilotes de Cornwall réussirent à obtenir que leur tour de rôle soit basé sur le principe de la péréquation des trajets. Il n'y a pas de classes de pilotes, sauf la restriction concernant les brevets de stagiaires. Dans la grande majorité des cas, les affectations concernent des transits complets qui comportent le même droit de pilotage. La seule conséquence qu'entraîne l'application de ce régime pour les pilotes de Cornwall (mise à part la procédure compliquée d'affectation qui en résulte), est qu'un pilote ayant la malchance d'avoir un certain nombre d'affectations plus longues que la durée moyenne, par suite de mauvais temps, de retards aux écluses ou en route, passe en service un nombre global d'heures plus grand que ses collègues plus heureux qui ont effectué des trajets rapides; mais en vertu de leurs arrangements privés sur la mise en commun, les pilotes reçoivent exactement même part pour une disponibilité égale.

Comme dans les autres circonscriptions du Saint-Laurent, le mode d'affectation des pilotes est précisé dans les règles rédigées par ceux-ci et sanctionnées par le surveillant. Ces ordres permanents sont, au besoin, modifiés (pièce 744).

a) Liste des affectations

Les pilotes reçoivent leur affectation pour un trajet simple et doivent rester à bord, même si le navire s'arrête en route, à moins qu'il ne s'amarre pour plus de huit heures; dans ce cas, ils peuvent débarquer. A la fin du trajet, il appartient à la station où le pilote arrive de l'affecter, et l'on place son nom au bas de la liste.

C'est probablement parce que tous les pilotes résident à Montréal que la procédure de péréquation ne s'applique pas à la liste des affectations de la station de Cornwall; il en résulte que les pilotes réunissant un nombre élevé de tours n'y sont jamais inactifs, tandis que ceux qui n'en réunissent qu'un nombre peu élevé reprennent leurs tours; la péréquation ne s'applique qu'à leur base, ce qui leur permet de passer à leur domicile le temps d'inactivité qui en résulte. A Cornwall, la liste des affectations est basée sur un tour de rôle strict.

A la station de Montréal, la péréquation des tours a lieu tous les jours à 9 heures pour les pilotes arrivés entre midi et minuit, et à 21 heures pour ceux qui arrivent entre minuit et midi. La règle de péréquation ne

s'appliquant qu'aux périodes de disponibilité, la liste est préparée en accordant le nombre moyen de tours accomplis pendant les périodes d'absence, ou $\frac{1}{2}$ tour par jour ou fraction de jour en cas d'absence pour les affaires de la Corporation.

On compte la période d'absence à partir du moment où le nom d'un pilote est enlevé, sur sa demande, de la liste, jusqu'à ce qu'il revienne et accomplisse une affectation; toute période intermédiaire de disponibilité ne compte pas, s'il n'accomplit pas une affectation. La période de repos de 10 heures est obligatoire, sauf si le surveillant en décide autrement. Le but de cette règle est certainement d'éviter ce qui se produit parfois aux Escoumins, c.-à-d. qu'en cas de pénurie, un pilote qui vient d'arriver peut décider de repartir sans un repos suffisant et on le lui permet parce que la période de repos n'est pas obligatoire dans la circonscription de Québec (Cf. p. 458).

b) Transfert de pilotes

Comme dans les autres circonscriptions du Saint-Laurent, en cas de pénurie de pilotes dans une station, on y transfère par voie de terre le nombre nécessaire, d'une autre station.

Lorsqu'on reçoit une demande de transfert de pilotes, on les choisit dans l'ordre successif de la liste d'affectations, en commençant par le deuxième.

Sauf au début et à la fin de la saison, ce n'est qu'exceptionnellement qu'on demande à un pilote de voyager par voie de terre pour venir se présenter à Montréal ou à Cornwall. Toutefois, au printemps et à l'automne, lorsque le trafic s'effectue surtout dans un sens, les pilotes doivent voyager par voie de terre pour satisfaire à la demande.

Un pilote peut, sur sa demande, être transféré d'une station à une autre, à condition de n'être pas parmi les cinq premiers sur la liste des affectations et d'en avoir fait la demande au cours de ses 10 heures de repos. Toutefois, ce pilote sera le premier à revenir par voie de terre à la station qu'il a quittée, si celle-ci demande, dans les 24 heures, un transfert de pilotes.

A la station de Cornwall, les pilotes arrivant d'une affectation après leur période de repos de 10 heures auront priorité sur la liste sur ceux qui y ont été transférés volontairement par voie de terre.

c) Changement de tour, annulations et tours manqués

Un pilote qui manque un tour est enlevé de la liste et son cas est soumis à l'attention du surveillant.

La faculté de changer de tour est très restreinte. Elle n'est accordée qu'aux pilotes ayant eu leurs 10 heures de repos, avec une différence d'un tour au plus ou, après le 15 novembre, à ceux qui réunissent un nombre égal de tours. Un pilote ayant changé de tour ne peut plus le faire avant d'avoir accompli une affectation.

Un pilote ne peut enlever son nom de la liste à son gré; mais la suppression est automatique quand il est malade ou qu'il ne se présente pas. Cependant, pour une raison valable, le surveillant peut accéder à sa demande. La période minimale de suppression de la liste est de 24 heures.

Dans le cas d'une annulation, le pilote est replacé sur la liste, à moins que l'annulation n'ait lieu que plus de 6 heures après l'heure d'affectation. Le pilote a alors droit à un repos de 10 heures et, à son retour, il prend le deuxième rang sur la liste.

d) Mouvements

La question des mouvements ne soulève aucune difficulté d'affectation puisque les canaux de Cornwall et de Lachine, où de tels services étaient occasionnellement rendus sont maintenant fermés. Aux fins des affectations, tout mouvement pouvant avoir lieu dans un port intermédiaire est considéré comme un trajet.

e) Plaintes au sujet du mode d'affectation

Les plaintes proviennent surtout de l'Administration de la Voie maritime au sujet de la non-disponibilité occasionnelle d'un pilote à l'écluse de Saint-Lambert, qui entraîne l'interruption des opérations d'éclusage. Se référer aux pages 803 et suiv., quant aux détails et remarques.

(5) VOLUME DE TRAVAIL

L'ouverture de la Voie maritime modifia si complètement les conditions et le régime de travail des pilotes qu'il fallut bientôt diviser le transit Montréal-Kingston en deux trajets de pilotage, avec la relève des pilotes à l'écluse Snell.

Avant 1959, le transit Kingston-Montréal était limité aux navires des Lacs et aux long-courriers d'une dimension leur permettant de franchir les canaux et les écluses du parcours. En 1958 encore, le trajet de Montréal à Kingston exigeait deux jours et demi. La navigation ne s'effectuait que de jour; la nuit, les navires mouillaient. L'ouverture de la Voie maritime, avec ses canaux et ses écluses plus larges, permit à de plus grands navires de l'emprunter mais aussi d'y naviguer la nuit. Les pilotes cependant n'avaient plus la possibilité de se reposer en cours de route. Bien que les limites de vitesse imposées par les règlements ou par les caractéristiques physiques du chenal empêchent les navires modernes de donner leur pleine puissance, ils se déplacent beaucoup plus rapidement que les anciens petits bâtiments et doivent maintenir leur vitesse maximale de sécurité pour des raisons d'ordre économique.

Le pilote Desgroseilliers, un des deux ex-pilotes liés par contrat à la *Canada Steamship Lines*, déclara qu'en 1963 il fit 75 trajets entre Montréal et Cape Vincent, soit la moitié vers l'amont et la moitié vers l'aval. Ceux-ci

duraient en moyenne 18 heures et ceux-là, 22 à 24 heures. En outre, la tâche du pilote est aujourd'hui plus lourde sur les navires modernes, construits ou choisis pour bénéficier au maximum des dimensions des écluses.

Tous ces facteurs ajoutés au fait que les long-courriers ne sont pas particulièrement conçus pour la navigation et la manœuvre en aires restreintes ont obligé à diminuer de moitié la longueur des trajets. Les difficultés de navigation dans la circonscription de Cornwall sont cependant moins astreignantes, exigent moins d'efforts que dans la circonscription de Montréal. La nature de la Voie maritime imposée aux navires certaines limitations de taille et de vitesse et c'est pourquoi le pilotage ne tend pas à devenir plus difficile et astreignant, comme dans la circonscription de Québec (et, dans une moindre mesure, dans celle de Montréal) que des navires plus grands et plus rapides commencent à fréquenter. De fait, par suite de la technique moderne, les nouveaux navires qui empruntent la Voie maritime sont d'une manœuvre plus facile et d'une conduite plus sûre.

Le tableau suivant des statistiques sur le pilotage donne une idée d'ensemble du nombre global de trajets (Cf. note du tableau, p. 985), de la part moyenne par pilote à l'effectif moyen annuel, du total des tours de mise en commun crédités chaque année, de la moyenne par pilote à l'effectif moyen annuel et de la moyenne maximale, c.-à-d. le volume de travail moyen réel, exprimé en tours de mise en commun des pilotes ayant été constamment disponibles.

PILOTES DE CORNWALL—MOYENNE DES TRAJETS ET DES TOURS PAR
PILOTE À L'EFFECTIF MOYEN ANNUEL

Année	Trajets			Tours de mise en commun		
	Nombre de pilotes à l'effectif moyen annuel	Nombre total*	Moyenne par pilote à l'effectif moyen annuel	Nombre total†	Moyenne par pilote à l'effectif moyen annuel	Moyenne maximale†
1960.....	33.5	2,861	85.4	2,930.0	87.5	97.2
1961.....	32.7	2,601	79.5	2,648.6	81.0	87.3
1962.....	31.8	2,748	86.4	2,654.1	83.5	86.4
1963.....	32.0	2,326	72.7	2,417.4	75.5	79.2
1964.....	33.0	2,730	82.7	2,705.9	82.0	89.71
1965.....	38.7	3,022	78.1	2,941.8	76.0	86.8
1966.....	39.2	3,108	79.3	2,982.72	76.1	84.86
1967.....	38.0	2,978	78.4	2,808	73.9	77.2
1968.....	37.0	2,768	74.8	2,540.14	68.7	69.58
1969.....	37.0	2,812	76.0	2,603.8	70.4	72.65

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: *Tableau, p. 985.

†Pièce 823.

Les conclusions suivantes se dégagent de ce tableau:

- a) Le volume de travail est demeuré sensiblement constant. La pointe de 1966 se serait sans doute maintenue sans les diverses grèves qui ont porté préjudice au trafic maritime au cours des récentes années.
- b) Les statistiques sur les trajets et les nombres de tours mis en commun varient légèrement du fait qu'ils ne comportent pas exactement les mêmes éléments. Au regard du volume de travail, les tours de partage sont plus significatifs, car ils se rapportent directement à la participation des pilotes au service et, partant, tiennent compte, p. ex., des annulations intervenant après une longue retenue et du temps consacré par les pilotes aux affaires de la Corporation et du groupe. Cependant, les différences sont d'importance minime (p. ex., l'incidence des tours fictifs, tableau p. 1044). Les transits complets, qui ont la même valeur pour les statistiques sur les trajets et sur les tours de partage, représentent la plus grande part de ces trajets et de ces tours.
- c) La moyenne maximale est plus représentative du volume de travail des pilotes—du moins quant au nombre d'affectations—du fait que la procédure de péréquation ne s'étend pas aux périodes d'absence, sauf pour les tours fictifs dont l'incidence est minime. La différence entre la moyenne maximale et la moyenne par pilote à l'effectif moyen annuel tient à la non-disponibilité totale des pilotes. En 1964 et 1965, le nombre de pilotes à l'effectif moyen annuel fut artificiellement élevé, car il devint nécessaire de breveter de nouveaux pilotes simplement pour remplacer des pilotes figurant encore à l'effectif mais indisponibles pour cause de maladie de longue durée.

Le graphique de l'appendice C montre, sur une base mensuelle, la fluctuation du trafic piloté de 1963 à 1969 (on ne dispose pas de données pour 1965). Il appelle les observations suivantes:

- (i) Pas de pilotage durant la saison d'hiver proprement dite, c.-à-d. lorsque la Voie maritime est fermée, exception faite des brise-glaces qui dégagent le chenal immédiatement avant l'ouverture de celle-ci.
- (ii) Répartition uniforme du trafic sur toute la saison. Les fortes augmentations et diminutions du premier et du dernier mois ne sont qu'apparentes, car le graphique est établi sur une base mensuelle et il n'y a de trafic que durant une partie de ces mois. Les autres fluctuations sensibles tiennent toutes aux interruptions complètes ou partielles du trafic maritime provoquées par les conflits du travail qui, directement ou indirectement, portent préjudice à l'industrie maritime. Le creux sans précédent du milieu de l'année 1968 tient à la fermeture de la Voie maritime entre le 21 juin et

le 13 juillet, due à la grève de ses employés; la baisse de juillet 1966, à la grève des employés des élévateurs de grain du 16 juin au 9 août, et celle de 1967, à la grève du Syndicat international de la Voie maritime du 17 août au 25 septembre, etc.

La durée d'un transit complet ne dépend pas tant de la vitesse du navire (la plupart des navires peuvent aujourd'hui dépasser le maximum permis) qu'à des facteurs extérieurs tels que les conditions météorologiques et l'encombrement aux écluses. Les trajets vers l'aval sont toujours plus rapides à cause du courant.

Au cours de la saison de 1962, le pilote G. B. Pintal tint note de son temps et constata que le trajet moyen à compter de l'appareillage, vers l'amont et vers l'aval, durait 14 heures. En 1963, sa moyenne se situait encore entre 14 et 15 heures, quelques trajets prenant jusqu'à 22 heures à cause du trafic. Lorsqu'un trajet dure aussi longtemps, le navire doit mouiller pour attendre son tour de venir au mur d'approche. Le pilote Pintal déclara que le pilote peut alors prendre quelque repos; cependant, ajouta-t-il, même s'il peut coucher dans la chambre des cartes ou dans la timonerie, il lui faut néanmoins rester éveillé afin d'appareiller sans délai dès réception des instructions du régulateur du trafic de la Voie maritime.

De l'avis du pilote Pintal, le trajet le plus rapide vers l'amont serait de 10 heures et, vers l'aval, de 8 h $\frac{1}{2}$ pour un petit navire et de 10 heures pour un gros navire.

La durée moyenne des trajets en 1961, 1963 et 1964, d'après un tableau établi par le ministère des Transports et indiquant les gains et le volume de travail des pilotes de Cornwall en 1962, 1963 et 1964, fut respectivement de 12.1, 14.4 et 14.8 heures. Il n'existe pas de statistiques permettant de faire des calculs analogues pour l'année 1962 mais, dans une lettre du 12 juillet 1962 adressée au conseiller juridique des pilotes par le sous-ministre, la durée moyenne d'une affectation en mai 1962 est fixée à 14.03 heures (pièce 1331).

Heures	Vers l'amont	Vers l'aval
18-19.....	néant	1 ⁽¹⁾
17-18.....	néant	néant
16-17.....	néant	néant
15-16.....	néant	néant
14-15.....	3	néant
13-14.....	2 ⁽¹⁾	8 ⁽¹⁾
12-13.....	11 ⁽¹⁾	6 ⁽¹⁾
11-12.....	6 ⁽³⁾	7 ⁽²⁾
10-11.....	9 ⁽¹⁾	4
9-10.....	5	1
8-9.....	1	2
Total.....	37	29

Les dossiers tenus par le pilote W. Watier (pièce 1417) (Cf. pp. 1030-1031) indiquent la durée des trajets (affectations) accomplis en 1964, d'avril à septembre inclus. Les chiffres entre parenthèses indiquent le nombre de trajets interrompus en cours de route:

L'étude faite par la Corporation des pilotes à l'appui de son mémoire à la Commission a établi les statistiques suivantes sur les conditions météorologiques prévalentes au cours de la saison de navigation 1962:

Affectations de nuit	61.4 %
Pluie	14.7 %
Brume	7.9 %
Glace et neige	1.08%
Vent	21.2 %

Comparativement aux résultats d'études semblables dans les circonscriptions de Québec et de Montréal, les conditions météorologiques sont moins rigoureuses, mais l'incidence apparemment favorable de l'état des glaces et de la neige est trompeuse parce qu'il n'y a pas vraiment de navigation hivernale. Les affectations qui comportent la navigation de nuit sont cependant plus fréquentes et ce sont généralement des trajets vers l'amont. Le pilote Pintal expliqua qu'à Montréal les navires chargent et déchargent de jour et appareillent la nuit.

La même étude a montré que les heures de service hebdomadaires d'un pilote de Cornwall se répartissaient, en moyenne, comme suit:

- (i) délai d'avertissement total, soit le temps écoulé entre la réception d'une affectation et l'heure d'affectation: 6 h 43 mn;
- (ii) délai d'attente total entre l'heure d'affectation et l'appareillage: 3 h 33 mn;
- (iii) durée totale du pilotage à bord, y compris la retenue en cours de route: 34 h 1mn;
- (iv) durée totale des déplacements du pilote entre le navire et la station: 2 h 3 mn.

Le temps total écoulé entre l'heure d'affectation et l'heure d'arrivée à la station est donc de 39 h 37 mn.

Comme le montrent le graphique de l'appendice C et la preuve recueillie, la demande de pilotage, exception faite des perturbations apportées à la courbe par les grèves, se répartit très uniformément sur toute la saison. Il existe une légère pointe au début et en fin de saison alors que le trafic s'effectue surtout dans un sens, ce qui dérange la procédure normale d'affectation et exige le transfert de pilotes d'une station à l'autre afin de pallier la pénurie de pilotes. Le tableau suivant indique, pour 1962, 1963 et 1964, le mois le plus chargé et le moins chargé, soit les mois où le nombre global d'heures effectivement passées à piloter a été respectivement le plus élevé et

le plus faible, sans tenir compte des mois incomplets, avril et décembre, et des mois d'hiver, janvier, février et mars, alors que la navigation est nulle. Comme la demande en pilotage est demeurée sensiblement la même, ces statistiques sont encore représentatives de la situation générale actuelle (pièces 828 et 1300):

Année	Mois le plus chargé				Mois le moins chargé			
	Mois	Temps total des pilotes en affectations	Pilote le plus actif		Mois	Temps total des pilotes en affectations	Pilote le plus actif	
			Nombre d'affectations	Temps total de service, y compris la retenue			Nombre d'affectations	Temps total de service, y compris la retenue
		(heures)		(heures)		(heures)		(heures)
1962.....	oct.	5780.2	13	205.5	juil.	4210.1	14	172.5
1963.....	nov.	5265.1	11	208.9	août	3734.2	12	160.6
1964.....	nov.	5909.8	10	240.0	sept.	4728.2	14	192.5

La tendance unidirectionnelle est évidente lorsque le mois le plus chargé avoisine la fin de la saison. Le pilote le plus actif n'eut à se déplacer par voie de terre qu'une seule fois en octobre 1962 afin de pallier une pénurie à l'écluse de Saint-Lambert. Elle est très marquée en novembre 1963 et 1964 alors que le pilote le plus actif dut chaque année se déplacer trois fois par voie de terre pour pallier une pénurie à l'écluse Snell. Fait étonnant, au cours du mois le moins chargé de 1962, le pilote le plus actif changea de station quatre fois faute de pilote à l'écluse Snell. D'autre part, il n'y eut pas de déplacement par voie de terre en août 1963 et un seulement en septembre 1964. Le nombre inaccoutumé en juillet 1962 devait tenir à des circonstances exceptionnelles qui modifièrent la courbe du trafic et peut-être aussi au nombre de pilotes en congé annuel puisque celui-ci se prend au cours des mois d'été.

La répercussion de l'encombrement de la Voie maritime et des retards qui s'ensuivent ressortent bien du tableau. Le pilote le plus actif reçut un nombre plus faible d'affectations au cours du mois le plus chargé que durant le mois le moins chargé, mais son temps total de service a toujours été plus élevé pendant celui-là que pendant celui-ci puisque chaque trajet dura beaucoup plus longtemps. Contrairement à la courbe observée dans d'autres circonscriptions, les navires ne prenant pas de pilote influent directement sur la durée des trajets de pilotage à cause de l'encombrement aux écluses qui résulte de l'accroissement du trafic.

En vue d'une représentation plus claire de l'emploi du temps d'un pilote, le pilote Willie Watier, résidant à Montréal, a tenu un état détaillé de ses services au cours de la saison de navigation 1964, d'avril à septembre inclus. Un graphique de la répartition de son temps sur une base de 24 heures durant les mois les plus chargés et les moins chargés de la période visée par ses écritures, soit mai (troisième des mois les plus chargés [5177.1 h], venant après novembre [5908.8 h], octobre [5432.6 h] et septembre, est annexé (appendice B[1]). Le tableau de la page 1031 indique, sur une base mensuelle, les résultats qu'il a obtenus.

Ce tableau et les graphiques (appendice B) appellent les observations suivantes:

- (i) Sauf en avril, mois d'ouverture de la navigation, le volume de travail du pilote Watier est comparable d'un mois à l'autre, sans variation marquée;
- (ii) La plupart des périodes de retenues ont lieu aux stations d'embarquement de l'écluse de Saint-Lambert et de l'écluse Snell où les navires sont retardés par des circonstances qui leur sont étrangères (opérations d'éclusage, encombrement, etc.);
- (iii) L'effet des différentes modalités d'application du tour de rôle à Cornwall et à Montréal (afin de permettre aux pilotes de passer la plus grande partie de leur temps d'inactivité chez eux, à Montréal) est manifeste;
- (iv) En mai, au cours de 6 affectations sur 11, le pilote Watier pilotait à midi, et au cours de 5, à minuit; en septembre, sur 12 affectations, il pilotait au cours de 3 à midi et de 8 à minuit;
- (v) En mai, il ne reçut aucune affectation et resta chez lui 14 jours civils; en septembre, 8 jours.

6. REVENU DE PILOTAGE ET TARIF

Dans la circonscription de Cornwall, les droits de pilotage ont une incidence directe sur la rémunération des pilotes puisqu'ils touchent les droits qu'ils gagnent par leurs services individuels, moins leur contribution proportionnelle aux dépenses de la Corporation et du groupe.

Les postes du tarif reflètent clairement les types de services de pilotage assurés; il s'agit surtout de trajets. Depuis 1965, on a adopté la même méthode que dans les autres circonscriptions du Saint-Laurent pour augmenter la rémunération des pilotes sans changer la structure du tarif; on applique une majoration. La majoration de 12% en 1965, fut graduellement portée, chaque année, à 17%, 24%, 34% et, finalement, en 1969, à 40.7%, et porte sur tous les droits de pilotage, y compris l'indemnité de transport

PILOTE DE CORNWALL WILLIE WATIER—RÉPARTITION COMPARATIVE MENSUELLE DU TEMPS GLOBAL
AVRIL À SEPTEMBRE 1964

	Avril		Mai		Juin		Juillet		Août		Septembre	
	Tours	h mn										
Répartition du temps global	6	65 58	11	137 45	12	145 45	14	166 30	11	117 00	12	141 35
Trajets	0	00 00	0	00 00	1	3 5	1	1 20	0	00 00	0	00 00
Mouvements	2	50 50	0	00 00	0	00 00	0	00 00	0	00 00	0	00 00
Annulations	4	13 33	3	6 5	1	1 00	3	11 5	0	00 00	1	3 5
Retenues: en route, aux stations d'embarque- ment après l'heure d'af- fectation	6	12 34	11	31 35	13	27 40	14	16 25	11	14 15	12	5 25
Déplacements par voie de terre (entre stations et entre station et port secondaire)	4	9 47	1	2 28	2	4 56	4	10 14	3	7 12	4	9 18
Attente des affectations dans les ports secondaires	5	53 55	6	121 45	7	156 57	9	169 32	7	102 5	8	142 30
Au domicile (Montréal) entre les affectations, y compris les périodes de repos, le cas échéant	8	563 23	7	444 22	9	380 37	11	368 54	10	503 28	9	418 7
Temps global	720 h = 30j		744 h = 31j		720 h = 30j		744 h = 31j		744 h = 31j		720 h = 30j	

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1417.

Preuve

PILOTES DE CORNWALL—ANALYSE COMPARATIVE DES GAINS ET RÉPARTITION DES DROITS DE PILOTAGE

Droits de pilotage	1962		1964		1966		1968	
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
A) DROITS DE PILOTAGE GAGNÉS								
I. Droits représentant les gains des pilotes								
Trajets.....	414,912.00	94.5	435,994.50	93.4	564,234.42	90.3	554,069.45	90.9
Second pilote (tarif d'hiver).....	2,000.00	0.5	7,500.00	1.6	11,080.06	1.8	14,667.16	2.4
Mouvements.....	1,452.30	0.3	2,008.50	0.4	2,269.02	0.4	2,806.72	0.5
Retenues.....	8,366.71	1.9	9,298.67	2.0	29,796.25	4.8	21,812.93	3.6
Annulations.....	859.60	0.2	690.10	0.1	1,609.76	0.2	178.31	0.03
II. Droits en remboursement de frais de déplacement								
Payés aux pilotes.....	11,609.85	2.6	11,540.80	2.5	15,708.14	2.5	15,903.98	2.6
Total des droits revenant aux pilotes.....	439,200.46	100.0	467,032.57	100.0	624,697.65	100.0	609,438.55	100.0
Payés au Receveur général du Canada (service de taxis de Cornwall).....	9,512.60		11,560.40		22,983.90		19,193.00	
Total des droits de pilotage gagnés.....	448,713.06		478,592.97		647,681.55		628,631.55	
B) RÉPARTITION DES DROITS DE PILOTAGE GAGNÉS								
I. Payés à la Corporation des pilotes.....	439,200.46		467,032.57		624,697.65		609,438.55	
II. Payés au Receveur général du Canada.....	9,512.60		11,560.40		22,983.90		19,193.00	
Répartition totale des droits de pilotage gagnés	448,713.06		478,592.97		647,681.55		628,631.55	

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 534c.

à destination et en provenance de l'écluse de Saint-Lambert (art. 5), mais non sur le poste 6 du tarif qui prévoit le remboursement des frais réels de transport (pièce 1540f).

Le tableau de la page 1032 donne le détail des gains des pilotes en 1962, 1964, 1966 et 1968; il montre aussi l'importance relative de chaque article des droits revenant aux pilotes à titre de revenu et non à titre de remboursement de frais de déplacement.

(1) DROITS DE TRAJETS

Les droits de trajets comptent pour la presque totalité des revenus des pilotes: 95% en 1962 et 93.3% en 1968; la baisse tient à une application plus large des droits de retenue depuis 1965.

Deux éléments seulement interviennent dans le calcul des droits de pilotage pour un trajet: taux de base et tarif d'hiver.

Le tarif ne contient aucune disposition relative au pilotage des «navires morts», bien que la section d'interprétation du règlement en donne une définition (art. 2g). L'article 15(6) autorise une double affectation à une unité de navigation composite constituée d'un remorqueur et d'un remorqué.

a) Taux de base

Le taux de base est actuellement un droit forfaitaire pour le transit complet, indépendamment de la taille ou du type de l'unité de navigation.

Lors de la création de la circonscription de Cornwall en 1960, on conserva l'ancienne structure des taux qui s'apparentait à celle en vigueur dans les circonscriptions de Québec et de Montréal, c.-à-d. un droit de trajet fondé sur deux éléments: droit de tirant d'eau (\$5 par pied) et droit de jauge ($\frac{1}{2}$ ¢ par tonneau de jauge nette), avec un droit global minimal de \$87.50. Les transits partiels étaient soumis à des droits calculés au prorata de la distance parcourue, sous réserve d'un droit minimal de \$25.

En 1961, le barème des taux de trajets fit place à un système pratique: un droit basé sur un taux forfaitaire pour un transit complet et des droits pour les transits partiels, calculés au prorata de la distance parcourue, sous réserve d'un minimum de \$25.75. Ce système défavorise les petits bâtiments mais, en pratique, la question ne se pose pas.

Il faudrait, cependant, une disposition tarifaire expresse autorisant un droit plus élevé lorsque deux pilotes sont affectés conjointement puisque le tarif se fonde sur le genre de service rendu et non sur le nombre de pilotes assignés. En dépit de la lacune du tarif à cet égard, les droits, dans le cas d'un remorqueur et d'un remorqué, sont imposés comme suit (pièce 1540e):

Affectation de deux pilotes	— 2 droits tarifaires
Affectation d'un pilote en charge du remorqueur et du remorqué, ce dernier étant exempté du paiement obligatoire des droits	— 1 droit tarifaire

Circonscription de pilotage de Cornwall

Affectation d'un pilote en charge du remorqueur et du remorqué, ni l'un ni l'autre n'étant exempté	— 2 droits tarifaires
Affectation d'un pilote en charge des deux, le remorqueur étant exempté	— 1 droit tarifaire.

Ce qui précède montre la situation illogique que crée le cas d'une unité de navigation composite lorsqu'il n'est pas prévu au tarif. Ici, l'autorité de pilotage applique des principes contradictoires à l'avantage des pilotes. Bien que le tarif se fonde sur le type d'affectation et non sur le nombre de pilotes affectés (p. ex., on ajoute le droit d'hiver après le 1^{er} décembre, même quand un seul pilote est affecté), on impose deux droits tarifaires si l'on affecte deux pilotes. Si l'autorité décide, néanmoins, de n'affecter qu'un pilote, on perçoit deux droits si aucun des deux navires n'est exempté du paiement obligatoire, en dépit du fait que celui-ci ne s'applique pas puisqu'on recourt au service de pilotage.

Il faudrait modifier le tarif afin de couvrir les unités de navigation composites (Cf. *Titre I*, p. 196). Faute de dispositions tarifaires spécifiques, la perception d'un taux plus élevé dans pareil cas—qu'un des deux navires soit ou non exempté, qu'il y ait ou non une double affectation—est illégale.

La taille du navire n'est plus un facteur significatif puisque les petits navires ont, à toute fin pratique, disparu et fait place à des navires plus gros, à peu près tous de la même taille, pour répondre au plafond imposé par les dimensions des écluses. Le facteur déterminant est la durée de l'affectation, la vitesse perdant son importance du fait du maximum permis, bien inférieur aux possibilités de la plupart, sinon de la totalité, des navires naviguant dans ces eaux. La durée de l'affectation dépend de facteurs étrangers au navire, tels que le mauvais temps, mais surtout l'encombrement aux écluses, et qui déterminent la rapidité du trajet. Un taux forfaitaire constituait donc une solution équitable.

Le taux forfaitaire du transit complet fut fixé en 1961 à \$145 et porté à \$160 en 1962 à la suite de la grève des pilotes des circonscriptions du Saint-Laurent. Avant le début de la saison de 1962, les pilotes avaient demandé que ce taux fût porté à \$175. Leur argument majeur à l'appui de leur proposition était d'établir la parité avec le taux de trajet en vigueur dans la circonscription de Kingston (pièce 1540h). Aucun accord n'étant intervenu au cours des négociations de l'hiver, ce poste constitua l'une des revendications pour lesquelles les pilotes de Cornwall firent grève. Dans le règlement de compromis, l'autorité concéda une augmentation en retour de l'engagement des pilotes à ne pas demander d'autre augmentation dans les trois années suivantes. Le tarif fut modifié en conséquence.

Le taux est demeuré inchangé, mais, comme les autres postes du tarif, on l'augmenta par l'artifice des majorations générales depuis 1965.

Les taux des transits partiels ne posèrent d'abord aux pilotes aucun problème d'ordre pratique jusqu'à ce qu'ils devinssent plus fréquents, bien

qu'encore rares. La règle était et est encore que les droits pour un transit partiel consistent en une fraction du taux forfaitaire correspondant à la distance parcourue. Les pilotes réussirent à faire modifier la règle dans deux cas particuliers, de sorte que le transit partiel, nonobstant la distance parcourue, commande un droit plus élevé. En 1965, de tels taux spéciaux furent établis pour les transits partiels jusqu'au quai Côte-Sainte-Catherine, soit \$40 à destination ou en provenance de l'écluse de Saint-Lambert, et \$160 à destination ou en provenance de l'écluse Snell, étant entendu que le droit serait de \$180 si le transit complet avait lieu après l'arrêt au quai Côte-Sainte-Catherine. En 1967, on fit aussi une exception pour des trajets entre l'écluse de Saint-Lambert et le port de Valleyfield: \$96 plus un droit de \$25 d'amarrage et de désamarrage à Valleyfield.

Au cours des négociations d'hiver de 1966, les pilotes demandèrent une majoration de \$50 des taux de base à titre de rémunération de la partie d'un trajet de pilotage située hors des limites de la circonscription, c.-à-d. entre Saint-Régis et l'écluse Snell et, pour les trajets partiels, l'adoption des modalités en vigueur dans la circonscription de Québec, avec la création de trois zones entre l'écluse de Saint-Lambert et la limite ouest de la circonscription, à Saint-Régis, les lignes de démarcation étant l'extrémité aval de l'écluse de Beauharnois et le pont de Valleyfield et le taux de chaque zone, le tiers du plein tarif. En fait, ils suggéraient que le transit complet fût divisé en quatre zones—le trajet de Saint-Régis à l'écluse Snell constituant la quatrième—avec une augmentation substantielle du taux de base de \$160 à \$210, sans compter la majoration applicable.

La Fédération des armateurs s'opposa à la proposition, surtout à cause de la forte augmentation du taux. En outre, conformément à la ligne de conduite suivie l'année précédente, l'autorité de pilotage refusa de modifier la structure du tarif et de traiter d'articles particuliers. La majoration de 12%, accordée en 1965, fut portée à 17%, applicable sur tous les droits de pilotage. Depuis, comme on l'a vu précédemment, cette majoration subit, d'une année à l'autre, une forte augmentation.

COMMENTAIRE

Bien que la proposition des pilotes ne prévît pas de taux de zone plus élevés pour les transits partiels (Cf. commentaire sur le système de Montréal, pp. 829 et 830), la Commission estime que le système de zones n'est qu'une solution partielle à laquelle il ne faudrait pas recourir s'il doit en résulter une grande injustice, p. ex., dans le cas d'un port ou d'un point de débarquement situé à proximité de la limite d'une zone. Elle considère plus équitable de fonder les taux sur la distance parcourue, au mille près ou sur un nombre déterminé de milles, avec un droit minimal adéquat. Il y aurait aussi moins de risques de rendre des pilotes indisponibles sans une juste compensation.

Les pilotes avaient tort en fait mais raison en droit, en déclarant n'être pas rémunérés pour la partie du trajet de pilotage entre Saint-Régis et l'écluse Snell, c.-à-d. hors des limites de leur circonscription. Le taux de trajet du tarif de la circonscription de Cornwall était et est encore considéré comme couvrant le transit complet entre les écluses de Saint-Lambert et Snell, mais l'autorité n'a pas le pouvoir de fixer des taux pour les services de pilotage assurés hors de sa circonscription. Les taux, tout comme les règlements établis par une autorité de pilotage, ne valent que dans les limites de sa circonscription (art. 329, Loi sur la marine marchande). L'autorité de pilotage, bien au fait du problème, évita, dans le tarif, de se référer à l'écluse Snell, mais mentionna plutôt «la station d'embarquement des pilotes près de Saint-Régis (P.Q.)», et recourut à un accord à l'amiable avec les pilotes au lieu de régler le problème juridique en cause. Un tel accord ne peut être qu'une solution de courte durée; le même argument, avec toutes ses conséquences juridiques, pourrait être invoqué par les pilotes de Cornwall, comme moyen de pression, chaque fois que l'occasion se présente (comme au cours des négociations d'hiver de 1970).

Maintenant que les pilotes de Cornwall sont titulaires d'un certificat d'inscription pour le bassin des Grands Lacs pour le pilotage entre Saint-Régis et l'écluse Snell, une solution temporaire serait qu'un taux applicable à cette partie du transit soit fixé par l'autorité ayant le pouvoir réglementaire pour le bassin des Grands Lacs, en vertu de l'article 375c(1)(e). L'autorité de pilotage de Cornwall, de son côté, devrait réduire son taux de trajet de sorte que le taux global du transit entre Saint-Lambert et Snell demeure raisonnable et équitable. Sans aucun doute, c'est en prévision de cette mesure que les pilotes de Cornwall menacèrent, à l'hiver 1970, de renoncer à leur inscription pour le bassin des Grands Lacs. Cette solution comporte, cependant, de nombreuses complications administratives: pilotes relevant de deux autorités distinctes au cours du même trajet.

La solution la plus simple et la seule efficace serait d'inclure le secteur Saint-Régis-Snell dans la circonscription de Cornwall (Cf. recommandation 3).

b) Tarif d'hiver

En dehors de cas spéciaux de retenue, le tarif d'hiver revêt la forme de deux taux supplémentaires: une majoration d'hiver et un droit applicable aux longs trajets.

Comme dans les autres circonscriptions du Saint-Laurent, la rémunération du second pilote lors de la formation des glacés devint un nouveau poste du tarif en 1961 lorsque l'on reconnut officiellement cet usage. Elle prit la forme de la majoration habituelle applicable à tous les trajets, entre le

1^{er} décembre et le 8 avril, indépendamment de l'affectation d'un ou de deux pilotes. Du fait du mode de taux forfaitaires, la majoration d'hiver fut fixée à \$100.

La majoration d'hiver fait partie du droit de trajet et est donc fixée au prorata de la longueur du trajet partiel. Les recettes provenant de cette source varient considérablement d'un hiver à l'autre, suivant la durée de la soi-disant saison d'hiver. En 1962, p. ex., elles ne représentaient que 5% des recettes de pilotage revenant aux pilotes, et 2.4% en 1968.

Dans un mémoire en date du 5 janvier 1966, la Corporation des pilotes recommanda une modification de structure du tarif d'hiver pour:

- (i) la perception de deux pleins droits de trajet puisque deux pilotes y sont affectés;
- (ii) l'addition du facteur temps en vue de tenir compte de la durée plus longue des affectations à cause des conditions d'hiver, c.-à-d. l'imposition, en plus du taux de base et du taux d'hiver, d'un taux horaire pour chaque heure en excès de 14.

La Fédération des armateurs s'opposa à la proposition et l'on n'accorda pas le double taux. Cependant, le droit horaire des longs trajets s'applique depuis le 1^{er} décembre 1965 bien qu'il n'ait jamais été incorporé au tarif ni ratifié par règlement. Entre le 1^{er} décembre 1965 et la fin de la saison de navigation de cette année-là, ce droit rapporta un revenu supplémentaire de \$3,005. L'accord était intervenu entre les pilotes et l'autorité de pilotage, en octobre 1965; il se lit comme suit (pièce 1540g)*:

«Que, lorsque le passage d'un navire est ralenti par les glaces ou par le trafic et dure plus de 14 heures, considérées comme durée normale d'un passage dans la circonscription, un droit de retenue de \$5 par heure ou fraction d'heure s'applique; le montant total payable n'excédera pas \$25 par jour civil de retenue du pilote.»

COMMENTAIRE

La Commission n'a nul besoin de démontrer que l'application du taux horaire depuis 1965 est illégale. C'est un autre exemple du défaut de compréhension des responsables de la nécessité et du rôle de la législation dans l'organisation du pilotage telle que prévue à la Partie VI de la Loi sur la marine marchande du Canada. En outre, bien que le taux horaire puisse se justifier, la Commission estime qu'on lui a donné un champ d'application trop large eu égard aux conditions de la circonscription.

En formulant leurs demandes, les pilotes de Cornwall n'ont fait que suivre ceux des circonscriptions de Québec et de Montréal, mais la situation n'était pas comparable; en premier lieu, il n'y a pas de véritable navigation d'hiver dans la circonscription de Cornwall; en second lieu, leur proposition

*Traduction.

ne fait aucune distinction entre les facteurs d'hiver et ceux qui existent à longueur d'année dans la circonscription de Cornwall et qui sont absents dans les autres circonscriptions.

Il serait juste de tenir compte du facteur temps lors de l'établissement du tarif, mais seulement pour la durée accrue des voyages due à l'hiver et non à des conditions telles que l'encombrement aux écluses, qui se produisent en tout temps durant la saison normale. En conséquence, la règle officiellement adoptée en octobre 1965 est fautive en ce qu'elle ne tient pas compte de cette différence fondamentale des circonstances, qui détermine la nature et les conditions du service dans la circonscription. Quand les conditions d'hiver ne prévalent pas, il est foncièrement injuste d'imposer le taux horaire dans le cas où un trajet dure plus de 14 heures par suite de l'encombrement à une écluse de la circonscription, simplement parce qu'il a lieu après le 1^{er} décembre ou avant le 8 avril.

Si l'on retient le facteur temps—qui serait justifié s'il se rattache réellement à la navigation d'hiver—il faudrait rédiger le tarif de manière à en exclure l'application au temps passé dans les écluses ou aux murs d'approche pour attendre la continuation du passage, ou aux ralentissements dus à une diminution de la vitesse en cours de route, ordonnée pour assurer une arrivée à une écluse au moment propice.

(2) AUTRES SERVICES

Mouvements

Le tarif prévoit deux taux forfaitaires pour les mouvements (*movages*, rendu par «déplacements» dans la version française du règlement)*: \$15.45 et \$30.90; le plus élevé s'applique à un mouvement qui comporte le passage d'une ou de plusieurs écluses.

Le terme «déplacement» est employé et défini dans le règlement (art. 2[g]) comme étant «le déplacement d'un navire d'un point de mouillage ou d'amarrage dans les limites d'un port». Le taux supérieur ne s'applique donc plus puisque aucune des écluses de la Voie maritime ne fait partie d'un port. Il s'appliquait au canal de Lachine et à celui de Cornwall qui sont maintenant fermés.

Comme il n'existe pas de port important dans la circonscription de Cornwall, les mouvements sont rares. Le revenu provenant de cette source représente moins de 1% du total des recettes de pilotage (Cf. tableau, p. 1032).

(3) INDEMNITÉS

a) *Retenue*

Le droit de retenue est, en importance, la deuxième source de revenus. Le chiffre en a presque triplé en 1965 (de \$9,298.67 en 1964 à \$26,701.17)

*Se référer au *Titre I*, page 246, quant aux remarques de la Commission sur la propriété de ce terme.

parce que le temps de retenue non indemnisé a été réduit de 2 à 1 heure. La cause principale des retenues était l'attente pour embarquer à l'écluse Snell ou, le plus souvent, à celle de Saint-Lambert lorsque l'encombrement retardait les navires. La situation s'est améliorée depuis, surtout par une meilleure procédure d'affectation (Cf. plaintes au sujet de la double retenue à l'écluse de Saint-Lambert, p. 803).

Il existe trois sortes de retenues:

- (i) à une station d'embarquement en attente de l'arrivée d'un navire;
- (ii) temps d'inactivité dans un port ou en un lieu de débarquement, en cours de route, durant le chargement de marchandises;
- (iii) temps d'inactivité en cours de route à cause d'une panne de machine.

Sauf dans le premier cas, la disposition relative à la retenue reste conforme à la nature et à l'objet du droit de retenue (Cf. *Titre II*, pp. 169 et suiv.) et ne s'applique qu'aux retards imputables au navire et non à ceux qui lui sont étrangers tels que le mauvais temps ou un sinistre maritime ayant une cause autre qu'une panne de machine.

Il est injuste, cependant, d'imposer une pénalité pour le temps qu'un pilote passe à une station d'embarquement pour attendre l'arrivée d'un navire en route, surtout si la cause du retard est étrangère au navire.

C'est une des obligations essentielles des pilotes de se tenir disponibles aux zones d'embarquement, en attente de l'arrivée des navires, et le contrat de pilotage dans le cas d'un navire en route ne prend effet qu'à l'embarquement du pilote. L'E.T.A. à une station d'embarquement n'est qu'une simple indication destinée à faciliter l'affectation des pilotes et à améliorer leurs conditions de travail. Il ne faut pas confondre un éclusage avec le départ d'un poste d'amarrage. Dans ce dernier cas, la décision du moment du départ appartient au capitaine; en conséquence, lorsqu'il demande qu'un pilote se présente à une certaine heure, il est raisonnable de l'obliger à payer la retenue si le départ est considérablement retardé. La situation à une écluse est cependant tout à fait différente en ce que l'heure d'arrivée d'un navire dans la zone de l'écluse où le pilote doit embarquer dépend de facteurs hors de contrôle du capitaine et qu'il ne peut apprécier, p. ex., la rapidité des opérations de la Voie maritime, la densité du trafic, l'adresse de ceux qui manœuvrent d'autres navires durant les opérations d'éclusage et, parfois, l'interruption des opérations par suite d'un sinistre maritime ou de fausse manœuvre d'un autre navire.

Aucun problème ne se poserait si l'on maintenait une réserve de pilotes aux écluses de Saint-Lambert et Snell puisque le contrat de pilotage n'intervient qu'à l'embarquement du pilote. Les navires ne devraient pas être pénalisés du fait qu'on autorise les pilotes à rester chez eux aussi longtemps que possible afin d'améliorer leurs conditions de travail. Le préposé aux

affectations doit fixer l'heure d'affectation en se basant sur son expérience et les dernières informations sur le trafic, et suffisamment à l'avance pour lui permettre de désigner un autre pilote si le premier est retardé en cours de route ou ne se présente pas. Il faudrait donc supprimer cette disposition (Cf. recommandation analogue concernant le tarif de la circonscription de Montréal, pp. 834 et 835, et autres observations, pp. 786 à 789, 807 et 808).

b) Annulation

Le tarif contient la disposition habituelle relative à l'annulation. Le taux est de \$10.30 (plus la majoration générale) auquel s'ajoute un droit de retenue si l'annulation a lieu plus d'une heure après l'heure d'affectation, à condition que le pilote se soit présenté à bord (Cf. observations, p. 500).

Le revenu provenant de cette source est toujours minime (Cf. p. 1032).

c) Indemnité de déplacement et frais de transport

Le tarif prévoit que les frais réels engagés par les pilotes pour atteindre les stations ou tout autre lieu d'embarquement dans la circonscription sont imposés au navire à titre de droits de pilotage; les frais de transport à destination et en provenance de l'écluse de Saint-Lambert font l'objet d'un droit forfaitaire de \$3 (plus la majoration générale). Comme on l'a vu plus haut, le transport entre Cornwall et l'écluse Snell est assuré par une société de taxis aux termes d'un contrat passé avec le ministère des Transports. C'est ainsi que les droits perçus des navires à ce titre sont versés au Receveur général du Canada en remboursement des débours du ministère (Cf. pp. 1019 à 1021). Dans le cas des frais de déplacement à destination et en provenance de Valleyfield et de l'écluse Côte-Sainte-Catherine, l'autorité impose aux navires un montant forfaitaire de \$7 au lieu des frais réels engagés. La majoration ne s'applique pas (pièce 1540f).

Les droits provenant de cette source sont importants mais, on l'a vu, ils ne reviennent qu'en partie aux pilotes et n'augmentent pas leur revenu net. Quant à l'incidence de ces droits, cf. tableau, page 1032.

COMMENTAIRE

On a tort, en principe, de faire du coût réel du transport par voie de terre des pilotes à destination et en provenance d'une affectation un élément des droits de pilotage. La considération pécuniaire du contrat de pilotage doit être pleinement couverte par les droits figurant dans les règlements et il est illégal qu'une partie en soit soumise à une décision administrative ou aux circonstances, ce qui fait que le montant varie d'un cas à l'autre et dépend de facteurs tels que le genre de transport emprunté, le nombre de pilotes transportés en même temps ou par voyage aller et retour, ou encore la distance entre la résidence du pilote et la zone d'embarquement. Les taux

devraient être fixés de sorte que les droits de pilotage qu'un navire non exempté est appelé à payer soient exactement les mêmes, qu'un pilote soit employé ou non (Cf. *Titre I*, pp. 166 à 170).

Le remboursement aux pilotes de leurs frais de déplacement est une question de régie interne. Dans les circonscriptions comme celles de Québec et Montréal (exception faite de l'écluse de Saint-Lambert, cf. observations, pp. 834-835, les pilotes supportent leurs propres frais; dans certaines circonscriptions telles que celle de la Colombie-Britannique, on les rembourse sur les recettes brutes de la circonscription des frais qu'ils ont réellement engagés et le montant n'en figure pas dans les droits de pilotage. Ces frais de transport sont considérés comme partie des dépenses nécessaires pour assurer le service de pilotage et interviennent dans l'établissement des taux. Il faudrait donc abroger ces dispositions du tarif et établir des taux tout compris à un niveau suffisant pour assurer aux pilotes une rémunération nette adéquate, une fois les frais de déplacement payés (Cf. *Titre I*, p. 170 et pp. 207 à 209).

(4) COÛT DU SERVICE À LA COURONNE

Comme dans les autres circonscriptions où le Ministre est l'autorité de pilotage, la direction et l'administration de la circonscription et le service sont assurés par des employés du ministère des Transports qui fournit les fonds nécessaires.

Dans la circonscription de Cornwall, ces fonds se limitent aux sommes nécessaires pour assurer le maintien et le fonctionnement des bureaux de pilotage et de la station de pilotes à l'écluse de Saint-Lambert. Il n'existe pas de service de bateau-pilote et il n'y a pas lieu de fournir aux pilotes un appareil radiophonique portatif puisque la très haute fréquence est obligatoire pour les navires qui transitent dans la Voie maritime.

Ces installations, avec leur personnel administratif, sont partagées avec les pilotes des circonscriptions contiguës. Au regard des détails sur la contribution de la circonscription de Cornwall aux dépenses engagées par le ministère des Transports pour le pilotage, se référer au *Titre I*, appendice IX, pages 671 et suivantes.

7. RÉMUNÉRATION DES PILOTES ET MODE DE MISE EN COMMUN

(1) MODE DE RÉMUNÉRATION ET DE MISE EN COMMUN

L'article 9(1) du règlement de la circonscription porte que chaque pilote est fondé à recevoir les droits de pilotage pour les services qu'il a personnellement assurés. C'est ainsi qu'il n'existe pas officiellement de mise en

commun et que les droits perçus à titre de paiement obligatoire doivent être versés au Receveur général du Canada car, à cause du mode d'affectation, aucun pilote ne peut y prétendre, en vertu de l'article 351(1)(b) de la Loi sur la marine marchande du Canada, et il n'existe ni caisse des pilotes (art. 351[2]) ni caisse de dépenses de l'autorité de pilotage (Cf. *Titre I*, pp. 108 et suiv.).

La situation de fait est cependant différente: les pilotes sont rémunérés par un mode de mise en commun qu'ils ont institué et dirigent eux-mêmes.

Contrairement à ce qu'il en est dans les circonscriptions de Québec et de Montréal, la mise en commun n'est vraiment pas nécessaire, du fait que la valeur pécuniaire des trajets (affectations) consiste toujours en un taux forfaitaire et la moyenne en est, de ce fait, déjà établie. La plupart des affectations concernent des transits complets et chaque pilote resté entièrement disponible est assuré de gains globaux sensiblement les mêmes que ceux de ses collègues, du fait que le mode d'affectation garantit un nombre égal d'affectations. Les pilotes adoptèrent sans doute ce mode de rémunération parce qu'un régime de pilotage dirigé dans lequel leur statut est celui d'employés ou d'employés *de facto* appelle nécessairement le salariat ou la mise en commun. Il permet aussi aux pilotes de bénéficier, en fait sinon en droit, des recettes qui proviennent du paiement obligatoire. La raison la plus évidente, cependant, est que la mise en commun offre le mode le plus facile de financement des opérations de la corporation (quoique totalement illégal dans le cas d'une corporation formée sous le régime de la Partie II de la Loi fédérale sur les corporations) et assure la répartition au prorata des dépenses engagées au bénéfice du groupe.

Les pilotes ont adopté la même procédure de mise en commun que ceux du port de Montréal et obvié au problème du financement des parts des pilotes en ne procédant à des distributions qu'à mesure de la perception des droits.

La différence majeure est la division de l'année financière en deux périodes de mise en commun distinctes régies par des règles différentes: *mise en commun normale* et *mise en commun d'hiver*.

Les règles de mise en commun sont contenues dans le règlement n° 2 de la corporation, modifié (pièce 806), le règlement n° 14 du 25 août 1965 en étant la modification la plus récente (quant à la légalité de ces règlements, cf. *Titre I*, pp. 100 et suiv.). Les dispositions initiales du règlement furent basées sur la procédure de mise en commun des pilotes de fleuve de Montréal aux termes de laquelle chaque distribution est finale. Dans la pratique, cependant, on ne les observe pas. Le partage s'étend sur toute la période de mise en commun et des distributions anticipées ont lieu de temps à autre.

Le fonds commun comprend tous les droits de pilotage payés par les navires, sauf les bonis fixés dans le tarif et les droits de retenue, d'annulation

et de régulation de compas. Conformément au règlement, les droits de retenue qui n'entrent pas dans la mise en commun sont censés se limiter aux droits payés pour le temps d'attente à bord; en fait, le fonds commun ne comprend aucune recette provenant des droits de retenue.

Les dettes de la corporation et les dépenses de groupe sont acquittées sur le fonds commun au fur et à mesure de leur échéance, mais les droits de pilotage qui ne sont pas soumis au partage sont payés en totalité aux pilotes auxquels ils reviennent, lors de la première distribution suivant leur perception.

Des distributions anticipées ont lieu sur décision du conseil d'administration et selon le montant qu'il fixe. Il est d'usage de procéder à une distribution anticipée tous les quinze jours durant la saison de navigation, normalement de \$500. S'il existe un excédent, l'avance est portée à \$1,000, habituellement en août et à la fin de novembre.

a) *Mise en commun normale*

La période normale de mise en commun s'étend du commencement de la saison à la fin d'octobre.

On calcule le partage en fonction du montant global des droits versés au fonds commun, gagnés ou échéant au cours de la période de mise en commun, déduction faite des dépenses de fonctionnement de la corporation et des dépenses de groupe autres que celles payées pour le compte des pilotes individuellement.

Comme dans les autres corporations du Saint-Laurent, les droits de partage sont calculés suivant une formule complexe basée sur le nombre d'affectations et sur la disponibilité. Tous les pilotes justifiant de la disponibilité maximale reçoivent une part entière. Toute différence minimale dans le nombre d'affectations résultant de l'application du tour de rôle est réajustée par l'octroi d'une part entière, même avec un nombre total de tours inférieur de deux à la moyenne maximale, c.-à-d. le nombre moyen de tours que réunissent les pilotes constamment disponibles. On ne l'arrondit pas au chiffre suivant, si bien que le nombre de tours de partage de la plupart des pilotes comporte une fraction de tour. On détermine une part partielle en déduisant d'une part entière la valeur des tours manqués en excès de deux sur la moyenne.

A la fin de la période de mise en commun, on calcule le nombre moyen de tours donnant droit à une part entière et l'on détermine la part revenant à chaque pilote comme il est dit ci-dessus, ainsi que le solde qui lui est dû après déduction des distributions anticipées et des sommes payées pour son compte (cotisations à la Fédération, à la Guilde, droit d'entrée et primes d'assurance).

Circonscription de pilotage de Cornwall

Chaque affectation compte normalement pour un tour. Le règlement ne prévoit $\frac{1}{2}$ tour que pour des trajets de très courte durée, et par décision du conseil d'administration. Les mouvements et l'affectation au pilotage spécial d'un remorqueur et d'un remorqué sont comptés comme tours ou fraction de tour, suivant la décision du conseil d'administration. La pratique suivie (non énoncée dans le règlement) consiste à accorder le nombre de tours ou fraction de tour correspondant au montant des droits gagnés pour de telles affectations comparativement aux affectations à des trajets normaux.

En règle générale, les tours manqués par un pilote durant les périodes d'absence ne lui donnent pas droit à la péréquation. On fait deux exceptions: en cas de décès d'un proche immédiat du pilote, il a droit à quatre jours d'absence pour lesquels on lui accorde deux tours aux fins d'affectations et de mise en commun; les tours fictifs octroyés aux membres du conseil d'administration comptent aussi pour la mise en commun. On accorde maintenant $\frac{1}{2}$ tour pour chaque jour ou fraction de jour que consacre un administrateur aux affaires de la corporation. En 1961, le nombre de tours ainsi accordés fut porté à un tour fictif par jour, mais, en 1965, une modification rétablit la règle antérieure.

Le tableau suivant donne le détail et la valeur pécuniaire des tours fictifs accordés de 1960 à 1969:

TOURS FICTIFS ADMINISTRATIFS

Année	Total des tours fictifs	Nombre de pilotes participants	Valeur nette du tour de partage	Valeur pécuniaire des tours fictifs	Montant payé par la Fédération pour les tours fictifs
1960.....	1	1	\$111.50	\$111.50	\$80.00
1961.....	n/a	n/a	139.38	n/a	1,957.50
1962.....	n/a	n/a	154.08	n/a	néant
1963.....	n/a	n/a	150.86	n/a	néant
1964.....	n/a	n/a	153.14	n/a	néant
1965.....	19	5	168.54	3,202.26	néant
1966.....	11.5	5	176.15	2,025.73	néant
1967.....	21	5	183.89	3,861.69	néant
1968.....	20	5	198.28	3,965.60	198.40
1969.....	10	5	208.72	2,087.20	néant

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 823.

b) Mise en commun d'hiver

La mise en commun d'hiver ne correspond pas à la dite saison d'hiver (Cf: p. 1037) et ne comprend que la dernière partie de la saison de navigation, à partir du 1^{er} novembre.

Les pilotes de Cornwall décidèrent d'adopter ce mode de mise en commun spécial parce que d'autres modes encourageaient l'absentéisme en fin de saison alors que les services de chaque pilote étaient le plus nécessaires. P. ex., avec un mode basé sur la péréquation des trajets, un pilote dont le nombre de tours dépassait la moyenne n'avait aucun intérêt à continuer de piloter.

On introduisit la mise en commun d'hiver par une modification apportée au règlement le 9 octobre 1964. Les pilotes constamment disponibles partageaient également, indépendamment du nombre de tours à leur crédit. Pour chaque jour d'absence pendant la période concernée, on déduisait $\frac{1}{2}$ tour de la part entière.

Après l'expérience acquise à l'automne 1964, on changea, par une modification apportée au règlement le 15 décembre 1964, le critère de la mise en commun d'hiver, substituant aux tours la disponibilité. Un pilote constamment disponible reçoit maintenant une part entière; celui qui a été absent reçoit une part au prorata du nombre de jours de sa disponibilité durant la période de la mise en commun d'hiver. On établit la valeur de chaque jour de disponibilité en divisant le montant total des droits gagnés durant cette période de mise en commun par le nombre total de «journées de pilote».

(2) REVENU DE PILOTAGE

La rémunération des pilotes de Cornwall peut se définir comme le revenu reçu du fonds commun (leurs parts des mises en commun normale et d'hiver plus les paiements effectués pour leur compte sur la mise en commun normale), leur part de dépenses de groupe, et les droits non mis en commun (sauf le remboursement de leurs dépenses personnelles) qu'ils ont gagnés. Il n'y a pas de retenues pour une caisse des pilotes ou caisse de retraite.

Les pilotes de Cornwall sont pleinement remboursés (ou du moins dédommagés) des frais de transport par voie de terre qu'ils engagent pour rejoindre une affectation, quelle qu'elle soit, ou en revenir (Cf. p. 1040). Il faut en tenir compte lorsqu'on compare ces gains avec ceux des pilotes d'autres circonscriptions où l'on n'effectue pas de tels remboursements (p. ex., les pilotes de Québec et ceux de Montréal).

Le tableau suivant montre, de 1960 à 1969, le nombre de pilotes participant au partage des mises en commun normale et d'hiver, le nombre de ceux ayant reçu une part entière et le montant de cette part, enfin le montant maximal qu'a reçu des deux mises en commun un pilote constamment disponible durant la saison de navigation.

Circonscription de pilotage de Cornwall

GAINS MIS EN COMMUN

Année	Mise en commun normale			Mise en commun d'hiver			Total
	Nombre total de pilotes participants	Nombre de pilotes ayant reçu des parts entières	Montant de la part entière	Nombre total de pilotes participants	Nombre de pilotes ayant reçu des parts entières	Montant de la part entière	Part entière des deux mises en commun
1960.....	35	15	\$10,837.80	néant	néant	néant	\$10,837.80
1961.....	32	22	12,167.87	néant	néant	néant	12,167.87
1962.....	33	19	13,319.02	néant	néant	néant	13,319.02
1963.....	32	22	11,948.47	néant	néant	néant	11,948.47
1964.....	36	21	13,738.34	31	30	\$ 513.71	14,252.05
1965.....	38	26	14,629.38	34	33	676.24	15,305.62
1966.....	39	27	14,948.20	35	35	557.04	15,505.24
1967.....	37	33	14,200.59	36	36	859.41	15,060.00
1968.....	37	33	13,796.80	37	36	1,084.97	14,881.77
1969.....	37	32	15,163.31	35	32	1,230.94	16,394.25

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 823.

Les gains non mis en commun comprennent les droits de retenue et d'annulation, la rémunération supplémentaire pour l'aide aux brise-glace, les indemnités de déplacement et les dépenses de déplacement remboursées. Ce dernier poste est incomplet du fait qu'on n'y inclut pas les dépenses de déplacement des pilotes entre Cornwall et l'écluse Snell, payées par le ministère des Transports.

Les gains totaux de 1960 à 1969 non mis en commun (dont chaque pilote reçoit un pourcentage différent) sont les suivants:

GAINS NON MIS EN COMMUN

Année	Retenue	Dépenses personnelles
1960.....	\$48,190.23	\$15,885.92
1961.....	9,665.87	10,110.10
1962.....	10,708.61	11,592.10
1963.....	10,495.60	9,737.25
1964.....	11,992.37	11,543.90
1965.....	33,099.61	13,672.82
1966.....	34,994.21	15,118.27
1967.....	30,689.49*	15,348.10
1968.....	31,951.49*	14,820.36
1969.....	25,691.70	15,295.89

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 823.

*Y compris les droits relatifs aux brise-glace.

Comme il n'existe pas de système de classes, il y a peu de différence d'une année à l'autre dans le revenu total que chaque pilote tire des gains mis en commun et de ceux qui ne le sont pas (frais de déplacement exclus), comme le montre clairement le tableau suivant où figure, pour 1961 à 1969, le nombre de pilotes dont la rémunération s'inscrit dans les divers échelons, en milliers de dollars. Chaque trait indique l'échelon où se situe la rémunération nette moyenne par pilote à l'effectif moyen annuel.

TABLEAU COMPARATIF DES ÉCHELONS DE REVENU

Échelle de revenu net*	Nombre de pilotes participant au partage									
	1961†	1962†	1963	1964‡	1965	1966	1967	1968	1969	
\$16,000—\$17,000.....					1	4			31	
15,000— 16,000.....					26	26	19	12	2	
14,000— 15,000.....				3	4	3	16	22	1	
13,000— 14,000.....		5		24				1	1	
12,000— 13,000.....		22		1	1		1	1	1	
11,000— 12,000.....	26	1	27			1		1		
10,000— 11,000.....	3	3	3		1	1				
9,000— 10,000.....		1	1	1	1		1			
8,000— 9,000.....	1				1					
7,000— 8,000.....				1						
6,000— 7,000.....						1				
5,000— 6,000.....										
4,000— 5,000.....				1					1	
3,000— 4,000.....				1	1					
2,000— 3,000.....				1		2				
1,000— 2,000.....	1			3	2	1				
0— 1,000.....		1	1							
NOMBRE TOTAL DE PILOTES PARTICIPANTS.....	31	33	32	36	38	39	37	37	37	

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce '823.

*Avant impôts et déductions personnelles, mais après les primes d'assurance obligatoire et les dépenses de groupe, y compris la part de contribution aux dépenses de la Corporation et les cotisations à la Guilde de la marine marchande et à la Fédération des pilotes.

†Droits de retenue et cotisations à la Fédération (y compris celles à la Guilde) ajoutés, au prorata du nombre de pilotes.

‡Droits de retenue ajoutés, au prorata du nombre de pilotes.

Le tableau suivant indique la rémunération moyenne des pilotes, aux sens principaux donnés à l'expression (Cf. p. 519), calculée d'après le total des recettes de pilotage revenant directement ou indirectement aux pilotes sur la base du pilote à l'effectif moyen annuel. Au regard des pilotes de port de Montréal, les chiffres moyens correspondent de très près à la

Circonscription de pilotage de Cornwall

rémunération réelle revenant à la plupart des pilotes puisque leur part du fonds commun se fonde sur la totalité des droits gagnés et que la plupart d'entre eux ont reçu une pleine et égale part.

RÉMUNÉRATION MOYENNE PAR PILOTE À L'EFFECTIF MOYEN ANNUEL

Année	Part du revenu total revenant aux pilotes*		Part moins cotisations à la caisse de retraite	Part moins dépenses administratives de la Corporation†		Contribution procentuelle par pilote à l'effectif moyen annuel
	Montant	Accroissement ou décroissance procentuel depuis 1961		Montant	Accroissement ou décroissance procentuel depuis 1961	
1961.....	\$11,781.79	—	néant	\$ 11,585.60	—	3.1%
1962.....	13,462.17	14.3	neant	13,197.07	13.9	3.1
1963.....	12,092.43	2.6	néant	11,724.86	1.2	3.1
1964.....	13,803.07	17.2	néant	13,391.59	15.6	3.0
1965.....	14,751.34	25.2	néant	14,267.81	23.2	2.6
1966.....	15,289.12	29.8	néant	14,741.70	27.2	2.6
1967.....	15,456.78	31.2	néant	14,763.93	27.4	2.6
1968.....	16,170.81	37.3	neant	15,438.58	33.3	2.7
1969.....	17,011.61	44.4	néant	16,457.21	42.0	2.7

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 823.

*Y compris le droit d'entrée, mais non compris la part de revenus payée aux aspirants pilotes et les droits de transport.

†Y compris la valeur des tours fictifs, sauf pour les années 1961 à 1964 (données non accessibles); cf. tableau page 1044.

COMMENTAIRE

La Commission a déjà souligné qu'avant de comparer les chiffres donnés comme rémunération des pilotes des diverses circonscriptions, il faudrait les réduire à un dénominateur commun. La circonscription de Cornwall ne fait pas exception. P. ex., les frais de déplacement payés aux pilotes de Cornwall ne comprennent pas le coût de leur transport entre Cornwall et l'écluse Snell qu'assume le ministère des Transports et qui est repris des navires concernés. En outre, par suite de l'absence de caisse de retraite, la comparaison avec les circonscriptions dotées d'une caisse devrait intervenir avant la déduction des cotisations.

De même, pour la comparaison avec la rémunération réelle reçue par les pilotes de leur corporation professionnelle, une grande circonspection s'impose à cause des variantes importantes dans les règles de mise en commun et la procédure comptable. P. ex., les pilotes de Cornwall établissent la part de chaque pilote avant déduction de ses contributions obligatoires à la Guilde, à la fédération et à l'assurance-groupe. Cette procédure fut certainement adoptée du fait que les primes d'assurance médicale et hospitalière varient suivant l'état civil du pilote et le nombre de personnes

à charge. Dans d'autres modes de mise en commun où ces déductions sont les mêmes pour tous les pilotes, on en considère le montant total comme une dépense de groupe, déduite du fonds commun avant le partage; système manifestement illogique, mais qui comporte certains avantages du point de vue fiscal.

Les pilotes de Cornwall se plaignent surtout que leurs revenus sont inférieurs à ceux de Kingston, pour un travail comparable (Cf. pp. 1030-1031). Leur plainte serait fondée, n'était le fait que la rémunération des pilotes de Kingston, par suite de l'organisation spéciale des services de pilotage dans le «bassin des Grands lacs», tend à être trop élevée par rapport aux normes canadiennes à cause d'augmentations accordées à la suite des revendications de leurs collègues américains. De fait, ils recherchent la parité avec la rémunération des pilotes américains de la circonscription n° 1 des Grands Lacs. Le problème subsistera, à moins que l'on ne modifie fondamentalement l'organisation du pilotage sur les Grands Lacs.

8. ADMINISTRATION FINANCIÈRE

Les circonscriptions de Cornwall et de Montréal suivent la même procédure financière au regard de l'administration et ces deux circonscriptions sont administrées par le même personnel du ministère des Transports et par les mêmes bureaux de pilotage situés à Montréal (le surveillant de la circonscription de Montréal est également celui de la circonscription de Cornwall). La description de l'administration financière de la circonscription de Montréal (Cf. pp. 862 et suiv.) s'applique donc *mutatis mutandis*, sauf quelques variantes mineures qui seront indiquées.

Le surveillant envoie les factures, perçoit les droits et les remet en totalité (sauf les droits de pilotage imposés au regard du transport des pilotes entre Cornwall et l'écluse Snell) à la Corporation des pilotes de Cornwall, bien que le règlement porte l'obligation pour le surveillant de verser à chaque pilote les droits qu'il a personnellement gagnés et que les droits perçus du fait du paiement obligatoire doivent être versés au Receveur général du Canada (il n'existe pas de caisse de retraite et les frais de fonctionnement de la circonscription sont supportés par le ministère des Transports). Il n'y a aucune déduction de quelque nature puisqu'il n'existe pas de caisse des pilotes ni de caisse de retraite créées sous le régime de la Partie VI de la loi, ni service de bateau-pilote, ni droit de radiotéléphones. Les seuls droits de pilotage non remis à la corporation sont ceux qu'acquittent les navires pour le transport des pilotes entre Cornwall et l'écluse Snell. Comme ce service est assuré pour le compte du ministère des Transports par une société de taxis locale, ces droits perçus sont versés au Receveur général du Canada (Cf. pp. 1019 à 1021).

Circonscription de pilotage de Cornwall

Pour le coût du service à la Couronne, l'entretien et le fonctionnement des bureaux et des stations de pilotes, cf. page 1041.

Le surveillant présente un unique rapport annuel pour les deux circonscriptions placées sous sa juridiction. En plus d'une section générale portant sur l'organisation du bureau central commun aux deux circonscriptions, le rapport contient une section distincte relative à chaque groupe de pilotes donnant, entre autres, les statistiques de leurs gains. Il ne contient aucun renseignement sur le coût au gouvernement du fonctionnement des circonscriptions (il est indiqué dans les rapports financiers du ministère des Transports).

Le tableau suivant indique, pour la période de 1961 à 1968, le total des droits payables pour services de pilotage assurés par les pilotes ou au titre du paiement obligatoire au cours de chaque saison de navigation, y compris les droits imposés pour le transport des pilotes entre Cornwall et l'écluse Snell.

RECETTES BRUTES DE PILOTAGE

Année	Droits bruts gagnés		Droits de transport payables		Droits bruts de pilotage gagnés moins droits de transport
	Total	Accroissement pro-centuel depuis 1961	Aux pilotes	Au Receveur général du Canada	
1961.....	\$401,321.74	—	\$19,279.43		\$382,042.31
1962.....	448,713.06	11.8	\$11,609.85	\$ 9,512.60	427,590.61
1963.....	406,525.14	1.3	9,646.65	9,907.63	387,070.86
1964.....	478,592.97	19.3	11,540.80	11,560.40	455,491.77
1965.....	607,451.39	51.4	14,064.22	11,976.00	581,411.17
1966.....	647,681.55	61.4	15,708.14	22,983.90	608,989.51
1967.....	647,681.21	61.4	16,340.58	22,144.20	609,176.43
1968.....	628,631.55	56.6	15,903.98	19,193.00	593,534.57

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 534b.

Chapitre D

RECOMMANDATIONS

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

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
DIVISION OF THE PHYSICAL SCIENCES
DEPARTMENT OF CHEMISTRY
5780 S. UNIVERSITY AVENUE
CHICAGO, ILLINOIS 60637
TEL: (773) 835-3100
FAX: (773) 835-3101
WWW: [WWW: http://www.uchicago.edu](http://www.uchicago.edu)

Chapitre E

APPENDICES

APPENDICE A

Sinistres, accidents et incidents maritimes impliquant des pilotes de Cornwall.

(1) Tableau comparatif—1959 à 1968

(2) Détail des sinistres—*a*) 1964

b) 1967

APPENDICE B

Volume de travail du pilote Willie Watier.

(1) Graphiques—*a*) mai 1964

b) septembre 1964

(2) Tableaux comparatifs—*a*) mois de mai et septembre, 1964

b) volume de travail du pilote Willie Watier et du pilote le plus actif au cours des mois les plus chargés et les moins chargés—1962, 1963 et 1964.

APPENDICE C

Affectations (trajets) mensuelles des pilotes de Cornwall.

(1) Graphiques—*a*) Années 1963, 1964 et 1966

b) Années 1967, 1968 et 1969

(2) Tableau—Nombre total mensuel de trajets—1963 à 1969.

SINISTRES, ACCIDENTS ET INCIDENTS MARITIMES

Détails	1959	1960	1961
A. EN COURS DE NAVIGATION			
I. SINISTRES MAJEURS (avec ou sans perte de vie).....	0	1	0
II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)			
a) Échouements mineurs.....	1	0	3
b) Avaries mineures au navire.....	0	1	0
III. ACCIDENTS (sans avarie au navire).....	1	1	3
IV. INCIDENTS (sans aucun dommage).....	0	0	0
	0	1	0
	1	3	3
B. AU COURS DE L'ACOSTAGE, DE L'APPAREILLAGE, AU MOUILLAGE OU À L'ÉCLUSE			
I. SINISTRES MAJEURS (avec ou sans perte de vie).....	0	0	0
II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)			
a) Échouements mineurs.....	0	0	0
b) Avaries mineures au navire:			
(i) Heurt d'un quai ou d'une installation....	0	1	3
(ii) Collision avec un bâtiment au cours de l'accostage ou de l'appareillage.....	0	0	0
(iii) Collision avec un bâtiment au mouillage ou à l'écluse.....	3	1	0
(iv) Heurt d'un mur ou d'une défense.....	0	4	6
(v) Heurt du mur d'une écluse ou d'une défense.....	0	2	9
(vi) Heurt d'une porte d'écluse ou de sa défense.....	0	1	0
(vii) Heurt d'un pont.....	0	0	0
(viii) Autres.....	0	0	0
III. ACCIDENTS (sans avarie au navire)	3	9	18
a) Dommages à un quai ou à une installation..	0	0	0
b) Dommages aux bouées.....	0	0	0
c) Dommages à une écluse:			
(i) Heurt d'un mur d'approche ou d'une défense.....	3	1	5
(ii) Heurt du mur d'une écluse ou d'une défense.....	7	1	1
(iii) Heurt d'une porte d'écluse ou de sa défense.....	7	3	1
d) Dommages à un pont.....	1	0	0
IV. INCIDENTS (sans aucun dommage).....	18	5	7
	0	0	0
	21	14	25
TOTAL GÉNÉRAL.....	22	17	28

A(1)

IMPLIQUANT DES PILOTES DE CORNWALL—1959 à 1968

1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
0	0	0	0	0	0	1
0	2	0	1	0	2	0
0	1	0	0	1	0	0
0	3	0	1	1	2	0
0	0	1	0	0	0	0
3	4	8	6	2	1	0
3	7	9	7	3	3	1
0	0	0	0	0	1	2
0	1	2	0	1	0	4
1	0	0	0	0	1	0
0	0	0	0	0	0	0
1	0	0	2	0	0	0
2	4	8	4	7	4	4
13	1	11	9	11	4	6
0	0	0	0	0	0	0
0	1	0	0	0	0	0
0	1	0	0	1	0	0
17	8	21	15	20	9	14
0	0	0	0	0	0	0
0	0	1	0	0	0	0
0	3	0	1	3	1	0
2	0	1	0	3	2	2
4	5	1	0	0	1	0
1	0	0	0	0	0	0
7	8	3	1	6	4	2
1	0	0	1	2	0	4
25	16	24	17	28	14	22
28	23	33	24	31	17	23

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièces 1451 et 1467.

Appendice A(2) (a)

SINISTRES, ACCIDENTS ET INCIDENTS MARITIMES
IMPLIQUANT DES PILOTES DE CORNWALL
1964

L'année 1964 est celle où s'est produit le plus grand nombre d'événements de ce genre au cours de la dernière décennie (Cf. appendice A[1] p. 1054) et dont voici les détails.

A. EN COURS DE NAVIGATION

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

Néant.

II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)

Néant.

III. ACCIDENTS (sans avarie au navire)

10 juin—*Beaverelm* heurte une bouée dans le lac Saint-Louis—cause: vent violent.

IV. INCIDENTS (sans aucun dommage)

1. 15 janvier—*Middlesex Trader* s'échoue dans la Voie maritime.
2. 23 avril—*Hadar* talonne le fond dans le Gray's Reef Passage—les autorités américaines en sont informées.
3. 9 mai—*Antiope* s'échoue en amont de l'écluse Côte-Sainte-Catherine—cause: vent.
4. 30 mai—*Irish Pine* s'échoue dans la Voie maritime au cours d'une manœuvre.
5. 17 juillet—*Tautra* heurte la rive du canal près de la bouée 12B, en descendant et en approchant de l'écluse amont Beauharnois—cause: panne de l'appareil à gouverner.
6. 14 septembre—*Prins Casimir* s'échoue dans le lac Saint-François—cause: erreur du pilote.
7. 1^{er} octobre—*Halifax City* heurte la berge du canal—cause: embarquée.
8. 15 octobre—*Middlesex Trader* talonne le fond dans le lac Saint-Louis.

B. AU COURS DE L'ACCOSTAGE, DE L'APPAREILLAGE, AU MOUILLAGE OU À L'ÉCLUSE

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

Néant.

II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)

a) Échouements mineurs

1. 3 mai—*Irish Pine* s'échoue sur un banc de sable en descendant le lac Saint-Louis, après avoir levé l'ancre babord.
2. 1^{er} novembre—*World Felicia*, montant, s'échoue sur le côté sud du chenal, en amont de l'écluse Côte-Sainte-Catherine—cause: défaillance mécanique d'un coupe-circuit occasionnant le manque d'énergie électrique.

b) Avaries mineures au navire

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

Néant.

- (ii) Collision avec un bâtiment au cours de l'accostage ou de l'appareillage
Néant.
- (iii) Collision avec un bâtiment au mouillage ou à l'écluse
Néant.
- (iv) Heurt d'un mur ou d'une défense
1. 5 juin—*Scottish Trader* heurte le quai de l'écluse Beauharnois—cause: erreur du pilote.
 2. 23 juin—*Egle* heurte le quai de l'écluse Beauharnois—cause: erreur du pilote.
 3. 10 juillet—*Martin Thorf*, en appareillant, heurte avec son arrière le quai de l'écluse Beauharnois.
 4. 14 juillet—*Carrigan Head* heurte, au cours de la manœuvre, le quai de l'écluse Beauharnois.
 5. 21 octobre—*Valmas*, montant, heurte le mur d'amarrage en approchant de l'écluse Côte-Sainte-Catherine—cause: lenteur de l'équipage dans la manipulation des amarres.
 6. 26 octobre—*Rotte* heurte le mur d'approche de l'écluse Côte-Sainte-Catherine—cause: embardée au cours de la manœuvre.
 7. 16 novembre—*Bolivia Maru* heurte le quai dans la Voie maritime—cause: manœuvre avec du vent.
 8. 19 novembre—*Grand Haven* heurte un petit mur d'amarrage dans la Voie maritime—cause: manœuvre avec du courant.
- (v) Heurt d'un mur d'écluse ou d'une défense
1. 17 juin—*Glynafon* heurte l'écluse Beauharnois avec son hélice—cause: manœuvre avec du vent.
 2. 30 juillet—*Polydora* heurte le mur de l'écluse Beauharnois—cause: manœuvre avec du vent.
 3. 9 août—*Continental Pioneer* heurte le mur de l'écluse Beauharnois—cause: manœuvre avec du vent.
 4. 19 août—*Exiria* heurte violemment le mur de l'écluse aval Beauharnois après avoir été écarté du mur pendant le remplissage de l'écluse.
 5. 26 août—*Vaxholm* heurte le mur de l'écluse amont Beauharnois—cause: panne de machine et rupture des amarres.
 6. 9 septembre—*Angeliki L.*, montant, heurte le mur de l'écluse aval Beauharnois, au cours du remplissage de celle-ci.
 7. 22 septembre—*Waldemar Peter*, descendant, heurte le mur de l'écluse amont, au cours du remplissage—cause: mou dans l'amarre sur le treuil.
 8. 1^{er} octobre—*Agios Nicolaos*, montant, heurte le mur de l'écluse aval Beauharnois, au cours du remplissage de celle-ci—cause: défense insuffisante pour protéger le plateau de l'échelle de coupée et du bossoir du canot de sauvetage, qui se projetaient en dehors.
 9. 28 octobre—*Holmside* heurte le mur de l'écluse aval Beauharnois au cours du remplissage—cause: remous.
 10. 31 octobre—*Baltic Sea*, montant, heurte le mur de l'écluse amont Beauharnois, au cours du remplissage.
 11. 19 novembre—*Orient Merchant*, montant, heurte la porte de l'écluse de Saint-Lambert, dont la défense était complètement relevée—cause: vent.

Circonscription de pilotage de Cornwall

III. ACCIDENTS (sans avarie au navire)

- a) Dommages à un quai ou une installation
Néant.
- b) Dommages aux bouées
9 mai—*Evvia* dérive et heurte une bouée dans la Voie maritime—cause :
défaillance de la machine, avec du vent.
- c) Dommages à une écluse
 - (i) Heurt du mur d'approche ou d'une défense
Néant.
 - (ii) Heurt du mur de l'écluse ou d'une défense
10 juin—*Alejandro Zubizarreta*, descendant, arrache deux défenses en
caoutchouc dans l'écluse Beauharnois.
 - (iii) Heurt d'une porte d'écluse ou de sa défense
14 août—*Alcoa Marketer*, montant, heurte, en quittant l'écluse Saint-
Lambert, le poteau métallique du garde-fou n° 3 de la barre de protec-
tion du côté sud.

IV. INCIDENTS (sans aucun dommage)

Néant.

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1467.

Appendice A(2) (b)

SINISTRES, ACCIDENTS ET INCIDENTS MARITIMES
IMPLIQUANT DES PILOTES DE CORNWALL
1967

L'année 1967 est celle où s'est produit le plus petit nombre d'événements de ce genre au cours de la dernière décennie (Cf. appendice A[1] p.1054) et dont voici les détails.

A. EN COURS DE NAVIGATION

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

Néant.

II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)

1. 23 juin—*Irene* s'échoue à la pointe Citrouille—cause: brume.
2. 28 août—*Solny* s'échoue près de Saint-Régis—cause: brume—Enquête de la Garde côtière des États-Unis.

III. ACCIDENTS (sans avarie au navire)

Néant.

IV. INCIDENTS (sans aucun dommage)

2 juillet—*Penquer* s'échoue dans le voisinage des feux d'alignement de Saint-Régis—cause: grain de pluie et vent violent, navire léger.

B. AU COURS DE L'ACCOSTAGE, DE L'APPAREILLAGE, AU MOUILLAGE OU À UNE ÉCLUSE

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

12 novembre—l'hélice du *Thorscarrier* frappe le remorqueur *Flo Mac*, qui coule—cause: mou dans les amarres et maladresse de ceux qui étaient à bord du *Thorscarrier* (pilote sur celui-ci—pas de pilote à bord du *Flo Mac*).

II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)

Néant.

a) Échouements mineurs

Néant.

b) Avaries mineures au navire

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

12 juillet *Thorscarrier* heurte le quai en appareillant du port de Cornwall (navire manœuvré par le capitaine)

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

Néant.

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

Néant.

(iv) Heurt d'un mur d'approche ou d'une défense

1. 17 avril—*Beaverash* heurte le mur d'amarrage de l'écluse amont Beauharnois—cause: panne de l'appareil à gouverner.
2. 29 avril—*Arrow* heurte le mur d'amarrage, à l'écluse Snell—cause: embardée.
3. 20 juin—*Arrow* heurte le mur d'approche de l'écluse amont de Beauharnois, en manœuvrant.
4. 26 novembre—*Nopal Lake* heurte le mur d'approche de l'écluse Beauharnois, en manœuvrant.

Circonscription de pilotage de Cornwall

- (v) Heurt d'un mur d'écluse ou d'une défense
 1. 17 mai—*Yildun* heurte le mur de l'écluse aval Beauharnois, en manœuvrant.
 2. 3 juillet—*South American* heurte le mur de l'écluse de Saint-Lambert—cause: grain violent.
 3. 1^{er} septembre—*Beatrice Victory* heurte le mur de l'écluse aval Beauharnois, en la quittant—cause: vent et «erreur humaine» (*sic*).
 4. 4 novembre—*Stanvislavskiy* heurte le mur de l'écluse Beauharnois—cause: vent.

III. ACCIDENTS (sans avarie au navire)

- a) Dommages à un quai ou une installation
Néant.
- b) Dommages aux bouées
Néant.
- c) Dommages à une écluse
 - (i) Heurt d'un mur d'approche ou de la défense
13 juin—*Paul Lorenz-Russ* heurte le mur d'amarrage de l'écluse amont Beauharnois, en manœuvrant.
 - (ii) Heurt d'un mur d'écluse ou d'une défense
 1. 17 avril—*Finnberg* heurte le mur de l'écluse amont Beauharnois—cause: retard dans la manœuvre de la machine.
 2. 22 juillet—*Texaco Brasil* heurte le mur de l'écluse Snell—cause: courant.
 - (iii) Heurt d'une porte d'écluse ou de sa défense
4 juin—*Avenir* heurte la porte de l'écluse Snell—cause: panne de machine.

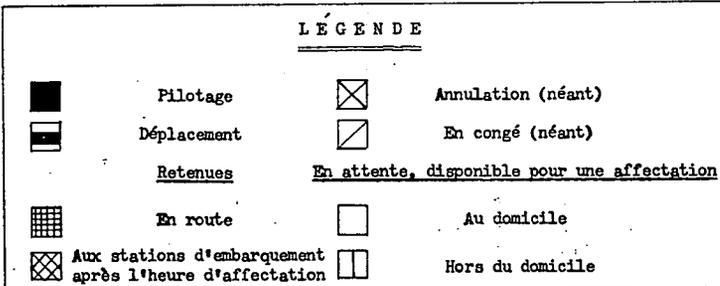
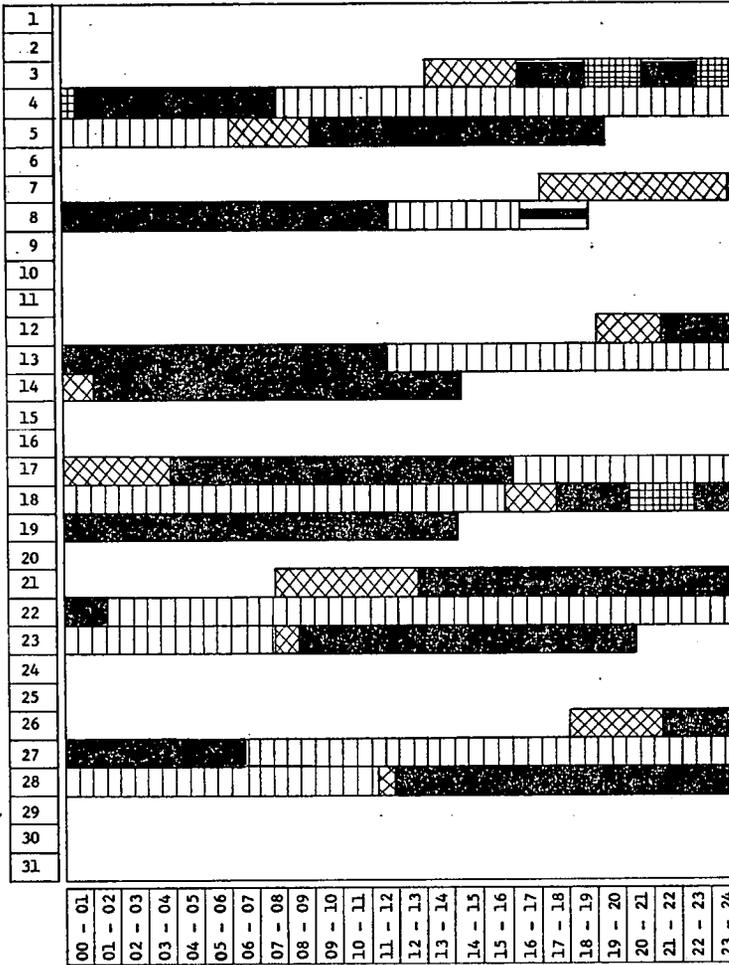
IV. INCIDENTS (sans aucun dommage)

Néant.

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièces 1451 et 1467.

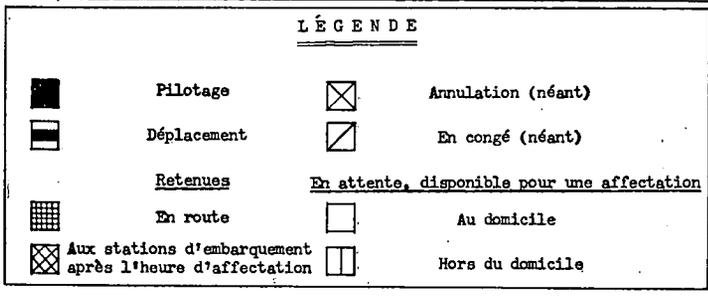
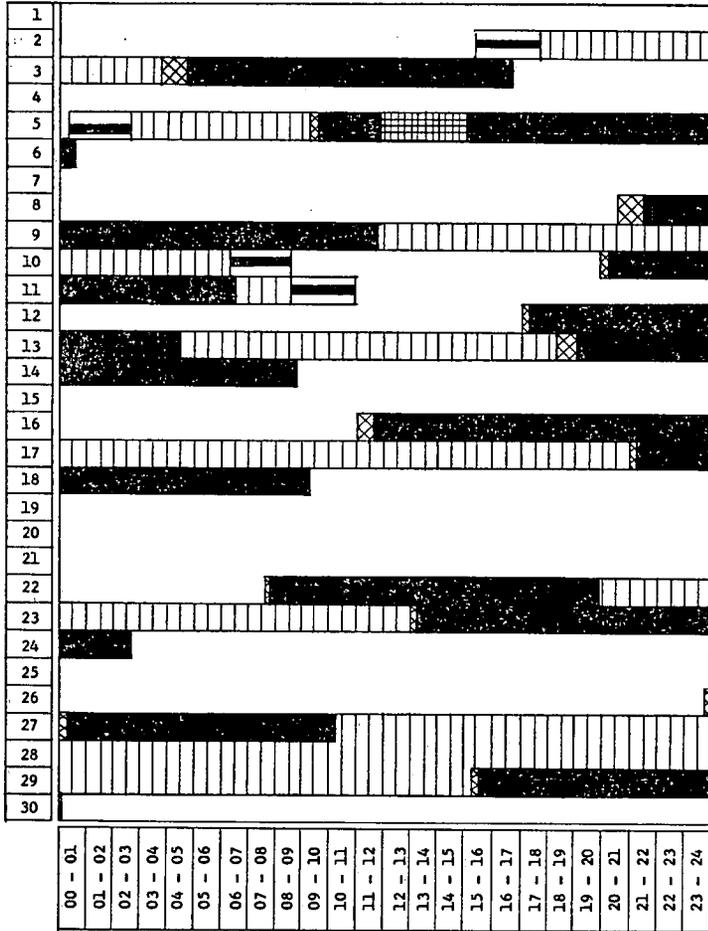
Appendice B(1) (a)

MAI 1964—VOLUME DE TRAVAIL DU PILOTE WILLIE WATIER



Appendice B(1)(b)

SEPTEMBRE 1964—VOLUME DE TRAVAIL DU PILOTE WILLIE WATIER



Appendice B(2) (a)

TABLEAU COMPARATIF DU VOLUME DE TRAVAIL DU
PILOTE WILLIE WATIER

Détails	Mai 1964			Septembre 1964		
	Dates	Global	Total	Dates	Global	Total
		h mn	h mn		h mn	h mn
<i>Trajets</i>	3-4	11 40	137 45	3	11 55	141 35
	5	10 25		5-6	11 50	
	7-8	12 00		8-9	14 20	
	12-13	14 20		10-11	10 15	
	14	13 10		12-13	11 10	
	17	12 5		13-14	13 45	
	18-19	18 20		16	12 15	
	21-22	12 50		17-18	12 00	
	23	12 00		22	12 10	
	26-27	9 10		23-24	13 20	
	28	11 45		27	9 55	
				29-30	8 40	
<i>Retenues</i>						
En route.....	3	2 00	6 5	5	3 5	3 5
	3-4	1 50				
	18	2 15				
Aux stations d'embarquement après l'heure d'affectation.....						
	3	3 10	31 35	3	1 00	5 25
	5	2 55		5	20	
	7	6 40		8	55	
	12	2 15		10	15	
	14	1 5		12	15	
	17	3 55		13	45	
	18	1 45		16	40	
	21	5 10		17	15	
	23	50		22	5	
	26	3 15		23	15	
	28	35		26-27	30	
				29	10	
<i>Déplacements (voie de terre)</i>	8	2 28		2 28	2	
			5		2 16	
			10		2 16	
			11		2 28	
<i>En attente d'affectation</i>						
Aux ports secondaires.....	4-5	22 20	121 55	2-3	10 7	142 30
	8	4 35		5	6 44	
	13	12 25		9-10	18 29	
	17-18	23 45		11	2 5	
	22-23	30 00		13	13 50	
	27-28	28 50		16-17	21 5	
				22-23	17 5	
				27-29	53 5	

Circonscription de pilotage de Cornwall

Détails	Mai 1964			Septembre 1964		
	Dates	Global	Total	Dates	Global	Total
		h mn	h mn		h mn	h mn
Au domicile.....	1-3	61 00		1-2	39 20	
	5-7	45 40		3-5	31 35	
	8-12	96 17		6-8	68 00	
	14-16	57 45		10	11 25	
	19-21	41 25		11-12	30 2	
	23-26	69 40		14-16	50 15	
	28-31	72 25		18-22	94 25	
				24-26	69 10	
				30	23 55	
			444 12			418 7
TOTAL GÉNÉRAL.....			744 00			720 00

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1417.

Appendice B(2) (b)

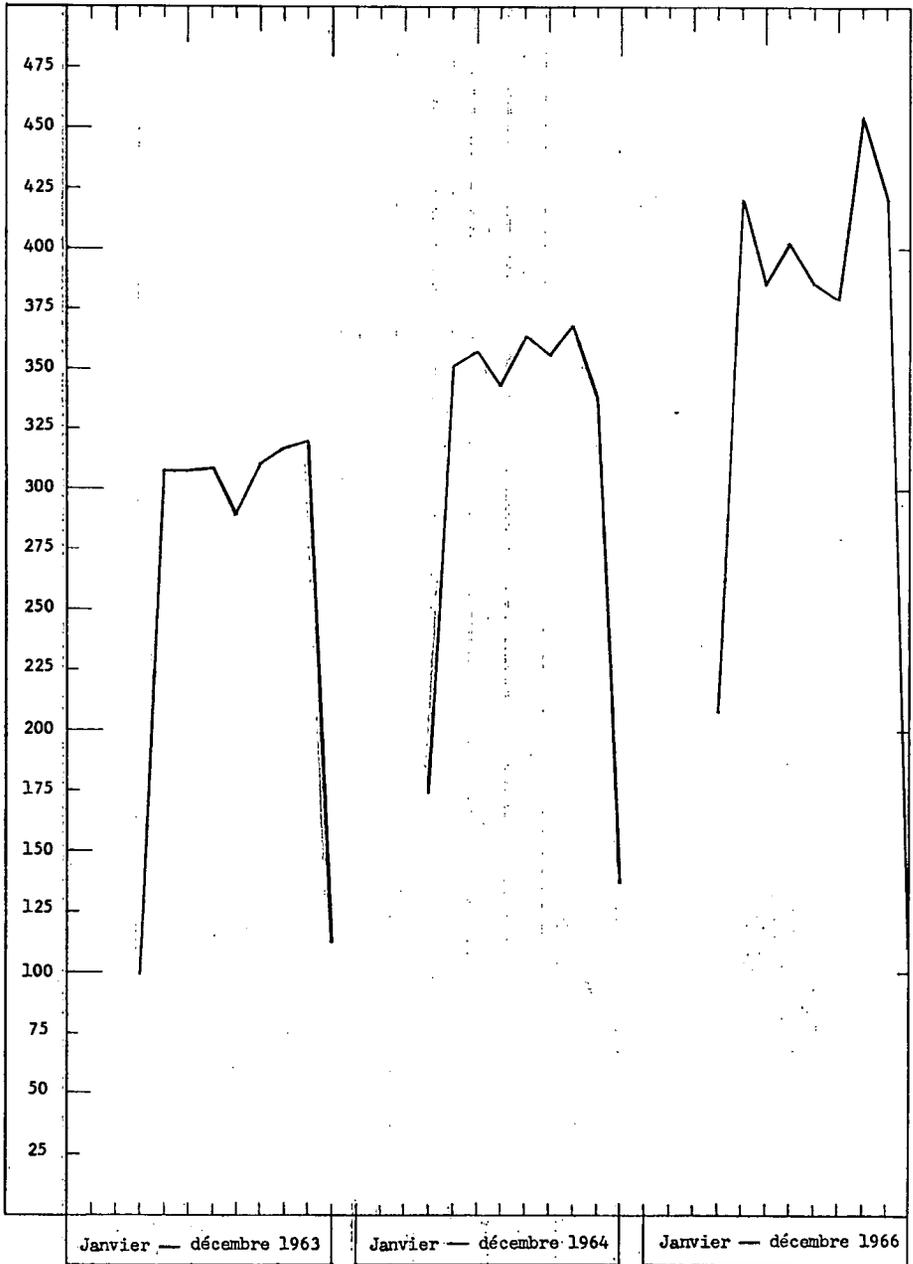
TABLEAU COMPARATIF DU VOLUME DE TRAVAIL DU PILOTE
WILLIE WATIER ET DU PILOTE DE CORNWALL LE PLUS ACTIF
PENDANT LES MOIS LES PLUS CHARGÉS ET LES MOINS CHARGÉS

Détails	Pilote le plus actif—Mois le plus chargé				Pilote le plus actif—Mois le moins chargé											
	Wilbrod Marion Octobre 1962		Paul Pelletier Novembre 1963		Lucien Arcand Novembre 1964		Willie Watier Mai 1964		Leopold Bernier Juillet 1962		Gaston Carignan Août 1963		Wilbrod Marion Septembre 1964		Willie Watier Septembre 1964	
	Tours	h mn	Tours	h mn	Tours	h mn	Tours	h mn	Tours	h mn	Tours	h mn	Tours	h mn	Tours	h mn
<i>Trajets</i>	8	109 12*	4	45 54	3	43 6	6	72 5	5	65 12	6	73 36	6	82 54	6	70 5
Vers l'amont.....	5	64 54	7	97 30	7	106 6	5	65 40	8	84 6	6	63 54	8	90 54	6	71 30
Vers l'aval.....	13	174 6	11	143 24	10	149 12	11	137 45	13	149 18	12	137 30	14	173 48	12	141 35
Total.....	1	n/at	0	—	0	—	0	—	1	2 24	0	—	0	—	0	—
<i>Mouvements</i>	0	—	0	—	0	—	0	—	0	—	0	—	0	—	0	—
<i>Annulations</i>	1	6 00	0	—	0	—	3	6 5	0	—	0	—	0	—	1	3 5
<i>Retenues</i>	4	12 6	1	6 18	1	10 6	6	24 25	0	—	1	7 30	0	—	6	2 40
En route.....	1	3 6	2	18 12	0	—	5	7 10	0	—	1	2 42	0	—	6	2 45
Aux stations d'embarquement: Vers l'amont.....	6	21 12	3	24 30	1	10 6	14	37 40	0	—	2	10 12	0	—	13	8 30
Vers l'aval.....	3	n/at	3	n/at	3	n/at	1	2 28	4	n/at	0	—	1	n/at	4	9 18
Total.....	9	387 368	8	327 488	7	369 308	7	444 12	10	472 428	6	438 12	7	394 008	9	418 7
<i>Déplacements (voie de terre)</i>	5	161 6	5	224 18	7	191 12	6	121 55	8	119 36	7	158 6	8	152 12	8	142 30
En attente, disponible pour affectation: Vers l'amont.....	14	548 42	13	552 6	14	560 42	13	566 7	18	592 18	13	596 18	15	546 12	17	560 37
Vers l'aval.....	744		720		720		744		744		744		720		720	
TOTAL GÉNÉRAL.....	744		720		720		744		744		744		720		720	

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièces 828 et 1417.

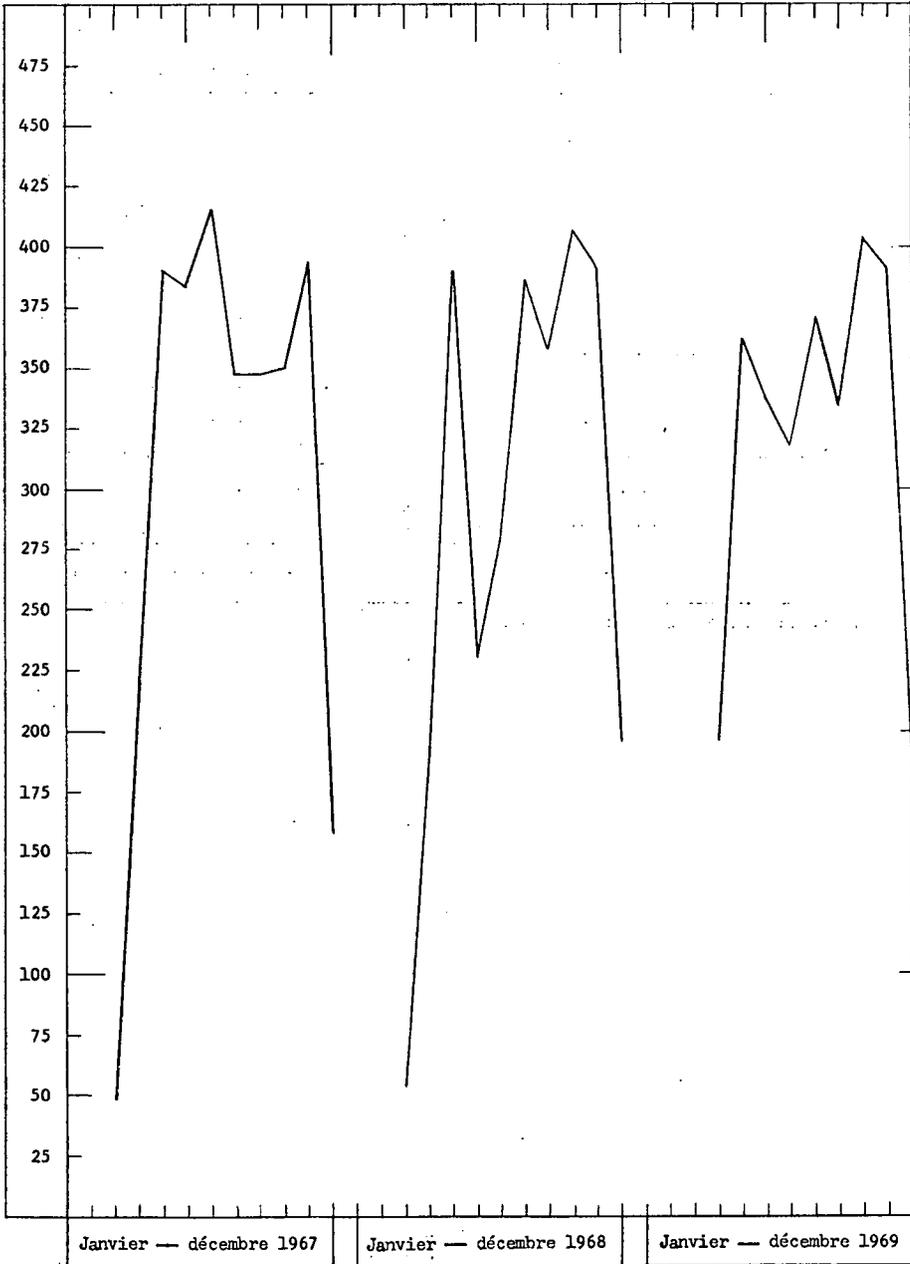
*Y compris les mouvements. †Inclus dans les trajets vers l'amont. ‡Inclus dans le temps d'attente vers l'amont. §Y compris les déplacements (voie de terre) entre les stations d'embarquement.

Appendice C(1)(a)
AFFECTATIONS MENSUELLES DES PILOTES DE CORNWALL—
1963, 1964 et 1966*



SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: appendice C(2).
*1965—Renseignements non accessibles.

Appendice C(1) (b)
AFFECTATIONS MENSUELLES DES PILOTES DE CORNWALL—
1967, 1968 et 1969



SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: appendice C(2).

Appendice C(2),
PILOTES DE CORNWALL—NOMBRE TOTAL
MENSUEL D'AFFECTATIONS

Mois	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
Janvier.....	—	—	n/a	—	—	—	—
Février.....	—	—	n/a	—	—	—	—
Mars.....	—	—	n/a	—	48	54	—
Avril.....	99	174	n/a	207	220	193	195
Mai.....	308	351	n/a	420	390	390	362
Juin.....	308	357	n/a	385	384	230	337
Juillet.....	309	343	n/a	402	416	280	318
Août.....	289	364	n/a	385	348	386	370
Septembre.....	311	356	n/a	379	348	357	334
Octobre.....	317	368	n/a	454	350	406	403
Novembre.....	320	337	n/a	420	393	391	391
Décembre.....	111	136	n/a	110	157	195	192
	2,372	2,786	n/a	3,162	3,054	2,882	2,902

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1540i.

Cinquième section

RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX CIRCONSCRIPTIONS DE PILOTAGE DE QUÉBEC, MONTRÉAL, CORNWALL, ET DES PORTS DU BAS SAINT-LAURENT

PRÉAMBULE

Cette section contient les recommandations relatives à des questions d'importance essentielle concernant une ou plusieurs circonscriptions ou régions traitées au *Titre IV* du rapport. Conformément à la pratique adoptée pour les autres titres, on n'y a pas fait figurer beaucoup d'autres propositions contenues dans le texte sous forme de commentaires, remarques et conclusions, afin d'éviter les répétitions et aussi parce qu'on les comprendra mieux en les lisant dans leur contexte. Il faut, entre autres, porter une attention spéciale aux remarques et commentaires des pages 433 et suivantes, où la Commission suggère des solutions sur les problèmes de sécurité que soulèvent le manque d'informations essentielles sur le navire et sur sa position quand un pilote embarque en cours de route, et l'absence de moyens d'obtenir de telles informations avant qu'il n'embarque.

RECOMMANDATION 1

Que les circonscriptions actuelles de pilotage de Québec, Montréal et Cornwall soient réduites à deux circonscriptions, avec limite commune à Trois-Rivières et bureaux principaux à Québec et Montréal respectivement; que les services de pilotage entre Les Escoumins et Cornwall (écluse Snell) continuent d'être assurés par les groupes actuels de pilotes sur la base des secteurs

Les limites d'une circonscription de pilotage ou la compétence territoriale d'un groupe de pilotes ne devraient avoir aucun rapport avec les limites d'autres formations établies pour des raisons étrangères au pilotage, mais devraient être définies uniquement en vue d'assurer le maximum d'efficacité et de sécurité du service.

Le facteur déterminant est le besoin d'un service ininterrompu entre les Escoumins et Cornwall (écluse Snell) et, de là, jusqu'au lac Ontario. La longueur même de la voie navigable et les nombreuses difficultés de naviga-

tion, qui exigent une haute norme d'habileté, rendent physiquement impossible pour un pilote d'effectuer tout le trajet. En conséquence, la compétence territoriale légale des pilotes doit être limitée à une partie seulement du transit (Cf. *Titre I*, p. 524). La répartition actuelle des services de pilotage sur le Saint-Laurent entre quatre groupes de pilotes de fleuve s'étant montrée nécessaire et efficace, il y aurait lieu de la maintenir.

Bien que, pour des raisons déjà discutées, il ait fallu diviser le parcours des Escoumins à Cornwall (écluse Snell) en quatre secteurs ayant chacun leur propre groupe de pilotes, il ne faudrait pas oublier que le pilotage est un service qui doit être continu et ininterrompu. Il s'ensuit que les problèmes de liaison ne peuvent être réglés que par une organisation adéquate. L'exigence primordiale est que le service de pilotage soit contrôlé et dirigé sur tout le parcours par une seule autorité de pilotage, si possible; sinon, par un nombre minimal d'autorités, appelées à travailler de concert en vue d'assurer la continuité requise entre les circonscriptions.

Normalement, chaque groupe de pilotes devrait avoir, *in situ*, sa propre autorité de pilotage ayant une connaissance parfaite des problèmes locaux—normes de qualification des pilotes, exigences des opérations, nature et caractéristiques de la demande en services de pilotage—en vue de s'acquitter rapidement et efficacement de ses nombreuses et exigeantes obligations. D'autre part, il faut éviter une organisation trop poussée, surtout lorsqu'une position géographique favorable permet à l'autorité de pilotage d'assumer la responsabilité de plus d'un groupe de pilotes, p. ex., dans des secteurs contigus, ce qui, entre autres, permet plus aisément d'assurer un service ininterrompu.

On peut atteindre cet objectif en divisant le fleuve, des Escoumins à Cornwall (écluse Snell), en deux circonscriptions de pilotage, avec comme territoire commun le port de Trois-Rivières. Le bureau principal de l'autorité de pilotage de chaque circonscription devrait être à Québec et Montréal respectivement, afin que tous les groupes de pilotes aient directement accès auprès de leur autorité.

A l'exception de l'inclusion du secteur Québec-Trois-Rivières dans la circonscription de Québec, cette proposition confirme la pratique actuelle que l'expérience a révélé satisfaisante.

Les circonscriptions de pilotage de Cornwall et de Montréal ne sont distinctes que de nom. L'administration des deux circonscriptions s'est toujours effectuée non seulement à Montréal, mais encore par le même bureau central et le même personnel. Le surveillant de la circonscription de Montréal cumule la même fonction pour la circonscription de Cornwall et les pilotes des deux circonscriptions (d'une manière réaliste) reçoivent leurs affectations du même bureau. Un avantage évident a été la continuité du service en des points vitaux tels que l'écluse de Saint-Lambert—division de fait des circonscriptions actuelles de Montréal et de Cornwall.

De plus, par suite de la division administrative de la circonscription de Montréal, les pilotes du secteur Québec-Trois-Rivières furent placés dans la situation défavorable d'être géographiquement séparés de leur autorité de pilotage et de son administration locale. Réciproquement, le surveillant de la circonscription se trouva dans l'impossibilité de diriger et de surveiller ce groupe de pilotes autrement que par délégation de ses pouvoirs, principalement au surveillant de la circonscription de Québec avec lequel les pilotes du secteur Québec-Trois-Rivières sont en contact direct, mais qui n'a pas d'autorité légale en cette qualité. Il est donc logique et nécessaire, dans l'intérêt de l'efficacité du service, de détacher ce secteur de la circonscription de Montréal et de le rattacher à la circonscription de pilotage de Québec proposée.

L'autorité de pilotage de la circonscription de Montréal proposée serait tenue d'exercer ses fonctions exigeantes uniquement à l'égard des pilotes avec qui elle est en communication directe, c.-à-d. les pilotes de fleuve du secteur supérieur de Montréal, les pilotes de port de Montréal et les pilotes de Cornwall.

La continuité du service devrait être assurée par une législation appropriée qui devrait, entre autres, établir une zone commune entre les secteurs, où s'effectueraient l'embarquement et la relève des pilotes de la manière suivante:

- a) que l'ensemble du port de Québec demeure dans les limites des deux groupes de pilotes de Québec, ceux du secteur supérieur (Québec-Trois-Rivières) n'y ayant accès que pour commencer ou terminer un trajet fluvial soit à un poste, soit au large, sur un bateau-pilote;
- b) que le port de Trois-Rivières demeure aussi dans le territoire commun aux pilotes des secteurs Québec-Trois-Rivières et Trois-Rivières-Montréal, ceux de ce dernier secteur n'utilisant ce territoire commun que pour commencer ou terminer un trajet fluvial soit à un quai, soit sur un bateau-pilote à Pointe-des-Ormes;
- c) que l'écluse de Saint-Lambert et son mur d'approche aval deviennent territoire commun pour les pilotes de fleuve du secteur Trois-Rivières-Montréal, les pilotes de port et les pilotes de Cornwall, les pilotes de fleuve et les pilotes de port de Montréal embarquant à l'écluse mais n'y débarquant que si le navire n'est pas obligé de s'amarrer au mur d'approche aval; la manœuvre le long du mur d'approche restant sous la responsabilité exclusive des pilotes de Cornwall puisqu'elle fait partie de leur qualification;
- d) que l'écluse Snell et son mur d'approche aval soit le territoire commun des pilotes du secteur supérieur de la circonscription de Montréal (pilotes de Cornwall) et de l'organisation de pilotage

du bassin des Grands-Lacs; les pilotes de Cornwall amenant leurs navires dans l'écluse dans le seul cas où ils n'auront pas à s'amarrer au mur d'approche aval; mais, dans tous les cas, ils embarqueront à l'intérieur de l'écluse, les bâtiments se déplaçant du mur d'approche aval dans l'écluse restant la responsabilité des pilotes du bassin des Grands Lacs en service dans le secteur Cornwall-Kingston (Cf. recommandation 3).

Les exigences du service justifient l'existence d'un groupe distinct de pilotes affectés aux mouvements dans le port de Montréal, et l'on devrait le maintenir.

RECOMMANDATION 2

Que l'on prenne des mesures appropriées en vue de confirmer les limites actuelles vers le large (Les Escoumins) de la circonscription de pilotage de Québec et aussi, à titre de mesure provisoire, la présente limite ouest (écluse de Saint-Lambert) de la circonscription de pilotage de Montréal

La définition exacte des limites d'une circonscription de pilotage constitue, dans la législation sur le pilotage, une exigence fondamentale du fait que les limites indiquent où commencent, existent et se terminent les droits, les obligations et la compétence. L'article 361 de la Loi sur la marine marchande oblige le pilote à rester sur le navire jusqu'à ce qu'il ait franchi la limite de la circonscription ou atteint sa destination dans la circonscription. Il ne peut y avoir d'autres limites de la circonscription que celles légalement définies. En conséquence, en vertu de l'organisation actuelle, les pilotes enfreignent la loi quand ils embarquent ou débarquent aux Escoumins et qu'ils exigent et reçoivent le plein tarif pour un service incomplet. L'autorité de pilotage agit illégalement quand elle tente d'interdire aux pilotes, ou qu'elle les punit pour l'avoir fait, de piloter, sans son autorisation, au delà des Escoumins, sans cependant dépasser Pointe-au-Père (Cf. pp. 124 et suiv.).

L'autorité de pilotage manque à son devoir quand elle tolère la défaillance des pilotes de Québec à fournir le service de pilotage dans la zone des Escoumins à Pointe-au-Père et permet le pilotage non réglementaire assuré dans des ports situés dans cette zone (Rimouski et Forestville, p. ex.) par des pilotes non brevetés (Cf. *Deuxième section*, p. 562).

L'indisponibilité de pilotes, qui empêche l'autorité d'en fournir à la limite maritime permet, en vertu de la législation actuelle, l'emploi de pilotes non brevetés (art. 354 de la loi, et *Titre I*, pp. 231 et suiv.) et rend le

régime de paiement obligatoire (à supposer qu'il existe légalement) inapplicable (art. 345 et *Titre I*, pp. 257 et suiv.).

Le déplacement de la zone d'embarquement de Pointe-au-Père aux Escoumins avait sa raison d'être du point de vue du service; mais la situation de fait qui en est résultée doit être régularisée sans délai.

Une telle situation ne devrait pas se reproduire si, comme le recommande la Commission, la nouvelle loi sur le pilotage porte qu'il appartient à l'autorité centrale de fixer et de modifier les limites des circonscriptions, par voie d'ordonnances de pilotage (*Titre I*, recommandation générale 17, p. 556). Cependant, la question ne doit pas rester en suspens jusqu'à l'adoption d'une nouvelle loi; des dispositions doivent intervenir immédiatement pour modifier la législation actuelle en vue de régulariser la pratique, même s'il doit en résulter la modification de l'article 322 de la loi, à titre de mesure transitoire. Néanmoins, ainsi que la Commission l'a démontré (Cf. p. 9), cette modification pourrait avoir force de loi par le simple recours à un décret du gouverneur en conseil pris en vertu de la dernière partie de l'article 324.

La même situation existe au regard de la limite occidentale de l'actuelle circonscription de Montréal (Cf. p. 664), et devrait aussi être immédiatement redressée par la même procédure en attendant l'adoption de la nouvelle loi sur le pilotage et la réorganisation proposée des circonscriptions.

RECOMMANDATION 3

Que l'on prenne des mesures appropriées en vue de prolonger vers l'ouest, à l'écluse Snell, la limite actuelle de la circonscription de pilotage de Cornwall (ou de la circonscription de Montréal proposée)

A moins qu'il ne soit dans la pratique impossible de faire autrement, les limites d'une circonscription de pilotage devraient coïncider avec les limites naturelles de la zone où l'on assure le service de pilotage, c.-à-d. celles que motivent uniquement des considérations relatives à la fourniture d'un service satisfaisant et efficace. Des limites artificielles ne permettent pas de satisfaire aux exigences du service et elles peuvent fort bien devenir une source constante de difficultés juridiques.

La voie navigable du Saint-Laurent et des Grands Lacs est une voie d'eau ininterrompue dans laquelle, en vertu des traités internationaux et des coutumes, les navires de toutes les nations ont le droit ou privilège de naviguer sans entraves, même si, à l'ouest de Saint-Régis, le chenal passe

dans les eaux canadiennes et américaines. Le pilotage étant un service rendu à la navigation, son organisation ne peut dépendre de considérations relatives aux eaux territoriales et tout problème de juridiction qui en découle doit être réglé en premier lieu.

Du fait que ces exigences fondamentales n'ont pas été pleinement reconnues du point de vue juridique, l'autorité de pilotage de Cornwall s'est trouvée, depuis des années, sans pouvoir d'imposer l'organisation et la procédure nécessaires et, à cause de cette incapacité juridique, elle a été soumise à des pressions indues et contrainte à adopter nombre de décisions consécutives renversant les précédentes ou de compromis pour que ses pilotes fournissent des services qui, en pratique, sinon en droit, ont satisfait aux exigences (Cf. p. 658 et p. 957).

Les dispositions administratives en vigueur depuis 1966, à la suite d'une disposition ajoutée au Mémoire d'accord entre le Canada et les États-Unis, relative au pilotage dans les Grands Lacs (Cf. p. 960), ne constituent qu'un expédient qui ne reconnaît toujours pas les exigences fondamentales; la situation qui en découle laisse encore beaucoup à désirer à cause de la dualité d'autorité sur les pilotes de Cornwall et de l'incapacité dans laquelle se trouve toujours l'autorité de pilotage de Cornwall d'exercer sa pleine autorité législative et administrative sur le pilotage que doivent assurer ses pilotes entre Saint-Régis et l'écluse Snell.

La Commission estime que les pilotes de Cornwall devraient relever d'une seule autorité de pilotage ayant pleine juridiction sur toute l'étendue de la zone de pilotage entre les écluses de Saint-Lambert et Snell et une compétence restreinte sur les zones d'embarquement communes qui devront être établies à chaque extrémité.

Pour y parvenir, il faudrait une entente entre le Canada et les États-Unis, qui reconnaisse la compétence exclusive du Canada sur toute question concernant le pilotage, y compris le droit et les pouvoirs nécessaires pour enquêter sur les sinistres maritimes impliquant des pilotes dans ce secteur du Saint-Laurent, entre la frontière canado-américaine, près de Saint-Régis et de l'écluse Snell, comme si ces eaux étaient canadiennes, aux fins du pilotage (et non des «eaux désignées», comme c'est actuellement le cas en vertu des législations canadienne et américaine régissant le pilotage sur les Grands Lacs). La limite occidentale de la circonscription de pilotage de Cornwall (ou de la nouvelle circonscription de pilotage de Montréal proposée) pourrait être étendue, à l'ouest, jusqu'à l'écluse Snell et l'on établirait une zone commune officielle où les pilotes des Grands Lacs et ceux de la circonscription de Cornwall (ou Montréal) embarqueraient et se relèveraient.

RECOMMANDATION 4

Que le pilotage, dans le secteur Les Escoumins-Québec, y compris la rivière Saguenay, soit classé comme service public et que le pilotage dans les autres secteurs, entre Québec et Cornwall (écluse Snell), soit classé comme service public essentiel

Secteur Les Escoumins-Québec

Le pilotage dans les eaux restreintes du Saint-Laurent, entre l'îlet Rouge et Québec, doit être fourni aux transports par eau, dans l'intérêt public, mais ne devrait pas être obligatoire, sauf dans des cas très particuliers. En conséquence, il doit être classé comme service public. La recommandation est aussi valable pour la rivière Saguenay.

Les dangers de navigation ne sont pas tels que des capitaines non familiarisés avec les eaux de cette région ne puissent les éviter, s'ils attendent les conditions favorables de marée et de temps, et une certaine accoutumance réduira les retards. Les pilotes ont eux-mêmes permis d'établir ce point au cours de leur grève de 8 jours, au début d'avril 1962, alors que la plupart des bâtiments continuèrent de faire route sans pilote, bien que les bouées ne fussent pas encore en place, et les transits s'effectuèrent rapidement et en toute sécurité. Dans la plupart des cas ils ne furent retardés que par des conditions défavorables de temps (Cf. pp. 219 et 220). Actuellement, sur les navires récents, des instruments de navigation modernes, les communications électroniques et des qualités manœuvrières améliorées rendent encore plus facile la navigation.

En dépit du fait que l'on dispose de publications détaillées (telles que *The St. Lawrence Pilot* et les *Avis aux navigateurs*), de cartes marines, d'un réseau complet et moderne d'aides de navigation et de services d'informations sur la sécurité, les dangers naturels et les difficultés créées par les marées, les courants et les mauvaises conditions atmosphériques nécessitent la présence de pilotes compétents pour assurer des passages sûrs et rapides. Beaucoup de facteurs entrent en jeu et le risque d'erreur est très grand. Sauf avec une marée et un temps favorables, seul un navigateur très expérimenté peut naviguer en sécurité dans la zone de l'embouchure du Saguenay, dans le passage de l'île aux Coudres et la courbe de Lauzon, et accoster dans le secteur est du port de Québec. L'avantage d'avoir un pilote, c'est qu'il a une connaissance parfaite de tous ces facteurs, la maintient et la perfectionne grâce à la pratique constante au cours de ses affectations fréquentes et l'apport de l'expérience de ses collègues.

Pour une exploitation efficace des ports du C.P.N. de Québec et de Chicoutimi, et du port de la Baie des Ha! Ha!, qui relève du ministère des Transports, et du fait que le secteur Les Escoumins-Québec constitue la

première étendue d'eaux restreintes et difficiles de la voie d'eau du Saint-Laurent et des Grands Lacs, l'intérêt national exige que l'on dispose d'un service de pilotage efficace. Toutefois, ce besoin n'est pas tel qu'il faille rendre le pilotage obligatoire, sauf dans des circonstances très particulières, p. ex., dans le cas de cargaisons très dangereuses ou de navires de dimensions exceptionnelles, qui pourraient fort bien être couvertes par des ordonnances spéciales de pilotage, si le régime proposé dans la recommandation générale 22 est mis en œuvre (Cf. *Titre I*, pp. 584 à 586).

Selon les critères établis dans les recommandations générales 17 et 22, le pilotage dans ce secteur ne devrait pas être classé comme service public essentiel, étant donné l'improbabilité qu'un sinistre maritime n'entrave la navigation au point de nuire gravement à l'intérêt national, et que l'économie canadienne n'exige pas que les bâtiments y fassent rapidement les transits et les mouvements. Au cours de ces dernières années, de nombreux sinistres maritimes graves se sont produits (par une ironie du sort, la plupart du temps un pilote était à bord, car rares sont les navires qui se dispensent des services d'un pilote), mais en aucun cas, jusqu'ici, il n'en résulta le blocage d'un chenal de la circonscription. La zone la plus vulnérable est celle du chenal de Saint-Fulgence; mais le risque d'un accident grave y est faible, par suite du peu de difficultés sérieuses de navigation; l'expérience passée le confirme. Le fleuve Saint-Laurent comporte seulement deux zones vulnérables, près du cap Gribane et dans le chenal du nord. Mais là encore et pour la même raison, les risques de blocage du chenal sont faibles, et même son blocage n'entraînerait qu'une interruption partielle du trafic, puisque les bâtiments calant jusqu'à 30 pi. pourraient, à marée haute, emprunter le chenal du sud et même le chenal du milieu.

*Secteurs Québec-Trois-Rivières et
Trois-Rivières-Écluse de Saint-Lambert*

Les difficultés de navigation dans ces deux secteurs (Cf. pp. 666 à 669) et la possibilité constante d'un blocage de longue durée du chenal dragué sur la majeure partie de ce parcours, même par suite d'un simple échouement, exigent que le pilotage soit classé comme service public essentiel.

Même si l'on dispose d'informations détaillées sur les caractéristiques physiques et sur l'effet des courants, des courants traversiers et des marées, la connaissance des lieux et l'expérience de la navigation dans ces eaux sont indispensables pour assurer un transit sûr, même en prenant le temps voulu et en attendant des conditions atmosphériques favorables. Dans ces circonstances, la navigation dans le chenal dragué relativement étroit qui comporte de nombreuses courbes, et où le trafic est dense, exige de la part des navigateurs une attention constante et des décisions immédiates qui ne leur laissent pas le temps de se consulter ou d'examiner la situation.

Contrairement à ce qui existe dans le secteur en aval de Québec, en cas de blocage du chenal à la suite d'un sinistre maritime—que l'étroitesse du chenal, la longueur et la taille des bâtiments modernes rendent tout à fait possible—on n'a pas le choix d'une autre route et si cet événement se produisait pendant la saison normale de navigation il en résulterait de très graves conséquences pour l'économie nationale, puisque tout le trafic en provenance ou à destination de la Voie maritime serait interrompu.

Secteur Écluse de Saint-Lambert—Écluse Snell

Bien que les difficultés de navigation soient moindres dans ce secteur qu'entre Québec et Montréal, les navigateurs doivent faire preuve d'une grande habileté pour croiser ou dépasser des navires dans les canaux étroits et pour manœuvrer sans aide extérieure dans les aires restreintes des écluses et de leurs approches (Cf. pp. 962 et suiv.). La Voie maritime est extrêmement vulnérable, étant donné que les écluses ne sont pas jumelées, et que les chenaux sont étroits. Un sinistre maritime dans un chenal entraînerait presque sûrement l'interruption du trafic et toute fausse manœuvre dans une écluse, sa fermeture pendant une longue période. Dans l'intérêt de l'économie nationale, toutes les mesures possibles doivent être prises pour éviter un tel désastre.

En outre, l'efficacité des opérations de la Voie maritime exige un éclusage rapide et sûr des navires. Cela exige de la part des pilotes et des officiers des navires un degré élevé d'expérience et d'habileté. Lorsque la Voie maritime opère à pleine capacité, comme c'est souvent le cas, tout retard d'un navire dans les écluses se répercute sur tous les navires attendant leur tour et, dans l'ensemble, la perte de temps subie par le trafic est considérable.

RECOMMANDATION 5

Que le pilotage dans les ports du bas Saint-Laurent et du Golfe soit classé comme service privé; que les personnes assurant du pilotage ou désireuses de s'y livrer dans cette zone et ayant la qualification requise aient droit à un certificat d'approbation de l'autorité de pilotage dûment désignée

Actuellement, il n'y a pas lieu d'imposer une forme quelconque de contrôle administratif public dans les ports et havres de cette zone. Dans les ports principaux, un service de pilotage n'est pas nécessaire, ni dans l'intérêt public ni dans l'intérêt d'une sécurité accrue.

Les soi-disant services de pilotage assurés actuellement dans quelques-uns de ces ports ne doivent pas être confondus avec le pilotage portuaire, car ils ne concernent pas l'entrée, la sortie, ou la navigation dans les ports, mais seulement l'accostage, l'appareillage ou les mouvements. En consé-

quence, on ne peut comparer ces services à ceux qui sont assurés dans des ports tels que Saint-Jean (N.-B.), Halifax, Sydney et Saint-Jean (T.-N.), où l'on considère avant tout la sécurité à l'entrée et à la sortie, l'accostage restant simplement un service accessoire. Quoique ceux qui fournissent ce service sont, techniquement parlant, des pilotes, puisqu'ils répondent à la définition statutaire (Cf. *Titre I*, pp. 26 et suiv.), on a jugé préférable de les appeler *Docking Masters*, ou mieux, *Berthing Masters*.

Les services de pilotage ne sont qu'indirectement rendus aux transports par eau. Le but principal est d'assurer le maximum d'efficacité et de rendement des opérations de certaines compagnies qui possèdent les quais et les installations de chargement. Les entreprises qui n'ont pas à faire face à ce problème du fait que leurs installations d'accostage et de chargement suffisent à leurs besoins en exportation sans avoir à s'inquiéter au sujet du temps mort dû au mouvement des navires, p. ex., la *Gulf Paper Company*, la *Canadian British Aluminum Company* et la *Quebec Titanium Corporation*, n'ont pas rendu l'emploi d'un pilote obligatoire, ni organisé un service de pilotage.

Aux principaux ports de la zone, y compris Port-Cartier, le pilotage portuaire est inutile, car les conditions de la navigation y sont idéales et n'exigent pas une expérience locale. Le peu d'informations nécessaires figurent clairement sur les cartes marines et dans les instructions nautiques; les capitaines peuvent entrer dans n'importe lequel de ces ports et s'amarrer à quai facilement et en toute sécurité.

Il n'est nul besoin de modifier un régime qui fonctionne bien, à moins que l'intérêt public ne soit en jeu, ce qui n'est pas le cas ici. Des pilotes lamaneurs expérimentés et de haute qualification sont fournis par des compagnies responsables, moyennant un prix raisonnable, pour la manœuvre des navires, et la création d'une circonscription de pilotage n'apporterait aucune amélioration à la procédure actuelle. En conséquence, tant que la situation ne changera pas sensiblement dans ces ports, il faudrait maintenir le *statu quo*.

En dépit des clauses d'exonération de responsabilité dans les contrats que passent ces compagnies avec les navires qui utilisent leurs installations d'accostage, elles demeurent quand même pleinement responsables quant à la compétence professionnelle, morale et même physique des pilotes dont elles louent les services. C'est une garantie implicite du contrat que le pilote qu'elles fournissent ou qu'elles imposent possède la compétence nécessaire.

Si l'on met en œuvre la recommandation générale 10 de la Commission (Cf. *Titre I*, p. 530), ces compagnies seraient bien avisées de se décharger d'une partie de cette responsabilité en laissant à l'autorité de pilotage dûment désignée le soin d'évaluer la compétence des personnes choisies pour le service de pilotage et de leur délivrer un certificat d'approbation. On devrait accorder le même privilège à toute personne voulant exercer la fonction de pilote dans ces ports.

Si la situation change dans un port quelconque de la zone et qu'il devienne nécessaire, pour la sécurité de la navigation, ou au moins avantageux pour les transports par eau, qu'un certain contrôle public soit exercé sur le service de pilotage local, la seule solution, dans le cas d'un port isolé, serait de désigner l'autorité portuaire comme autorité de pilotage. Cette zone est trop vaste et le besoin possible d'un service de pilotage organisé trop aléatoire pour y établir une circonscription de pilotage du type fusionné. En outre, ces ports, à l'exception possible de ceux situés immédiatement à l'est des Escoumins, tels que Forestville et Rimouski, sont trop éloignés pour être rattachés, aux fins de la délivrance des brevets, à la circonscription de Québec, car l'autorité de pilotage de Québec ne serait pas en mesure de s'acquitter effectivement de ses responsabilités quant à la surveillance.

Au regard de l'opinion de la Commission sur la proposition de la Fédération des pilotes du fleuve Saint-Laurent, à l'effet que tous les pilotes fussent brevetés et qu'en conséquence, toutes les eaux navigables du Canada soient incluses dans des circonscriptions de pilotage, on se référera aux recommandations générales 9 et 10 (Cf. *Titre I*, pp. 527 et suiv.).

RECOMMANDATION 6

Que l'accostage et l'appareillage des bâtiments, dans le port de Québec, continuent de faire partie d'un trajet de pilotage, mais que la structure des taux soit modifiée pour prévoir un droit distinct d'accostage et d'appareillage

On ne devrait pas se départir du principe que l'accostage et l'appareillage d'un navire font partie d'un trajet de pilotage, à moins que n'entre en jeu la sécurité ou l'amélioration des conditions de travail des pilotes, et à condition qu'il ne s'ensuive pas des inconvénients indus pour les transports par eau ou le public. L'emploi d'un pilote lamaneur exige des modifications fondamentales de l'organisation qui entraînent de graves inconvénients. Ceux-ci ne seraient acceptables que s'ils étaient compensés par des avantages substantiels qui, dans les circonstances actuelles, n'existent pas dans le port de Québec. Les pilotes lamaneurs proposés pour Québec ne doivent pas être confondus avec les pilotes de port de Montréal dont les fonctions se limitent aux mouvements et qui ne relèvent jamais un pilote de fleuve pour l'accostage ou l'appareillage.

La proposition n'est pas acceptable aux termes de la législation actuelle, soit les articles 361 et 329(f)-(vii) de la loi. L'article 361 établit l'obligation contractuelle pour un pilote breveté qui a entrepris le pilotage à l'entrée ou à la sortie de rester à bord tant que le trajet ne se termine pas dans la circonscription, que le navire atteigne la limite de la circonscription, ou qu'il soit finalement mouillé ou amarré en sécurité au lieu de sa destination,

ou aussi près que possible dans le cas de circonstances indépendantes de la volonté du pilote.

L'autorité de pilotage n'a pas le pouvoir de modifier les termes de l'article 361. Par conséquent, cette partie de la disposition que l'on trouve généralement dans les règlements de circonscription, p. ex.; l'article 17(1) du règlement général de Québec, qui se lit: «... ou qu'un autre pilote l'ait remplacé», est *ultra vires* et de nul effet. Un moyen de mettre en œuvre cette proposition serait de faire du port de Québec une circonscription de pilotage distincte dont les eaux serviraient de territoire commun pour les pilotes des circonscriptions contiguës aux fins de la relève des pilotes de fleuve pour les navires en transit ou de celle des pilotes de port et des pilotes de fleuve, dans le cas des navires quittant un poste du port ou s'y rendant. Cependant, cette mesure exigerait le déplacement des limites occidentale de la circonscription de Québec, et orientale de la circonscription de Montréal et pour ce faire il faudrait modifier les articles 322 et 323 de la loi, car un tel déplacement est plus qu'une simple modification des limites, puisqu'il comporte une dérogation importante à l'objet fondamental de ces articles.

Outre le point de vue légal, il y a lieu d'examiner cette proposition du point de vue pratique, puisque l'on peut facilement écarter l'objection d'ordre juridique par une modification appropriée soit à l'article 361, soit aux articles 322 et 323 ou en prévoyant la nouvelle situation dans la loi sur le pilotage proposée.

Pour mettre en œuvre cette proposition, deux stations d'embarquement seraient nécessaires dans le voisinage des limites orientale et occidentale du port, chacune avec son service de bateau-pilote. L'actuelle station d'embarquement fut conçue pour desservir les navires en transit. La relève des pilotes a lieu au milieu du port, presque le seul endroit offrant de la sécurité, c.-à-d. la zone où un navire peut gouverner sur une route rectiligne à l'intérieur du port. Il serait imprudent d'obliger un navire à se dérouter pour se rendre dans cette zone d'embarquement afin d'y embarquer ou débarquer un pilote lamaneur, puis d'éviter sur le fleuve. Le pilote de port pour un navire montant à destination d'un quai de la partie est du port, devrait monter à bord à l'extérieur du port, c.-à-d. au large de l'île d'Orléans, car il serait extrêmement dangereux de le faire dans la courbe de Lauzon. Les navires descendants, à destination d'un poste situé dans la partie ouest du port, devraient embarquer le pilote bien à l'ouest du pont de Québec, parce qu'il serait peu sûr de le faire dans la partie étroite du port qui sépare le pont et la pointe de Sillery, où le chenal s'incurve et où règnent les courants et les courants traversiers les plus violents.

Il est vrai que la recommandation de la Fédération des pilotes (Cf. pp. 91, 357 et 358) ne visait que les bâtiments montants qui ont un pilote de Québec à bord. Toutefois, cette proposition ne tient compte que d'une partie

du problème, la moins importante d'après la preuve entendue. Il semble bien que le manque d'appui de la part des pilotes de Montréal a surtout pour cause la division de leur circonscription à Trois-Rivières et qu'ils ne pourraient pas sérieusement prétendre qu'un trajet de Trois-Rivières à Québec est tellement long qu'il les rend incapables d'accoster à l'arrivée; ils ont dû craindre, à bon escient, que, si d'autres pilotes effectuaient tous les accostages et appareillages à Québec, les taux ne fussent réajustés à leur désavantage.

Pour un service efficace, il faudrait qu'un bateau-pilote fût en station dans le voisinage des deux zones d'embarquement et supprimer l'embarquement au milieu du port sur les navires en transit, afin d'éviter la nécessité de maintenir, à cet effet, une troisième base de bateau-pilote. Si l'on maintenait un seul service de bateau-pilote au milieu du port, les bateaux-pilotes devraient franchir de bien plus grandes distances pour atteindre les zones d'embarquement et il en résulterait inévitablement une substantielle majoration du tarif.

L'argument que les pilotes lamaneurs épargneraient aux bâtiments du temps et de l'argent n'est pas convaincant, si l'on examine la situation dans son ensemble et sans se limiter à certains cas exceptionnels (Cf. pp. 338 à 362 pour une étude détaillée).

La relève des pilotes est toujours une perte de temps et l'obligation d'employer des pilotes lamaneurs se traduirait par des retards pour la plupart des bâtiments qui accostent régulièrement dès l'arrivée. De plus, l'une des causes de retard, l'absence d'informations de la dernière minute sur les conditions du port, ne devrait plus se reproduire maintenant que l'on a établi un réseau radiophonique qui permet aux pilotes d'obtenir toutes les informations voulues sur le temps, le trafic et les postes d'amarrage.

La création d'un groupe distinct de pilotes lamaneurs se révélerait très coûteuse, sans une très grande augmentation de la demande actuelle de leurs services. C'est un fait bien connu que la subdivision d'une circonscription avec une relève obligatoire des pilotes entraîne une augmentation de leur effectif et du coût général auquel on ne peut remédier que par des taux plus élevés. C'est ce qui arriva lors de la division de la circonscription de Montréal à Trois-Rivières et aussi quand on décida de relever les pilotes à l'écluse 7, au cours du transit dans le canal de Welland. Une augmentation immédiate de l'effectif devient nécessaire pour compenser le temps d'inactivité des pilotes au cours du service, c.-à-d. les déplacements par voie de terre, les périodes d'attente et de repos.

Compte tenu des absences pour cause de maladie, des congés ou des périodes de repos, le nombre minimal de pilotes lamaneurs devrait être de quatre, puisque les navires ne doivent pas attendre. Comme on l'a dit (Cf. pp. 354 et 355), il faudrait fixer, en vue de rémunérer ces pilotes sur

une base comparable à celle des autres pilotes de la circonscription, un droit d'accostage assez élevé qui entraînerait une autre augmentation du coût aux armateurs.

De plus, le service serait encore plus coûteux pour les navires puisqu'un bateau-pilote deviendrait nécessaire, alors qu'il ne l'était pas auparavant.

Il est évident que l'objectif principal de la proposition des pilotes de Québec est d'améliorer leurs conditions de travail en abrégant leurs trajets. Cela n'est cependant qu'un moyen d'y parvenir, et c'est actuellement le plus coûteux. L'argument perd beaucoup de sa force quand on considère les récents changements qui sont intervenus. La durée du trajet a été abrégée depuis le transfert de la zone d'embarquement de Pointe-au-Père aux Escoumins. Les navires sont maintenant beaucoup plus rapides, ce qui réduit sensiblement le temps du parcours. Les aides de navigation ont été améliorées et les navires sont équipés maintenant d'instruments de navigation modernes qui leur permettent de faire route en dépit de conditions défavorables. On n'a apporté aucun élément de preuve établissant que la durée moyenne de 8 à 10 h de l'actuel trajet des Escoumins à Québec soit beaucoup plus fatigante et astreignante que les 18 à 20 h qu'exigeait un trajet de Pointe-au-Père à Québec, pour un navire moins rapide. A cette époque, les pilotes n'étaient pas relevés pour l'accostage. Comme le mentionne la Commission, dans sa recommandation générale 8, la longueur d'une circonscription devrait être établie de manière à coïncider avec la plus longue affectation normale de pilotage qu'un pilote peut recevoir (Cf. *Titre I*, pp. 523 et suiv.). La preuve apportée et le dossier des pilotes relatif à la sécurité indiquent clairement que les tours de service exigés maintenant des pilotes de Québec, même pour les trajets de Québec à Port-Alfred ou *vice versa*, ne sont pas astreignants au point de mettre en danger la sécurité des navires. Cependant, dans les cas de durée anormale, l'accostage à Québec devrait être effectué par un pilote reposé, si celui qui a fait le trajet le demande. Le surveillant de la circonscription de Québec a, depuis longtemps, recouru à cette procédure, quand des circonstances spéciales l'exigeaient.

Une étude des statistiques fournies et une analyse du trafic portuaire de Québec, en 1964, indiquent à quel point on a amplifié le problème. Ce n'est que dans quelques-uns des cas où se produisirent des retards que la disponibilité de pilotes de port aurait pu aider; la plupart du temps, la cause du retard était hors du contrôle des pilotes, aussi habiles fussent-ils. Les très rares occasions où les bâtiments eussent certainement bénéficié de la disponibilité de pilotes lamaneurs ne justifient pas le changement d'un système qui, jusqu'à maintenant, a donné toute satisfaction.

Il est évident qu'il y a place à l'amélioration de la qualification et de l'adresse de certains pilotes de Québec et de Montréal en matière de manœuvre dans le port et d'accostage, comme il ressort du nombre d'accidents

mineurs survenant au cours de ces opérations et des retards causés par certains pilotes qui ne se sentent pas qualifiés pour accoster à tout moment ou dans quelques circonstances à certains quais ou jetées, bien que d'autres pilotes soient disposés à le faire. La Commission estime que l'aptitude d'un pilote à accoster dès l'arrivée et son habileté dans la manœuvre du navire devraient entrer en compte pour sa promotion de classe. En d'autres termes, le refus constant d'un pilote d'accoster des bâtiments dans des circonstances où d'autres pilotes le feraient devrait être interprété comme signifiant qu'il est moins qualifié que les autres et sa classification devrait s'en ressentir. Une telle attitude inciterait tous les pilotes à accroître leurs connaissances locales du port et leur habileté dans la manœuvre—un stimulant qui manque actuellement, parce que les pilotes n'ont pécuniairement rien à gagner du fait de ne pas attendre, pour accoster, des conditions plus favorables.

Le problème serait partiellement résolu et, en même temps, l'on remédierait à une lacune de la structure actuelle du tarif, si l'on ajoutait, comme élément du droit de trajet, un taux d'accostage et d'appareillage. La présente structure manque de réalisme, car on ne tient pas compte que la majeure partie du trafic consiste en transits et qu'en conséquence peu d'affectations de pilotage comportent l'opération astreignante de l'accostage. En toute équité, la Commission estime qu'un droit de trajet devrait être plus élevé quand il comprend un accostage ou un appareillage (Cf. *Titre I*, p. 204).

Le droit d'accostage devrait être suffisamment élevé pour inciter le pilote à accoster dès l'arrivée mais, d'autre part, devrait entraîner une diminution des autres droits payables par un bâtiment qui doit employer un pilote lamaneur.

De plus, la Commission estime que l'autorité de pilotage devrait étudier attentivement cette question. Des conditions nouvelles telles qu'un plus grand nombre de navires faisant escale à Québec peuvent rendre le service de pilotage portuaire réalisable à des taux raisonnables, bien que non prévisibles dans un avenir prochain. L'autorité de pilotage devrait établir des statistiques complètes et détaillées, procéder à des investigations sur les causes des difficultés à mesure qu'elles surgissent et apporter les améliorations possibles.

La Commission admet qu'on ne devrait jamais contraindre un pilote à accoster lorsque, par suite des circonstances, il ne se sent pas qualifié. De tels cas devraient faire l'objet d'une enquête de l'autorité de pilotage en vue de s'assurer si la compétence et l'habileté du pilote sont en question. Cela n'équivaut pas à intervenir dans la décision du pilote, mais constitue seulement une évaluation de sa compétence basée sur son état de services. Il appartient à l'autorité de pilotage de s'assurer que ses pilotes sont pleinement qualifiés et qu'ils fournissent le meilleur service possible; en adoptant une attitude passive; une autorité de pilotage ferait preuve d'ignorance de ses responsabilités.

RECOMMANDATION 7

Que le système de classes soit étendu à tous les groupes de pilotes; que la compétence exclusive des pilotes de la classe A soit établie à un très haut niveau, de façon à ne comprendre que les cas extraordinaires et les plus difficiles; que le brevet permanent ne soit délivré qu'au pilote parvenu à la classe B; que les pilotes de la classe C reçoivent un brevet temporaire (de stage)

Le système de classes répond à un réel besoin, spécialement quand les exigences du service imposent un haut degré de connaissances professionnelles et d'habileté avant qu'on puisse confier, sans distinction, tout type d'affectation pouvant se présenter dans la circonscription (Cf. pp. 714 et 797 et *Titre I*, pp. 295 et 296). C'est le cas de tous les pilotes des circonscriptions du Saint-Laurent, bien que dans une moindre mesure pour les pilotes de port de Montréal (Cf. p. 722) et les pilotes de Cornwall (Cf. p. 1000).

Alors que la classe C est temporaire et d'une durée relativement courte puisque son titulaire continue sa formation, la classe A n'est pas celle qu'on accorde normalement à un pilote pleinement qualifié, mais une classe d'exception qui devrait être traitée comme telle.

La classe A constitue simplement la sélection parmi des pilotes pleinement qualifiés, d'un groupe restreint ayant une plus grande expérience et l'habileté voulue pour être chargé des affectations les plus difficiles et inhabituelles.

Les règlements de circonscription ne devraient pas seulement définir la compétence exclusive des pilotes de la classe A, mais préciser aussi leur nombre et les règles qui régissent l'admissibilité et la rétrogradation. Ces règlements devraient tenir compte des critères suivants:

- a) La compétence spéciale et exclusive des pilotes de la classe A devrait être limitée aux cas d'exception et sa définition devrait être révisée au besoin de manière à exclure les cas qui se produisent régulièrement et qui devraient donc relever de la compétence de tous les pilotes des classes A et B.
- b) La classe A ne devrait pas être permanente, mais temporaire, bien que d'une durée illimitée. Un pilote de la classe A devrait retourner à la classe B lorsqu'il apparaît à l'autorité de pilotage que, par suite de l'âge ou de toute autre raison, il n'a plus la qualification et l'habileté exceptionnelles requises. Dans le doute, il serait préférable, à titre préventif, de rétrograder le pilote à la

classe B en attendant l'enquête et la réévaluation (Cf. *Titre I*, pp. 610 à 637).

- c) Le nombre des pilotes de la classe A devrait être établi en fonction des besoins du service et, en même temps, on devrait prendre soin que chaque pilote de la classe A reçoive le plus grand nombre possible d'affectations spéciales, afin de maintenir son habileté au plus haut niveau possible.

La classe A perd sa raison d'être si on la considère comme un moyen de donner aux pilotes les plus anciens une plus forte rémunération. Bien que la Commission estime que les pilotes de la classe A devraient recevoir une rémunération plus élevée, cette considération doit être secondaire. Pour éviter la tentation de baisser les normes de compétence de la classe B, en vue d'assurer un revenu plus élevé aux pilotes de la classe A (Cf. p. 715), la Commission pense que le nombre d'affectations attribuées aux pilotes de la classe A ne devrait avoir aucune incidence sur leur rémunération. Dans un mode de mise en commun, le système de pourcentage appliqué aux pilotes de la classe C devrait être étendu à ceux de la classe A; ceux-ci devraient recevoir une part plus grande, sur une base procentuelle en rapport avec leurs responsabilités accrues. C'est le système qu'adoptèrent en 1969, après une longue expérience, les pilotes de fleuve de Montréal (Cf. p. 850).

Si le type de trafic change ou si—comme c'est le cas dans la circonscription de Cornwall—les caractéristiques physiques du chenal ont déterminé les dimensions maximales des navires, on pourrait être amené à réduire le nombre des pilotes de la classe A. Dans ce cas, il faudrait faire la sélection du nombre requis, non pas sur la base des présumés droits acquis, mais en fonction de la qualification et de l'habileté les plus élevées et sur la prévision des plus longs services. P. ex., si deux pilotes ont une qualification et une habileté égales, il faudrait accorder la préférence au plus jeune plutôt qu'à celui qui atteindra bientôt la limite d'âge de sa classe.

La Commission estime que le système de classes pourrait être encore amélioré en décidant que la classe C ne donne lieu qu'à un brevet de stage. (Cf. p. 715 et *Titre I*, p. 302). En fait, le détenteur d'un tel brevet continue sa formation: c'est le stage de sa formation pratique et qu'on devrait traiter comme tel. Il est malavisé et dangereux d'attribuer un brevet permanent à un candidat sans avoir profité de toutes les occasions d'évaluer non seulement ses connaissances, mais aussi sa compétence et son habileté de navigateur dans les eaux restreintes du secteur pour lequel le brevet permanent lui sera délivré. C'est par une formation progressive et pratique dans la classe C qu'on peut apprécier ces qualités. La classe C est essentiellement provisoire et le candidat qui, en temps voulu, ne satisfait pas aux normes exigées pour

la promotion à la classe B devrait être rayé de la liste, procédure qui devient impossible après la délivrance d'un brevet permanent. La formation des pilotes doit être organisée de telle sorte qu'on n'accordera un brevet permanent qu'à ceux qui ont prouvé qu'ils possèdent la qualification requise.

RECOMMANDATION 8

Que la direction du service, dans les circonscriptions de pilotage du Saint-Laurent, demeure en droit et devienne en fait la seule responsabilité de l'autorité de pilotage de chaque circonscription; que l'on abandonne le système de péréquation des trajets; que les affectations soient faites conformément à un tour de rôle normal établi sur la disponibilité pour le service, compte tenu de la classe des pilotes et de la sécurité de la navigation

L'historique et l'expérience du passé démontrent indubitablement que le pilotage dans les circonscriptions du Saint-Laurent constitue non seulement un service qui doit être mis à la disposition des transports par eau à titre de commodité et de nécessité, mais il doit, dans l'intérêt public, être planifié, coordonné et dirigé (Cf. *Titre I*, p. 86). Depuis une centaine d'années, pour des raisons d'économie aussi bien que de sécurité et d'efficacité, le pilotage en tant qu'entreprise libre, avec un nombre illimité de pilotes brevetés, fut complètement aboli dans les circonscriptions de Québec et de Montréal (Cf. pp. 41 et 626). Les traquenards inhérents à un tel régime (et qui se révélèrent clairement à l'époque) existent encore, nonobstant les grands progrès techniques réalisés depuis dans le domaine de la navigation et des communications (Cf. *Titre I*, pp. 47 et 48). La Commission estime que ce serait une grave erreur de retourner à ce régime pour résoudre les problèmes que pose actuellement la navigation sur le Saint-Laurent.

En outre, la Commission est d'avis que, si le pilotage doit continuer à être un service public pleinement dirigé dans les circonscriptions du Saint-Laurent, sa direction doit demeurer une obligation fondamentale du gouvernement. Transmettre, et confier, à des associations de pilotes ou d'armateurs les responsabilités en cette matière serait malavisé, à cause du conflit constant entre leurs intérêts particuliers et l'intérêt public (Cf. *Titre I*, recommandation générale 14, pp. 544 et suiv.). Le mépris de ce principe fondamental fut la principale cause de l'effondrement, en 1914, à toutes fins pratiques, de la Corporation des pilotes de 1860.

L'attribution des affectations de pilotage devrait être régie par des considérations de sécurité de la navigation, d'efficacité du service et, dans la mesure du possible, par la répartition équitable du volume de travail

(Cf. *Titre I*, recommandation générale 26, p. 610, et recommandation générale 29, p. 618). Bien que des règles s'imposent, elles ne doivent pas être rigides, mais laisser une liberté d'action complète quand il apparaît au fonctionnaire chargé par l'autorité de pilotage du service des affectations qu'un cas particulier exige une attention spéciale. Ces règles ne doivent pas être entravées par les seules considérations de mise en commun ou de rémunération des pilotes.

La Commission estime que le seul mode équitable d'affectation est le tour de rôle établi d'après la disponibilité pour le service, tel qu'on le pratique dans toutes les circonscriptions, sauf celles du Saint-Laurent. Outre le grand avantage de sa simplicité, il a fonctionné remarquablement bien et a rendu possible le partage équitable des heures de service entre les pilotes. On place le nom d'un pilote en queue de liste, à la station de pilotes, quand il revient d'une affectation ou que son congé expire; les pilotes sont ensuite désignés dans l'ordre régulier de leurs noms sur la liste, pour tout type d'affectation (trajet, mouvement, régulation de compas, etc.), à condition qu'ils aient bénéficié d'une période de repos suffisante dont la durée est fixée dans les règlements et qui varie suivant le genre et la durée des services accomplis et le temps global de pilotage au cours d'un jour donné. Dans le cas d'un pilote transféré par ordre de l'autorité de pilotage d'une station à une autre ou qui débarque dans un port secondaire, son nom doit être inscrit sur la liste au moment où il aurait dû se présenter à la station où il a été transféré ou à la station la plus proche du port secondaire. Tous les pilotes réunissant une même disponibilité devraient aussi obtenir des congés réguliers, périodiques; mais l'autorité de pilotage devrait avoir le pouvoir d'en varier les dates afin d'être en mesure de faire face à des demandes inattendues de pilotage.

Comme la Commission l'a recommandé, la reconnaissance officielle de chaque groupement de pilotes devrait être faite en pourvoyant que chaque groupe constitue une corporation statutaire (Cf. *Titre I*, recommandation générale 25, p. 603), et les pilotes devraient être autorisés à s'absenter pour assister aux réunions du conseil d'administration ou s'occuper d'autres affaires de la Corporation ou des pilotes en tant que groupe.

Les seules exceptions seraient les cas d'urgence et particuliers et les exigences du système de classes. Le fonctionnaire local responsable du service des affectations devrait avoir non seulement le pouvoir d'enlever de la liste le nom de tout pilote dont il met l'aptitude en doute, mais aussi l'entière liberté de ne pas tenir compte du tour de rôle pour désigner, dans les cas spéciaux, le pilote qui, à son avis, est le mieux qualifié ou le plus propre à recevoir l'affectation, dans les circonstances telles que le manque d'un pilote voulu à l'écluse de Saint-Lambert (Cf. pp. 803 et suiv.).

Les restrictions quant à la compétence professionnelle des pilotes de la Classe C ne devraient pas déranger indûment le tour de rôle, puisque le nombre en est nécessairement faible. Du fait que la période que passent ces pilotes dans cette classe est celle du stage pratique de leur formation, on devrait leur donner autant d'affectations que possible revenant à cette classe, quelle que soit leur place sur le tour de rôle, à condition qu'ils aient bénéficié d'un repos suffisant après chaque affectation précédente.

Si la compétence du pilote de la classe A est restreinte aux cas extraordinaires (Cf. recommandation 7), les affectations occasionnelles de la classe A ne doivent pas déranger le processus normal du tour de rôle. Bien que l'on puisse parfois affecter des pilotes de la classe A avant leur tour normal, il faut prendre soin qu'ils aient une période normale de repos avant de recevoir une nouvelle affectation. Il serait possible de réduire le volume du travail des pilotes de la classe A en prévoyant dans le règlement que l'on garde en réserve ceux qui sont en tête de liste pour les affectations de leur classe prévues à brève échéance. Toutefois, aucune mesure exceptionnelle ne devrait être prise pour assurer aux pilotes de la classe A un volume de travail global qui n'excède pas celui des pilotes de la classe B, puisque l'éventualité contraire doit entrer en ligne de compte quand on établit la différence de pourcentage entre la rémunération des pilotes de la classe A et celle de ceux de la classe B.

Quand le régime des affectations est basé sur le nombre des affectations accomplies, il est incomplet, ne permet pas une répartition équitable du volume de travail de pilotage, provoque un dédale de règles toujours changeantes et, de plus, il s'est révélé inadéquat.

Le mode d'affectation compliqué actuellement en usage dans les circonscriptions du Saint-Laurent ne résulte pas de circonstances particulières, ni des caractéristiques propres à ces circonscriptions, pas plus que du genre de services assurés, mais des restrictions imposées par la loi aux pilotes de Québec et de Montréal (et nulle part ailleurs au Canada). Ces restrictions ont conduit à recourir à des expédients et non à un mode normal. Les deux difficultés majeures provinrent de la large application du régime des pilotes spéciaux, incompatible avec le fonctionnement d'un tour de rôle (Cf. p. 506 et p. 843) et de l'attitude irréaliste de l'autorité de pilotage vis-à-vis de la mise en commun (Cf. pp. 451, 523 et suiv.). Le principal obstacle—le régime des pilotes spéciaux—fut supprimé en 1959 et 1960 et l'autre est simplement nominal. Il est évident que si les pilotes l'avaient demandé, l'autorité de pilotage aurait établi légalement la mise en commun comme mode de rémunération et l'aurait administré sans aucun frais pour eux. Ils ne l'ont pas fait pour des raisons étrangères à la question (Cf. recommandation 9). C'est ce qui ressort de l'attitude officielle de l'autorité de pilotage de Montréal,

lorsqu'elle créa le groupe de pilotes de port (Cf. pp. 605, 606 et 857). Étant donné qu'aucun obstacle ne s'oppose maintenant à un véritable tour de rôle, il n'y a aucune raison de ne pas suivre à Montréal la procédure normale adoptée ailleurs avec des résultats satisfaisants.

La péréquation des trajets présuppose que toutes les affectations sont du même type et de la même durée, ce qui n'est pas. C'est à cause de considérations étrangères aux affectations que le régime ne tient pas compte du temps de service consacré à d'autres types d'affectations ou résultant d'une annulation. C'est ce qui a obligé les pilotes à adopter la mise en commun incomplète, à cause de circonstances qui n'existent plus. Il en résulte une répartition inégale du volume de travail global et, si les mouvements sont effectués sur la base du volontariat, certains pilotes ne peuvent acquérir l'expérience nécessaire. Le régime est fondamentalement injuste, car certains pilotes (Cf. pp. 452-453 et 1021-1022) qui ont eu la chance d'accomplir des trajets de courte durée, grâce à du beau temps ou à un navire rapide, sont contraints à l'inactivité, alors que d'autres pilotes moins chanceux, mais d'égale disponibilité, sont obligés, du fait d'affectations d'une plus grande durée, de travailler plus longtemps, afin de réunir le même nombre d'affectations. Pour remédier aux cas les plus flagrants d'inégalité de traitement, il a fallu modifier les règles relatives aux affectations pour accorder des tours supplémentaires pour les trajets d'une durée exceptionnelle.

Ce régime est encore fondamentalement injuste quand un pilote qui a été constamment disponible est privé, à la fin de l'année, des occasions de reprendre les tours perdus pour des raisons indépendantes de sa volonté, de sorte qu'il n'a pas le temps de rétablir sa situation et d'éviter une perte de rémunération (Cf. p. 457). Dans un effort pour corriger cette injustice du mode de mise en commun, les pilotes ont recouru à l'artifice de «la moyenne maximale» (Cf. p. 457) et, dernièrement, les pilotes de fleuve de Montréal ont étendu le privilège de la péréquation après la fin de l'année en prévoyant, par une modification des règles relatives aux affectations, que la première liste, au début de l'année de mise en commun, ne repart pas de zéro, mais indique la différence des tours de la liste précédente (Cf. pp. 849-850).

L'application sans discernement de la règle de péréquation s'est traduite par un absentéisme élevé au détriment de l'efficacité du service (Cf. pp. 453 et 454), contraignant les pilotes de tous les groupes, sauf ceux de la circonscription de Québec, à restreindre l'application du principe aux périodes de disponibilité pour le service. En outre, en vue de prévenir l'absentéisme des pilotes qui, à la fin de la saison, réunissent un grand nombre de tours, et alors que tous les pilotes doivent être disponibles, les pilotes de Cornwall ont été obligés de recourir à une sanction pécuniaire en modifiant leur mode

de mise en commun par l'établissement de leur mise en commun dite «d'hiver» où les parts sont basées sur le nombre de jours de disponibilité au cours de cette période (Cf. pp. 1044-1045). En fait, par une série interminable de modifications des règles relatives aux affectations, le mode a évolué graduellement pour devenir fondé sur la disponibilité. La longue liste de ces règles (néanmoins incomplète [cf. pp. 436 et 437]) et les modifications répétées qui s'ensuivent (et les rendent de plus en plus compliquées) indiquent l'insuffisance fondamentale de ce mode et la nécessité de le remplacer, ainsi que le recommande la Commission.

RECOMMANDATION 9

Que, dans les circonscriptions proposées de Québec et de Montréal, la rémunération des pilotes (sauf s'ils sont des employés salariés) soit une part du fonds commun, géré par l'autorité de pilotage, comprenant tous les revenus de pilotage et fondé sur les gains des pilotes, leur disponibilité et leur classe; que les dépenses de la Corporation des pilotes soient financées par voie des cotisations de membre, déduites à la source des parts des pilotes au fonds commun

Étant donné que le pilotage entre Québec et Cornwall devrait être classé comme service public essentiel, et entre Québec et Les Escoumins comme service public (recommandation 4), les pilotes concernés doivent avoir directement ou indirectement le statut d'employés (Cf. *Titre I*, recommandation générale 24, p. 598). Si, dans les secteurs entre Québec et Cornwall, les pilotes refusent de devenir des fonctionnaires, leur statut devra être celui d'employés *de facto* de leur autorité de pilotage, comme c'est présentement le cas, et comme ce sera celui des pilotes du secteur Québec-Les Escoumins si l'on ne leur fait pas l'offre de devenir fonctionnaire ou si, l'offre leur étant faite, ils la rejettent. On se référera au *Titre III*, pages 307 à 309 quant à l'opinion de la Commission sur le régime des taux régnants et pages 220 à 224 au regard de sa conception du statut de fonctionnaires à l'égard des pilotes, et de sa recommandation à ce sujet.

La mise en commun des recettes de pilotage est, comme méthode de rémunération de ces pilotes, la seule option équitable en dehors du salaire. Lorsque la fourniture des services est entièrement dirigée par l'autorité de pilotage, la mise en commun complète est un élément nécessaire pour remédier aux écarts injustifiables dans le revenu des pilotes, inévitables autrement (Cf. *Titre I*, pp. 215 et suiv.). L'obligation primordiale des pilotes est d'être disponibles pour le service et d'accomplir leur service selon les instructions

de l'autorité de pilotage. En conséquence, les pilotes d'une même classe devraient recevoir la même rémunération pour une même disponibilité.

Il incombe à l'autorité de pilotage, en tant qu'employeur des pilotes, de s'assurer qu'ils sont équitablement rémunérés et, lorsque la rémunération n'est pas un salaire fixe, de gérer la mise en commun. Le mode de mise en commun et les règles qui la régissent devraient être pleinement définis dans les règlements de circonscription.

Il n'existe aucune raison qui s'oppose à la reconnaissance officielle de la mise en commun dans les circonscriptions actuelles de Québec et de Montréal en tant qu'élément nécessaire au fonctionnement efficace du pilotage, comme on le fait dans toutes les autres parties du pays. L'attitude irréaliste et discriminante de l'autorité de pilotage, non seulement occasionne aux pilotes des frais administratifs inutiles (Cf. p. 517), mais encore les a conduits à opter pour un pis-aller, c.-à-d. la mise en commun volontaire gérée par l'Association ou la Corporation des pilotes, qui a toujours été une source de mésentente entre les pilotes et peut donner lieu à bien des abus. La seule possibilité que certains pilotes puissent ne pas participer à la mise en commun (comme c'est le cas des pilotes de fleuve dissidents de Montréal, depuis 1968) est une lacune fondamentale du mode actuel et demeure une source éventuelle de différends. La situation ne sert pas l'intérêt bien compris du service (Cf. p. 843).

Si la rémunération des pilotes doit être une part des recettes du pilotage, c'est le droit des pilotes de s'assurer que l'argent ne serve pas à d'autres fins que celles que prévoit la législation et soit partagé équitablement avec reddition de comptes pleine et entière. Ce n'est nullement le cas actuellement. La Corporation des pilotes traite les recettes de pilotage comme ses propres revenus (ce qui est illégal [cf. p. 1041]) et elle engage de fortes dépenses telles que primes d'assurance, sur le fonds commun, par décision majoritaire, parfois sans l'assentiment de certains pilotes. La procédure de mise en commun est inutilement compliquée, et parfois fautive, comme c'est, p. ex., le cas de celle que suivent les pilotes de fleuve de Montréal (Cf. p. 851). L'examen des règles régissant les modes actuels de mise en commun et de la façon dont ils sont gérés (Cf. pp. 505 et suiv., 843 et suiv., et p. 1041) suffit pour qu'on se rende compte que la situation actuelle est loin d'être satisfaisante et doit être redressée.

Aucune condition locale des circonscriptions ne change le principe fondamental de la mise en commun et rien ne s'oppose donc à l'uniformité de procédure. Le mode de mise en commun le plus équitable est fondé sur la disponibilité pour le service et sur le partage de tous les revenus de pilotage sur la base des gains et non des droits perçus. Il faudrait établir un mode de financement des distributions régulières et finales dont les frais

incomberaient au fonds commun à titre de dépenses de fonctionnement. C'est compliquer inutilement la comptabilité que de laisser en suspens la répartition finale jusqu'à la perception de tous les droits concernant une période donnée de mise en commun (Cf. p. 857). Les seuls avantages qu'offre un tel mode est l'absence de dépenses de financement et la répartition automatique des mauvaises créances au prorata des parts de la période de mise en commun qu'elles concernent. En pratique, ces avantages sont minimes et contrebalancés par les complications auxquelles donnent lieu la comptabilité et la tenue des livres, surtout avec un grand nombre de pilotes participants. Il y a des mesures qui pourraient être prises pour réduire le coût du financement de la répartition finale, p. ex., en exigeant des armateurs un paiement plus rapide et en établissant une caisse telle que celle de la circonscription de la Colombie-Britannique (Cf. *Titre II*, p. 198). L'expérience a montré que l'incidence des mauvaises créances est négligeable et que l'on ne commet donc aucune injustice si elles sont portées au compte des opérations courantes du fonds commun, d'autant plus que, pour la plupart, ce serait les mêmes pilotes qui participeraient aux partages.

Dans un service de pilotage entièrement dirigé, c'est la disponibilité pour le service qui compte et qui devrait être rémunérée. Le nombre d'affectations et d'heures de pilotage n'est soumis à aucun contrôle légal de la part des pilotes, mais dépend uniquement des instructions de l'autorité de pilotage. La mise en commun doit donc être basée sur la disponibilité pour le service, y compris, selon qu'il y est prévu au règlement, les périodes de repos entre les affectations, les congés périodiques et annuels, les absences autorisées en vue de s'occuper des affaires de la corporation ou de groupe, et les cas spéciaux empêchant un pilote de participer au service pour des raisons indépendantes de sa volonté telles qu'une suspension préventive, une sommation à comparaître devant le tribunal à titre de témoin ou d'expert, ou y siéger comme assesseur. Le règlement devrait aussi prévoir des allocations indirectes de maladie, comme pour les employés salariés. Si le tribunal constate une incapacité professionnelle ou morale, ni la suspension préventive antérieure ni la suspension imposée par le tribunal ne peuvent compter comme temps de disponibilité. Le même principe s'applique dans le cas d'incapacité physique due à un acte répréhensible et délibéré du pilote ou à l'usage d'alcool ou de narcotiques.

Le montant de la part entière devrait varier suivant la classe du pilote et sur une base procentuelle, comme ça été l'usage jusqu'ici pour la rémunération des pilotes de la classe C et comme c'est maintenant le cas pour tous les pilotes de fluve de Montréal (Cf. p. 850). Au regard des autres règles, se référer au *Titre I*, page 217.

Les corporations devraient faire face à leurs dépenses de fonctionnement et autres obligations pécuniaires par la seule voie qu'autorise la loi,

soit par des droits et des contributions spéciales légalement imposés, donnant ainsi aux membres de la corporation le contrôle légal des dépenses de celle-ci. Ces droits et contributions spéciales devraient être déduits à la source sur la part de chaque pilote, par l'autorité de pilotage (Cf. *Titre I*, recommandation générale 25, p. 603).

RECOMMANDATION 10

Que la saison d'hiver, aux fins du tarif d'hiver et des doubles affectations, coïncide avec la période où prédominent les conditions hivernales

La définition de la saison d'hiver dans le règlement, par référence à des dates fixées arbitrairement, ne correspond ni à la réalité ni aux conditions justifiant l'affectation de deux pilotes et la rémunération spéciale qu'ils reçoivent.

La sécurité de la navigation exige l'affectation simultanée de deux pilotes à la fin de la saison normale de navigation, dès que les risques de navigation sont notablement accrus par la venue de l'hiver, soit lors de la formation des glaces et de l'enlèvement des aides de navigation; il en est de même au début de la saison. Mais le quantième du mois où se produit cette situation et sa durée variant sensiblement d'une année à l'autre, il est illogique, inéquitable et contraire aux exigences de la sécurité de la navigation de fixer arbitrairement des dates pour le début et la fin de la période durant laquelle deux pilotes doivent être affectés conjointement.

Si l'hiver est tardif, il est illogique et inutile d'affecter deux pilotes à partir du 1^{er} décembre, car l'expérience a montré qu'il peut en résulter une pénurie de pilotes puisque la fin de la saison est généralement une période de pointe, et le fait que le trafic a surtout lieu vers l'aval accentue encore l'indisponibilité des pilotes qui doivent être transférés par voie de terre dans une station vers l'amont.

D'autre part, un hiver précoce oblige à retirer les bouées avant le 1^{er} décembre, et il serait malavisé de ne pas affecter deux pilotes pour la seule raison que la date fixée dans le règlement n'est pas encore arrivée; de plus, si l'on affecte deux pilotes dans l'intérêt de la sécurité, il serait inéquitable de ne pas imposer la majoration et les autres dispositions du tarif puisque les conditions qui motivèrent leur adoption existent.

Les mêmes observations s'appliquent réciproquement à la fin de la saison d'hiver.

La situation dans la circonscription de Cornwall en est un bon exemple. Les dispositions du règlement relatives à la navigation d'hiver s'appliquent

du 1^{er} décembre au 8 avril bien qu'il n'y ait pas de navigation d'hiver proprement dite, du fait de l'absence de trafic maritime lorsque la Voie maritime est fermée. Il arrive occasionnellement qu'à cause de la rigueur de l'hiver, la Voie maritime n'ouvre qu'après le 8 avril. Dans ce cas, on ne pourra imposer aucun taux d'hiver et il serait illégal, suivant le règlement, d'affecter deux pilotes conjointement, en dépit du fait que des conditions dangereuses puissent prévaloir après l'ouverture de la Voie maritime, que ce soit avant ou après le 8 avril (Cf. p. 988).

En conséquence, la Commission estime que les règlements de circonscription devraient être modifiés de façon à donner à l'autorité locale chargée des opérations le pouvoir de rendre applicables les dispositions d'hiver lorsque prévalent des conditions de navigation exceptionnelles au début ou à la fin de la saison normale de navigation.

RECOMMANDATION 11

Que soit officiellement abrogée la Loi de constitution en corporation des pilotes de Montréal de 1850 et la Loi de constitution en corporation des pilotes de Québec de 1860

La Loi de 1850 de constitution en corporation professionnelle des pilotes de Montréal (Corporation des pilotes pour le havre de Québec et au-dessus [13-14 Victoria, chap. 123, modifié par 16 Victoria, chap. 258]) n'a jamais été mise en vigueur parce qu'elle n'accordait pas aux pilotes le type de corporation qu'ils avaient demandée, et qu'ils refusèrent de tenir la première assemblée qui aurait consacré l'existence de la corporation (Cf. pp. 623 et suiv.). Il semble que cette loi n'ait jamais été abrogée. Il est improbable qu'elle puisse, maintenant, servir à quelque fin utile, et elle perdra sa raison d'être si l'on met en œuvre la recommandation générale 25 de la Commission (Cf. *Titre I*, p. 603). En conséquence, et même dans le seul but de clarifier la législation régissant le pilotage, la Commission estime nécessaire l'abrogation officielle de cette loi.

La même recommandation s'applique à la Loi de constitution en corporation de 1860 des pilotes de Québec (Corporation des pilotes pour le havre de Québec et au-dessous [23 Victoria, chap. 123]), bien qu'elle soit encore partiellement en vigueur. En 1914 (4-5 George V, chap. 48), la Corporation des pilotes fut privée de tous ses pouvoirs, sauf ceux qu'elle avait hérités, en 1875, de la Maison de la Trinité (38 Victoria, chap. 55) sur le Fonds des pilotes infirmes. Toutefois, la Loi de 1914 ne révoquait explicitement aucun des articles de la Loi de 1860, laissant ainsi planer un doute sur l'applicabilité de certains articles non directement en cause tels que le droit des capitaines de navires descendants de choisir parmi les pilotes dont le nom apparaissait sur la liste du tour de rôle, à Québec et, dans le cas

de navires montants, parmi ceux qui se trouvaient à bord du bateau-pilote, ainsi que l'obligation, pour le pilote ainsi choisi, de servir, quel que fût le nombre de fois qu'il avait servi antérieurement (Cf. pp. 42 et 43). Il se peut que ces dispositions furent implicitement abrogées, mais la procédure fut loin d'être satisfaisante (Cf. *Titre I*, p. 20).

Le seul objet que puisse maintenant servir la Corporation des pilotes de 1860 est l'administration de la Caisse de retraite des pilotes de Québec. Elle est régie en cela par la législation de la Maison de la Trinité, qui ne s'applique pas puisqu'elle se réfère à une situation qui n'existe plus (Cf. pp. 278 à 280 et pp. 528 et suiv.).

Si l'on doit maintenir la Caisse des pilotes de Québec (ce que la Commission juge indésirable [cf. *Titre I*, recommandation générale 39, p. 638]), la Commission estime que la législation en vigueur devrait faire place à une législation adéquate. Il n'est nul besoin de maintenir en activité la Corporation de 1860 à cette seule fin et, en conséquence, les lois: 23 Victoria, chapitre 123, modifiée par 32-33 Victoria, chapitre 43; 25 Victoria, chapitre 70; et 38 Victoria, chapitre 55 devraient être abrogées.