

(i) *St. Lawrence Seaway Pilots Association Inc.*

La *St. Lawrence Seaway Pilots Association Inc.* est l'association libre des pilotes américains qui avait été autorisée par l'Administrateur à créer et à diriger l'ex-centre de pilotage américain de Cape Vincent. Lorsqu'on créa, en 1961, la circonscription n° 1, les 12 pilotes américains formèrent deux associations. Ce n'est qu'en 1962 que l'une d'elles, la *St. Lawrence Seaway Pilots Association*, fut autorisée à créer et diriger le centre Cape Vincent, bien qu'elle ne comprît pas tous les pilotes inscrits américains. Il semblerait que depuis lors l'association ait non seulement réussi à grouper tous les pilotes américains de la circonscription n° 1, mais encore ceux du lac Ontario.

En 1969, on supprima le centre de pilotage américain de Cape Vincent (Cf. pp. 331-332) après s'être rendu compte que la dualité d'administration nuisait à l'efficacité de celle-ci et des opérations. Jusqu'alors la *St. Lawrence Seaway Pilots Association* affectait des pilotes pour satisfaire aux demandes de pilotage provenant de Cape Vincent ou des zones contiguës de la circonscription n° 1 et du lac Ontario relevant de sa juridiction, assurait l'administration inhérente telle que la perception des droits de pilotage, et prenait les dispositions nécessaires pour fournir, à Cape Vincent, un service de bateau-pilote (Cf. pp. 235 et suiv.). Depuis 1969, cette association n'a plus de rôle officiel au regard de l'organisation du service. Elle continue probablement de grouper les pilotes américains de la circonscription n° 1 et du lac Ontario, mais à titre d'association professionnelle libre.

(ii) *Corporation des pilotes du haut Saint-Laurent (pièce 848)*

La Corporation des pilotes du haut Saint-Laurent groupe tous les pilotes brevetés de la circonscription de Kingston, soit tous les pilotes inscrits canadiens de la circonscription n° 1, mais non les pilotes canadiens du lac Ontario.

Avant la division de leur circonscription, les pilotes canadiens de la circonscription Saint-Laurent-Kingston-Ottawa avaient formé en 1956, sous le nom de «Corporation des pilotes du Saint-Laurent, de Kingston et d'Ottawa», la première corporation de pilotes jamais créée en vertu de la Partie II de la Loi fédérale sur les compagnies (Cf. *Titre I*, pp. 97-98 [pièce 806]). En 1961, à la suite de la division de leur circonscription, les pilotes de Kingston formèrent, sur le même modèle, leur propre corporation sous le nom de «Corporation des pilotes du haut Saint-Laurent». A cause des modalités transitoires prévues pour permettre la répartition des pilotes de l'ancienne circonscription dans l'une ou l'autre des deux nouvelles circonscriptions et la possibilité de transfert, on prévoit qu'un pilote transféré de la circonscription de Kingston à celle de Cornwall deviendrait automatiquement membre de la Corporation des pilotes de Cornwall, qui prit alors le nom de «Corporation des pilotes du Fleuve et de la Voie maritime du Saint-Laurent».

Les objectifs de cette corporation, tels que définis dans les lettres patentes, sont indiqués au *Titre I*, pages 97 à 99. Sa charte, sa structure et ses règlements sont fondamentalement les mêmes que ceux des autres corporations de pilotes des circonscriptions de pilotage du Saint-Laurent et, comme celles-ci, elle prétend avoir le plein contrôle des gains des pilotes. Un pilote devenu membre est censé ne plus pouvoir se retirer de la corporation aussi longtemps qu'il reste pilote breveté, à moins d'en être expulsé par décision du conseil d'administration de cinq membres. Pour de plus amples détails sur la nature et la structure de ce type de corporation, se référer au *Titre IV*, pages 289 et suivantes.

Le droit d'entrée est une particularité que la nouvelle corporation a hérité de l'ancienne. A compter du 1^{er} octobre 1961, tous les nouveaux membres furent tenus de payer, en cinq versements annuels égaux, un droit d'entrée de \$1,500, versé à un fonds spécial qui, suivant le règlement (règlement n° 2, art. 13 à 17), ne peut être utilisé, sauf par résolution d'une assemblée générale des membres. Cependant, en fait, on ne conserve pas un fonds spécial, mais les revenus obtenus de cette source sont versés au fonds commun pour payer les dépenses courantes. On justifie ce droit d'entrée en invoquant le fait qu'un nouveau membre doit contribuer au coût de l'organisation dont il bénéficie; les autres membres qui ont supporté les dépenses de l'organisation et qui sont encore membres de la corporation seront ainsi remboursés proportionnellement.

La corporation est gérée comme si elle était non seulement une organisation professionnelle, mais encore une société de mise en commun des revenus de pilotage, ce qui est incompatible avec la Partie II de la Loi fédérale sur les compagnies en vertu de laquelle cette corporation a obtenu sa charte. Quant à la situation légale, valable ici, on se référera au *Titre I*, pages 101 et suivantes, et au *Titre IV*, pages 297 et suivantes.

Aussi, les opérations financières et la procédure sont-elles les mêmes que celles de la Corporation des pilotes de Cornwall et des corporations similaires groupant les pilotes des circonscriptions du Saint-Laurent. On traite les gains de pilotage de tous les pilotes comme de propres revenus de la corporation, sur lesquels elle finance ses opérations et acquitte les dépenses de groupe; après quoi elle distribue le reliquat à ses membres, conformément aux règles de mise en commun fixées par le règlement de la corporation.

Le mode de mise en commun est le même que celui qu'ont adopté les pilotes de la circonscription de Cornwall et les pilotes du port de Montréal (Cf. *Titre IV*, pp. 857 et suiv. et pp. 1041 et suiv.). La mise en commun est basée sur les droits gagnés et les parts non réglées au terme de la période de mise en commun le sont au fur et à mesure de la perception des droits dus.

Jusqu'en 1964, l'exercice financier se terminait le 28^e février. En 1964, on le fit coïncider avec l'année civile. C'est pourquoi le rapport financier de

1964 ne couvre que dix mois, sans toutefois modifier le montant des revenus puisqu'il n'y a pas de pilotage en janvier et février. La seule différence fut une diminution des dépenses, légèrement moindres qu'elles n'eussent été normalement puisque les dépenses administratives, très faibles au cours de ces deux mois, étaient déjà couvertes par l'exercice financier précédent.

Le travail lié à l'administration du fonds commun et aux affaires de la Corporation n'est pas assez important pour justifier l'emploi d'un personnel à plein temps. La Corporation partage avec la Corporation des pilotes du port de Montréal et avec la Corporation des pilotes de Cornwall les services à temps partiel d'un secrétaire-trésorier. Les trois corporations font appel aux services des mêmes comptables agréés. De plus, comme elle recourt au même mode de mise en commun que ces deux autres corporations, il en résulte la même méthode comptable et la même forme de présentation des rapports annuels sur les opérations financières et de mise en commun.

Le rapport financier annuel (pièce 861) comporte quatre états principaux:

- un bilan au dernier jour de l'année financière;
- un état des recettes et des déboursés pour l'année financière appuyé d'un tableau donnant le détail des paiements faits à chacun des pilotes canadiens sur sa part de la mise en commun, ainsi que le reliquat de toute distribution antérieure;
- un état financier complet expliquant les opérations de mise en commun, avec documents à l'appui;
- un état des dépenses détaillant les frais engagés par l'autorité de pilotage de Kingston pour l'administration du service dans la circonscription n° 1 et, antérieurement à 1969, les frais engagés par la corporation des pilotes américains pour le fonctionnement du centre de Cape Vincent.

Les trois premiers états se retrouvent dans le rapport financier de la Corporation des pilotes de Cornwall. Le quatrième, qu'on ajouta en 1967, n'est donné qu'à titre d'information puisque les opérations financières qui y figurent ne tombent pas sous le contrôle de la Corporation. Toutefois, il sert à celle-ci de pièce comptable lui permettant de remplir son mandat de vérificateur en ce qui a trait à l'administration des revenus des pilotes par l'autorité chargée de l'administration du service dans la circonscription; en outre, il lui permet de s'assurer que les dépenses imputées sur le compte des revenus accumulés avant la remise à la Corporation des parts dues à ses membres étaient justifiées et légalement engagées. En vertu des dispositions prévues pour le pilotage dans les Grands Lacs, l'organisation de chaque secteur de pilotage est financièrement indépendante et les dépenses de fonctionnement sont réparties également entre tous ceux qui en bénéficient. Dans la circonscription n° 1, ces dépenses comprennent le coût du bureau de

pilotage de Cornwall et, avant 1969, du bureau de pilotage de Cape Vincent, sans qu'aucun des deux gouvernements ne participe au remboursement des frais comme le gouvernement canadien le fait habituellement dans les circonscriptions où le Ministre est l'autorité de pilotage.

Tous les pilotes américains et canadiens de la circonscription n° 1 supportent, au prorata de leurs parts de revenu de pilotage, le total des frais administratifs, moins les dépenses de fonctionnement de Cape Vincent, qui sont imputées aux pilotes du lac Ontario.

La description de ces trois états et les informations qui s'y rapportent, données au *Titre IV*, pp. 739 à 744, s'appliquent ici *mutatis mutandis*. On utilise le rapport financier de 1968 (pièce 861) pour illustrer la méthode. Le bilan au 31 décembre faisait état de l'actif et du passif suivants:

BILAN	
ACTIF	
Disponibilités, en caisse et en banque.....	\$ 93,806.23
COMPTES À RECEVOIR	
<i>Autorité de pilotage de Kingston—</i>	
Saison 1966.....	451.54
Saison 1968.....	43,918.67
	44,370.21
<i>Pilotes de la Voie maritime du Saint-Laurent—</i>	
Saison 1966.....	325.40
	44,695.61
Total de l'actif.....	138,501.84
PASSIF	
COMPTES PAYABLES	
Secrétaire-trésorier.....	849.05
Frais de conseiller juridique.....	4,872.40
Divers.....	185.45
	5,906.90
<i>Fonds non mis en commun</i>	
1968—retenues.....	2,933.50
1968—69—revenus d'hiver.....	1,638.50
1968—remboursements.....	42.24
	4,614.24
<i>Fonds mis en commun</i>	
1966.....	982.75
1967.....	188.71
1968.....	126,809.24
	127,980.70
Total du passif.....	138,501.84

Le deuxième document, étant un état des recettes et des débours de l'exercice financier, ne reflète que les mouvements de fonds. Pour l'année 1968, il indique:

RECETTES ET DÉBOURS

En caisse et en banque au 1 ^{er} janvier 1968.....		\$ 66,958.24
RECETTES		
<i>Autorité de pilotage de Kingston</i>		
Saison 1966.....	142.64	
Saison 1967.....	12,797.65	
Saison 1968.....	318,420.00	
		331,360.29
<i>Pilotes de la Voie maritime du Saint-Laurent</i>		
Saison 1966.....	103.24	
Saison 1967.....	19,738.98	
		19,842.22
<i>Revenus d'hiver (1967-68).....</i>	2,009.71	
<i>Remboursements de frais (assemblée de la Guilde)....</i>	190.00	
		353,402.22
Total des recettes.....		420,360.46
DÉBOURS		
<i>Dépenses administratives</i>		
Secrétaire-trésorier.....	3,500.00	
Coût de l'administration.....	3,869.61	
Service de bateau-pilote—pilotes canadiens— Île Wolfe (Dougan).....	5,616.00	
<i>Dépenses de groupe</i>		
Cotisations à la Fédération.....	3,325.00	
Assurance collective.....	16,124.28	
1967—comptes payables.....	3,145.53	
<i>Paiements aux pilotes</i>		
Postes non mis en commun:		
1964—retenues et frais rem- boursables.....	50.00	
1966—retenues et frais rem- boursables.....	40.00	
1967—retenues et frais rem- boursables.....	3,385.00	
1968—retenues et frais rem- boursables.....	4,773.40	
1967—revenus d'hiver.....	2,025.69	
		10,274.09
<i>Gains mis en commun</i>		
1964.....	453.17	
1967.....	92,446.55	
1968.....	187,800.00	
		280,699.72
Total des débours.....		326,554.23
En caisse et en banque au 31 décembre 1968.....		93,806.23

Les tableaux à l'appui détaillent les paiements à chaque pilote ou en son nom au cours de l'année, couvrant à la fois ce qui lui revenait pour la période courante de mise en commun et ce qui lui était dû pour les périodes antérieures de mise en commun.

Le troisième document, état comptable des opérations de mise en commun, indique la part des revenus de pilotage nets (non perçus) de l'année des pilotes canadiens et, s'il y a lieu, les autres sommes revenant au fonds commun, telles que celles payées par la Fédération à la Corporation pour des tours fictifs, et les droits d'entrée des pilotes nouvellement brevetés. Il indique aussi le calcul de la valeur des tours de partage, après déduction des dépenses des pilotes de circonscription canadiens et de la Corporation, ainsi que les gains qui n'appartiennent pas au fonds commun. Le calcul du revenu net du fonds commun pour 1968 s'établit comme suit:

GAINS	
1968—gains des pilotes canadiens.....	\$ 403,495.08
Droits d'entrée.....	300.00
Total.....	403,795.08
DÉDUCTIONS	
Dépenses administratives de l'autorité de pilotage de Kingston et du centre de Cape Vincent:	
Quote-part des pilotes de circonscription canadiens..	\$ 36,422.40
Dépenses administratives de l'autorité de pilotage de Kingston imputables aux seuls pilotes de circonscription canadiens:	
Taxis.....	6,430.75
Service de bateau-pilote Dougan.....	5,600.00
Dépenses administratives de la Corporation.....	13,276.51
Poste non mis en commun	
Retenues.....	7,706.90
	69,436.56
Revenu net du fonds commun.....	334,358.52
Total.....	\$ 403,795.08

On a déterminé la valeur nette de chaque tour (\$217.40) en divisant le revenu net du fonds commun par le nombre de parts (1,538). Un tableau à l'appui indique la part de revenu net du fonds commun payée aux pilotes ou en leur nom et ce qui reste à leur payer au 31 décembre. De plus, on donne

une ventilation, par pilote, du montant global. Pour l'année 1968, les chiffres globaux sont:

Mise en commun nette normale.....		\$ 334,358.52
Paiements effectués		
Pour le compte des pilotes		
Assurances.....	\$ 16,124.28	
Cotisations à la Fédération.....	3,325.00	
Droits d'entrée.....	300.00	
		19,749.28
Aux pilotes.....		187,800.00
Solde en souffrance du revenu net du fonds commun payable aux pilotes		126,809.24
Total.....		334,358.52

Le quatrième état indique la quote-part des pilotes de circonscription canadiens aux frais de fonctionnement des bureaux de pilotage de Cornwall et Cape Vincent, communs aux pilotes américains et aux pilotes canadiens de circonscription. Pour 1968, cet état s'établit comme suit:

DÉPENSES

Autorité de pilotage de Kingston et station de Cape Vincent

Salaire et avantages accessoires des employés.....	\$ 30,669.58
Loyer et location d'équipement.....	1,858.62
Réparations d'équipement de bureau.....	43.30
Frais de voyage du personnel.....	98.64
Téléphone.....	4,040.00
Téléscripteur.....	2,161.08
Frais de poste et d'expédition.....	228.41
Fournitures de bureau.....	546.09
Coût de la station Cape Vincent.....	5,920.00
Bateau-pilote de Cape Vincent.....	37,871.40
Papeterie (Cape Vincent).....	171.12
Loyer—immeuble et équipement.....	57.00
Pertes au change américain.....	4.50
	83,669.74
Moins: Remboursement des pilotes de lac.....	18,434.30
Coût total.....	65,235.44
Quote-part des pilotes canadiens, conformément au Mémoire d'accord: 55.86%.....	36,422.40

Comme on l'a fait au *Titre IV*, pour les corporations de pilotes des autres circonscriptions du Saint-Laurent, en vue d'établir des comparaisons et d'établir le coût réel de l'administration, le tableau suivant, basé sur les dettes (et non sur les dépenses) fait état pour les années 1962 à 1969, du total des dettes du fonds commun, c.-à-d. à payer sur celui-ci; elles sont ventilées en deux postes, les dettes communes, soit les primes d'assurance collective, les cotisations à la Fédération des pilotes du Saint-Laurent et à la Guilde de la marine marchande, d'une part, et les frais d'administration et de fonctionnement de la corporation, d'autre part. En vue d'établir le coût réel de l'administration figurant dans la dernière colonne, on a calculé et ajouté aux dettes la valeur totale des tours fictifs accordés aux administrateurs de la corporation. Ces dettes sont celles qui résultent uniquement des activités de la corporation ou des décisions des pilotes en tant que groupe et ne concernent pas l'autorité de pilotage. Elles sont acquittées à même la part globale des pilotes canadiens sur les revenus nets de la circonscription n° 1, après déduction des coûts de fonctionnement des deux autorités administratives, avant 1969, et depuis lors de l'unique autorité, et aussi des frais spéciaux imputables aux seuls pilotes canadiens, soit les frais de taxis entre Cornwall et l'écluse Snell et autres frais de transport similaires y compris le service du bateau-pilote Dougan à l'île Wolfe. Pour fins de comparaison, se référer aux tableaux similaires donnant les dettes du fonds commun des pilotes de Cornwall, *Titre IV*, pages 1007-1008.

PILOTES CANADIENS DE LA CIRCONSCRIPTION N° 1
Passif du fonds commun et coût de l'administration

Année	Passif du fonds commun		Coût de l'administration		
	Total avant la distribution	Autre que les dettes administratives	Passif	Valeur des tours fictifs aux administrateurs	Total
1962.....	\$27,098.09	\$13,836.24	\$13,261.85	n/a	—
1963.....	26,861.85	18,292.80	8,569.05*	\$5,138.27	\$13,707.32
1964.....	27,229.81	17,112.86	10,116.95	n/a	—
1965.....	29,053.62	19,417.28	9,636.34	2,048.15	11,684.49
1966.....	37,485.72	21,353.54	16,132.18	1,658.10	17,790.28
1967.....	34,095.70	20,147.78	13,947.92	174.05	14,121.97
1968.....	34,735.50	19,449.28	15,286.22	217.40	15,503.62
1969.....	30,464.34	20,400.24	10,064.10	449.84	10,513.94

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 861.

*A l'exclusion des tours payés à P. Pelletier (\$551.68).

Le tableau suivant détaille les dettes administratives et les dépenses de groupe (autres que les dettes administratives du fonds commun) pour la première année complète de fonctionnement de la Corporation et pour 1969. On a ajouté l'année 1966 parce que c'est celle où les dettes administratives furent les plus élevées.

	1962	1966	1969
DETTES ADMINISTRATIVES			
Rémunération du secrétaire-trésorier.....	\$ 2,200.00	\$ 4,282.57	\$ 6,388.15
Frais de conseiller juridique.....	5,980.51	8,449.75	955.95
Téléphone et télégraphe.....	364.13	274.98	127.84
Cadeaux de Noël et fleurs.....	239.58	217.00	179.22
Congrès.....	366.05	450.35	248.66
Affranchissement.....	504.50	236.40	95.00
Papeterie et impression.....	168.51		155.58
Assemblées.....	—	93.03	18.35
Frais bancaires et autres.....	128.53	—	153.05
Dépenses des administrateurs et indemnités	2,722.54	1,017.10	1,114.30
Vérification.....	587.50	1,111.00	628.00
	<u>\$13,261.85</u>	<u>\$16,132.18</u>	<u>\$10,064.10</u>
DETTES DU FONDS COMMUN AUTRES QU'ADMINISTRATIVES			
Primes d'assurance.....	\$ 9,636.24	\$16,273.54	\$16,125.24
Droits d'affiliation (Fédération et Guilde)....	4,200.00	5,080.00	4,275.00
	<u>\$13,836.24</u>	<u>\$21,353.54</u>	<u>\$20,400.24</u>
Total des dettes du fonds commun.....	<u>\$27,098.09</u>	<u>\$37,485.72</u>	<u>\$30,464.34</u>

Le nombre de pilotes n'a pas été un facteur déterminant de l'accroissement des dettes du groupe puisque le nombre des participants au fonds commun a diminué de 21, en 1962, à 19, en 1969. Les droits d'affiliation sont restés sensiblement les mêmes et ont été les plus élevés en 1963 lorsque chaque pilote dut participer pour \$150 aux dépenses engagées par la Fédération, en rapport avec la Commission. Ces droits furent quelque peu réduits lorsque l'affiliation à la Guilde cessa d'être obligatoire en 1967. L'accroissement des dépenses de groupe au poste « Assurance collective » est dû à la décision des pilotes, en 1965, d'étendre leur protection.

Les dettes administratives régulières sont restées stables. En 1966, on a porté la rémunération du secrétaire-trésorier de 1% à 1½% des revenus de pilotage perçus. Les fluctuations les plus marquées concernent les indemnités aux administrateurs et les frais de conseiller juridique. Ces postes sont imprévisibles et varient d'année en année à cause du nombre et de la complexité

des problèmes et des différends concernant les pilotes en tant que groupe et que doivent régler le conseil d'administration et les conseillers juridiques de la corporation. Si ces difficultés surviennent au cours de la saison de navigation, elles peuvent avoir des répercussions sur les coûts non financiers, tels que les tours fictifs. Les dépenses administratives, à l'inverse de ce qui se produit dans les corporations semblables, sont demeurées sensiblement constantes et atteignirent leur plus bas niveau en 1969.

Les administrateurs de la corporation, en plus du remboursement de leurs dépenses, sont rémunérés indirectement par l'attribution d'un ½ tour fictif par jour de réunion au cours de la saison de navigation et d'une allocation journalière de \$15 pour les réunions tenues au cours de la saison d'hiver. Ils doivent fournir un état détaillé de leurs frais de déplacement et de subsistance.

A l'époque des audiences de la Commission, le conseil d'administration de la corporation se réunissait au moins une fois par mois. En vue de tenir les membres au courant de ses activités, lecture des comptes rendus des réunions du Conseil était faite lors de l'assemblée générale annuelle.

La corporation est un groupement membre de la Fédération des pilotes du Fleuve Saint-Laurent (pièce 853) et envoie trois délégués aux réunions de celle-ci (pièce 855). Les cotisations normales ou spéciales payables, à ce titre, à la Fédération sont les mêmes pour tous les groupements membres et sont établies *per capita*. On employait cette méthode pour fixer les cotisations à la Guilde de la marine marchande jusqu'à ce que cesse, en 1966, l'affiliation obligatoire.

Les vérifications effectuées par les experts comptables de la corporation ne portent que sur les comptes de celle-ci et ne comportent pas la vérification des documents financiers produits soit par l'autorité de pilotage de Kingston, soit par le centre de pilotage américain.

Pour une étude des modes de mise en commun, cf. pages 342 et suivantes.

COMMENTAIRE

Comme on l'a déjà indiqué (Cf. *Titre IV*, p. 305), la présentation des rapports financiers est fondamentalement erronée en ceci, que les gains des pilotes sont identifiés comme actif et revenus de la corporation, et la gérance du fonds commun comme les propres opérations financières de la corporation.

Si la corporation doit continuer à gérer et diriger la mise en commun des gains des pilotes, il serait nécessaire, en vue de régulariser les opérations financières de la corporation, de mettre en œuvre la recommandation générale 25 de la Commission et les procédures qu'elle suggère (Cf. *Titre I* pp. 603 et suiv.). Jusque là, la Commission estime que les opérations financières de la corporation et celles du fonds commun devraient être séparées. La première

étape serait que la corporation obtienne ses propres fonds par l'imposition de cotisations. Le rapport financier devrait aussi refléter la situation légale et traiter séparément de la corporation et des fonds en fiducie qu'elle gère.

b) Secteur du lac Ontario

Comme on l'indique dans les *Joint (Interpool) Working Rules and Dispatching Procedures for Lake Ontario Assignments*, les pilotes inscrits canadiens et américains du lac Ontario se sont associés en vue de mettre en commun leurs gains, le partage étant basé sur la disponibilité (pièce 1541u). Autrefois, la gérance du fonds commun pour le compte des pilotes du lac Ontario relevait du centre de pilotage de Cape Vincent. C'est maintenant l'autorité canadienne de la circonscription n° 1 qui l'assure.

Les pilotes américains du lac Ontario sont membres de la *St. Lawrence Seaway Pilots Association*. On a refusé aux pilotes canadiens du lac Ontario le droit d'être membre actif de la corporation des pilotes du haut Saint-Laurent, probablement parce que celle-ci agit comme une société de mise en commun des pilotes canadiens de la circonscription n° 1, ce qui s'oppose à l'admission de membres qui ne peuvent participer à la mise en commun. Cependant, on traite officieusement les pilotes canadiens du lac Ontario comme membres honoraires; ils sont invités à assister aux assemblées générales de la corporation, mais sans droit de vote (pièce 848). Deux pilotes canadiens du lac Ontario font aussi partie de la *Corporation of Professional Great Lakes Pilots* (pièce 1541q).

c) Circonscription n° 2, secteur des lacs Huron et Michigan, et circonscription n° 3

Les pilotes canadiens et américains des secteurs à l'ouest du lac Ontario ont formé trois associations:

- La *Corporation of Professional Great Lakes Pilots* qui groupe tous les autres pilotes canadiens;
- La *Lakes Pilots Association, Inc.* qui groupe les pilotes américains de la circonscription n° 2 ainsi que ceux du secteur des lacs Huron et Michigan;
- La *Lake Superior Pilots Association, Inc.* qui couvre la circonscription américaine n° 3.

(i) *Corporation of Professional Great Lakes Pilots*
(pièces 1049 et 1541q)

La *Corporation of Professional Great Lakes Pilots* est l'organisation professionnelle de pilotes canadiens qui groupe maintenant tous les pilotes canadiens, sauf un, qui sont des employés aux taux régnants du gouvernement, soit les pilotes inscrits de la circonscription n° 2, de la circonscription

n° 3 et du secteur des lacs Huron et Michigan. Comme on l'a déjà mentionné, deux pilotes canadiens du lac Ontario se sont affiliés à cette corporation.

C'est une organisation purement professionnelle. Il n'est nullement besoin d'établir un mode de mise en commun puisque les pilotes aux taux régnants touchent un salaire fixe. La corporation finance ses opérations par des cotisations, fixées actuellement à \$40 par mois, soit \$480 par an.

En 1956, les «officiers de navigation» canadiens, qui assuraient alors le pilotage dans les Grands Lacs, s'étaient groupés en une association, *The Great Lakes Pilots Association of Canada*. Cette association disparut après s'être vainement opposée à la réorganisation du pilotage dans les Grands Lacs (Cf. pp. 58 et suiv.).

En 1961, la majorité des pilotes inscrits canadiens employés du gouvernement dans la circonscription n° 2, forma la *Corporation of Professional Great Lakes Pilots*, dont les lettres patentes furent délivrées le 5 décembre 1961, en vertu de la Partie II de la Loi sur les compagnies. Sa charte est semblable à celles des autres corporations de pilotes des circonscriptions du Saint-Laurent et ses objectifs, fixés dans les lettres patentes, sont presque une reproduction mot à mot de ceux qu'on trouve dans les autres chartes (pour le texte, cf. *Titre I*, pp. 98 à 100), au point d'inclure la clause concernant la mise en commun des gains des pilotes, incompatible avec le statut d'employés qu'ont les membres de la corporation. Les règlements de celle-ci (à part l'omission de la Partie II, qui traite de la procédure de mise en commun) sont de même inspiration, si bien qu'on a retenu le terme «brevet de pilote» en dépit du fait que les membres de la corporation détiennent un certificat d'inscription et non un brevet de pilote. Ces règlements contiennent également les dispositions usuelles qui prétendent rendre définitive l'adhésion d'un pilote dès qu'il est admis comme membre et aussi longtemps qu'il a le droit d'exercer sa profession, sauf s'il est expulsé. L'analyse de la Commission sur les règlements de la corporation des pilotes de Québec (Cf. *Titre I*, pp. 94 à 96) et son commentaire (Cf. *Titre IV*, pp. 277 et suiv.) s'appliquent ici *mutatis mutandis*.

Les activités de la corporation se limitent à celles d'une association professionnelle, c.-à-d. promouvoir les intérêts professionnels de ses membres et donner son avis sur l'organisation du service de pilotage dans les limites de la compétence territoriale de ses membres. Au début, la corporation qui ne représentait pas alors tout le groupe des pilotes eut quelque difficulté à faire reconnaître par le ministère des Transports son caractère représentatif (pièces 1052 et 1053). Elle n'est pas encore reconnue à titre de négociateur en matière de relations de travail (pièce 1054) mais elle l'est maintenant en tant que groupe professionnel *bona fide*. A ce titre, elle soumet régulièrement des recommandations au ministère des Transports par voie de mémoires (pièce 1055). Le Conseil d'administration de la corporation rencontre régulièrement son pareil américain pour discuter de problèmes d'intérêt commun,

mais comme il ne joue aucun rôle officiel dans l'administration du service, ses décisions ne lient personne.

Depuis janvier 1966, la corporation est un groupement membre de la Fédération des pilotes du Saint-Laurent, mais n'est pas affiliée à la Guilde de la marine marchande canadienne qui ne recrute ses membres qu'à titre personnel et volontaire.

(ii) *Lakes Pilots Association, Inc.*

La *Lakes Pilots Association, Inc.* est l'association libre des pilotes américains de la circonscription n° 2, autorisée à former et diriger leur centre, soit le bureau de pilotage de Port Huron. Jusqu'au changement dans l'organisation de la circonscription, en 1969, elle était l'une des deux autorités administratives ayant des compétences séparées mais coordonnées. Sa juridiction administrative s'exerce maintenant exclusivement sur le secteur occidental de la circonscription.

(iii) *Lake Superior Pilots Association, Inc.*

La *Lake Superior Pilots Association, Inc.* groupe tous les pilotes inscrits américains de la circonscription n° 3. Elle est la seule autorité administrative pour cette circonscription et pour le lac Supérieur, avec juridiction conjointe avec la *Lakes Pilots Association* de la circonscription n° 2 sur les lacs Huron et Michigan. Avant même qu'entre en vigueur la législation sur le pilotage dans les Grands Lacs, on avait toujours laissé aux pilotes américains l'initiative d'organiser, dans cette zone, les services de pilotage. On reconnut officiellement cet état de fait lors des ententes sur l'organisation. Le Mémoire d'accord de 1961 porte que l'administration et la fourniture des services dans la circonscription n° 3 et le lac Supérieur sera exclusivement une responsabilité américaine, et l'administrateur américain du pilotage dans les Grands Lacs reconnut officiellement cette association comme gestionnaire du centre de pilotage américain, qu'elle avait créé depuis longtemps et géré jusque là.

La *Lake Superior Pilots Association, Inc.* fut fondée le 8 juillet 1959, conformément aux dispositions du *Minnesota Business Corporation Act*, en vue surtout de fournir le service de pilotage dans la troisième zone restreinte de pilotage qu'organisait alors la Fédération des armateurs du Canada, soit la rivière Sainte-Marie et les écluses de Sault-Sainte-Marie. Lorsque la circonscription n° 3 fut organisée et que le pilotage obligatoire fut étendu aux eaux libres du lac Supérieur et à ses ports, l'Association prit en charge les services de pilotage portuaire qui avaient été établis à titre privé à Duluth et à Thunder Bay.

L'un des buts de la corporation, tel que défini dans sa charte, est «de fournir des pilotes et un service de pilotage aux bâtiments nationaux et

étrangers naviguant dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent»* (pièce 1377).

Après une étude approfondie, les pilotes optèrent pour la formule corporative. Ils fondèrent leur décision sur un avis juridique quant à la responsabilité conjointe, dans une société, de chaque pilote pour la négligence d'un de ses membres. La structure corporative est telle qu'elle permet à des personnes y occupant des postes d'administration, mais non nécessairement pilotes, de devenir membres et actionnaires. Il existe deux catégories d'actions:

- Catégorie A, actions ordinaires avec droit de vote, limitées à une par personne;
- Catégorie B, actions sans droit de vote sans limitation de nombre par personne.

Toutes les actions sont réservées aux pilotes inscrits et aux employés de la corporation, avec la restriction qu'au moins trois quarts des actions avec droit de vote doivent appartenir à des pilotes inscrits. En octobre 1964, tous les actionnaires étaient des pilotes, mais trois d'entre eux étaient à la retraite et leurs actions n'avaient pas encore été rachetées.

Lorsqu'un pilote quitte la corporation, ses actions sont rachetables à une valeur déterminée à ce moment par les actionnaires eux-mêmes.

Toutefois, en ce qui concerne la gestion du fonds commun, l'Association agit en tant qu'organisation sans but lucratif et toute somme appartenant au fonds commun et restant en caisse à la fin de la saison est distribuée aux pilotes ou versée à la caisse de retraite que la corporation a créée pour ses membres, avec participation aux bénéfices.

La corporation détient une police d'assurance contre la responsabilité civile et qui couvre aussi la responsabilité pour négligence de chacun de ses membres à concurrence de \$500,000 avec une déductibilité de \$500 pour chaque accident.

Un conseil d'administration de neuf membres, élu par les actionnaires lors de leur assemblée générale, pour un mandat d'un an, gère les affaires de la corporation. Les administrateurs ne sont pas nécessairement des actionnaires. À l'époque des audiences de la Commission, le conseil ne comptait que cinq administrateurs (pièce 1377). Un gérant à plein temps s'occupe des affaires courantes de la corporation. Il est responsable de l'administration, du service des affectations, de la comptabilité et de la préparation des rapports. Il a sous ses ordres un préposé aux affectations, à plein temps, à Duluth et deux autres sous contrat et à temps partiel à Détour et à Thunder Bay.

La corporation compte trois comités. Un comité d'examen, composé de cinq administrateurs, dont la tâche principale est de sélectionner les candidats à l'inscription, et qui règle aussi les cas de discipline impliquant des pilotes

*C.N. Traduction.

américains; un comité de navigation de trois membres traite des recommandations relatives aux aides de navigation; un comité de vérification des comptes, nommé par le président, contrôle la comptabilité de la corporation.

(4) STATUT DES PILOTES

Preamble

En dépit des apparences, les divers pilotes inscrits des Grands Lacs ont un statut remarquablement semblable: aucun d'eux n'est entrepreneur libre, tous sont les employés d'une autorité administrative et, dans chaque secteur, sont soumis aux mêmes règles et conditions de travail. Les seules différences portent sur la nature juridique de leur emploi, l'identité de leur employeur et leur mode de rémunération.

La législation américaine sur le pilotage dans les Grands Lacs fait des pilotes américains des entrepreneurs libres et évite toute disposition leur donnant le statut d'employé, mais cette législation est rédigée de telle sorte qu'ils n'ont d'autre option que de devenir employés lorsqu'ils travaillent dans une zone où les autorités canadiennes et américaines ont décidé de soumettre le service à un contrôle et à une direction administrative (quant à l'impossibilité de rester pilote indépendant là où des centres de pilotage ont été créés, cf. p. 48). En fait, un des principes fondamentaux de l'organisation envisagée lors de l'adoption des législations sur le pilotage dans les Grands Lacs voulait que la fourniture des services soient entièrement dirigée sur le plan administratif. Le premier Mémoire d'accord contenait des dispositions détaillées à cet effet et prévoyait la création d'un certain nombre de bureaux de pilotage dans le réseau des Grands Lacs, et dont la compétence administrative couvrirait chaque secteur, n'en laissant aucun où un pilote pût rester indépendant. Dans les versions successives du Mémoire, on élimina certains détails, mais le principe demeure.

Le fait que l'identité de l'employeur puisse être complexe et se situer à plusieurs échelons ne change en rien la situation, mais peut compliquer et entraver l'exercice de l'autorité.

A la page 85 du *Titre I*, la Commission fait une distinction entre le vrai statut qui résulte d'un contrat explicite d'emploi et le statut d'employé *de facto* découlant de la position subordonnée dans laquelle est placé le pilote, normalement par voie de législation, et qui l'empêche d'agir comme entrepreneur libre.

Tous les pilotes américains inscrits des Grands Lacs ont le même statut d'employés *de facto*. Leur employeur immédiat est l'autorité administrative du bureau de pilotage (ou centre de pilotage) où ils doivent remplir leurs fonctions conformément aux règles de travail et d'affectation. L'idéal serait qu'il n'existe qu'une seule autorité administrative par groupe de pilotes, mais

trois facteurs modifient la situation: la nécessité d'assurer la continuité du service, l'entente relative à la participation américaine et canadienne conjointe dans tous les secteurs et le concept des «officiers de navigation». Il en résulte qu'au cours de leurs affectations les pilotes tombent sous la compétence de plusieurs autorités administratives qui ont temporairement sur eux pleine juridiction pour l'accomplissement de leurs fonctions. Ces autorités locales donnent non seulement des ordres d'affectation, mais assurent le travail administratif qui s'y rattache tel que la perception des droits de pilotage et le paiement à chaque pilote, soit directement, soit à son représentant, des droits perçus, après déduction de sa quote-part des dépenses de fonctionnement du bureau de pilotage. Chaque groupe de pilotes américains a organisé la mise en commun des gains et l'association dont il fait partie devient, à cet effet, le représentant du groupe.

Suivant la politique actuelle on ne nomme maintenant qu'une seule autorité administrative pour un groupe donné de pilotes. Les circonscriptions nos 1 et 3 ainsi que les deux secteurs de la circonscription n° 2 ont maintenant leur propre autorité et, en règle générale (sauf pour la circonscription n° 3), les pilotes de circonscription n'assurent pas de service hors de leur circonscription ou secteur. Le régime antérieur de dualité d'autorité ne s'applique maintenant qu'aux pilotes de lac (et, dans une moindre mesure, aux pilotes du canal Welland pour les affectations dans le lac Érié), particularité qu'il faudra maintenir tant que le pilotage restera obligatoire dans les eaux libres des lacs.

Il en est de même pour les pilotes inscrits canadiens de la circonscription n° 1 et du lac Ontario et, sur le plan des opérations, pour les autres pilotes inscrits canadiens des circonscriptions n° 2 et n° 3 et des lacs Huron et Michigan. Toutefois, le statut de ceux-ci diffère en ce qu'ils sont de vrais employés, leur employeur étant le gouvernement du Canada qui, par l'entremise du ministère des Transports, leur paie un salaire fixe. L'employeur immédiat de ces employés du gouvernement demeure l'autorité administrative locale, canadienne ou américaine, et la seule distinction sur le plan administratif est que leurs gains nets reviennent à leur employeur.

Le fait que, suivant le système des centres de pilotage, l'autorité administrative locale américaine doit être une association libre de pilotes permet à certains pilotes américains de participer directement à l'exploitation du service. Cela ne s'applique pas cependant à tous les pilotes américains puisqu'un certain nombre d'entre eux relèvent de la juridiction d'autorités locales canadiennes et ne sont pas tous membres des associations assurant le fonctionnement des centres de pilotage américains. Quant au point de vue de la Commission sur la direction du service par les pilotes eux-mêmes, on se référera au *Titre I*, recommandation 14, pages 544 à 548.

La divergence entre les modes de rémunération des pilotes canadiens et américains a été la source majeure des difficultés, lorsqu'ils travaillent ensem-

ble, et particulièrement dans la circonscription n° 2, jusqu'en 1969, par suite des intérêts contradictoires. Les gains des pilotes américains étant basés sur le partage des revenus, ils ont tout intérêt à limiter le plus possible leur nombre et à majorer les taux. Ils se sont généralement opposés aux longues périodes de repos, aux congés et aux vacances qui réduisent leur travail individuel et leurs gains éventuels. Par ailleurs, les pilotes canadiens touchent un salaire fixe et leur préoccupation majeure est d'améliorer leurs conditions de travail. Ils ont donc demandé des périodes de travail plus courtes—ce qui a nécessité la création de points de relève intermédiaires—des périodes de repos obligatoires entre les affectations, des congés périodiques et des vacances; toutes ces demandes entraînent une augmentation d'effectif. Il existe aussi des divergences de vue sur la manière de régler les absences sans permission. Le point de vue américain est que le seul moyen de punir un pilote qui manque son tour est de rayer son nom du tour de rôle et de l'y placer à la queue lorsqu'il devient de nouveau disponible, augmentant ainsi la période durant laquelle il ne gagnera rien. D'autre part, une telle procédure ne fait qu'améliorer les conditions de travail d'un pilote canadien salarié en lui accordant une période de repos, et les autorités canadiennes estiment qu'un pilote ne devrait alors recevoir aucun salaire durant son absence (avec une déduction minimale d'une journée de paie) et que son nom devrait être placé en tête du tour de rôle dès qu'il revient en service. Ces conflits d'intérêts sont maintenant réglés dans la circonscription n° 2, puisque les pilotes canadiens et américains ne partagent plus la même compétence territoriale.

a) *Employés aux taux régnants*

Bien que la Commission préconise, pour les pilotes, le statut d'employés lorsque le pilotage constitue un service public (Cf. *Titre I*, recommandation générale 24, p. 598), elle ne pense pas que le régime des taux régnants leur convienne. Pour une analyse de la situation, le commentaire et les recommandations de la Commission, on se référera au *Titre III*, pages 216 à 224 et 307 à 310. Il faut cependant remarquer que la situation a changé fondamentalement, en fait sinon en droit, depuis les audiences de la Commission. On a pris des mesures *ad hoc* en vue de répondre aux exigences particulières de la profession de pilote. On admet que la disponibilité constante soit basée sur la semaine de travail et sur la disponibilité pour le service, indépendamment des heures effectivement passées en affectations, et que la demande irrégulière donnera lieu à une rémunération supplémentaire pour le temps supplémentaire effectué, en période de pointe, en sus des 50 heures hebdomadaires normales. Par expérience, on a pu améliorer le régime; on a essayé, p. ex., plusieurs modes de rétribution des heures supplémentaires, mais tous se sont révélés peu satisfaisants jusqu'à ce qu'on applique le principe fondamental d'une rémunération égale pour une disponibilité égale, par la mise en commun de la rémunération des heures supplémentaires. Il semble que les pilotes des Grands Lacs qui sont des employés aux taux régnants soient maintenant

satisfait de ce régime *ad hoc*. La prochaine étape sera de lui donner effet légal en l'incorporant dans la loi et, de préférence, dans la loi sur le pilotage envisagée.

L'emploi de pilotes sous le régime des taux régnants fut une autre innovation de l'Administration canadienne du pilotage dans les Grands Lacs. Pour évaluer son efficacité, il est bon d'examiner les circonstances qui prévalaient à l'époque de la décision, et à la lumière de l'expérience. Tout comme les autres aspects de l'organisation de pilotage dans les Grands Lacs, le régime s'est modifié progressivement, du moins en pratique.

Lorsque le ministère des Transports décida de donner aux pilotes canadiens du réseau des Grands Lacs le statut d'employés, ce n'était pas nouveau puisque les pilotes de Sarnia et de Port Weller avaient déjà ce statut en 1959 lorsque le ministère assumait la responsabilité du pilotage pour ce secteur, à la place de la Fédération des armateurs (Cf. p. 65). Cela ne suscita aucune difficulté pour celle-ci, car les modalités d'emploi étaient sujettes à des accords contractuels privés conçus pour répondre aux besoins locaux. Par contre, le ministère des Transports dut faire face à un problème juridique sérieux, étant obligé d'insérer l'emploi de ces pilotes dans le cadre de la législation en vigueur, rien n'étant spécifiquement prévu pour l'adapter à une telle situation. Le gouvernement pouvait les employer soit en vertu de la Loi sur le service civil, par l'entremise de la Commission de la Fonction publique, soit en vertu de l'article 7 de la Loi sur l'administration financière qui autorise le Conseil du Trésor à établir des règlements portant sur certains cas d'exception. Manifestement, la Loi sur le service civil ne s'appliquait pas et la solution du problème était d'établir des règlements *ad hoc* sous le régime de la Loi sur l'administration financière ou d'insérer les pilotes dans le cadre de règlements existants tels que le *Règlement des officiers et équipages de navire* ou le *Règlement applicable aux employés aux taux régnants*. Quoique les pilotes aient beaucoup en commun avec les autres navigateurs, leurs conditions de travail sont tout à fait différentes et le *Règlement des officiers et équipages de navire* ne pouvait leur être appliqué. La solution évidente était donc de promulguer un règlement spécial répondant aux exigences du service de pilotage, mais on ne le fit pas, sans doute parce qu'en 1959 on n'était pas encore arrivé à un accord final sur la législation et l'organisation du pilotage dans les Grands Lacs. On recourut aux dispositions du règlement des employés aux taux régnants. Ce règlement n'ayant pas été établi en fonction d'une telle situation, son application aux pilotes devait inévitablement susciter des malentendus, des griefs et de sérieux problèmes à moins qu'il ne fût remplacé par une législation adéquate dès la conclusion d'un accord final en matière de pilotage dans les Grands Lacs.

Le 19 février 1959, le Conseil du Trésor, agissant en vertu de l'article 7(c) de la Loi sur l'administration financière, prescrivit qu'à compter du 1^{er} avril 1959, la rémunération des pilotes de navires dans la région de Port,

Weller et Sarnia serait de \$950 par mois pour des semaines de travail de 40 heures, et rendit le règlement des employés aux taux régnants applicable aux pilotes, à l'exception de quelques articles (C.T. 544540). Le 20 mars 1959, le C.T. 546155 sanctionna les mêmes conditions d'emploi pour les pilotes de la circonscription de Kingston à qui, entre temps, on avait proposé de devenir employés de la Couronne. Le 26 mars 1959, le C.T. 545627 modifia l'effectif des Services maritimes du ministère des Transports en ajoutant les postes saisonniers suivants: 1 maître pilote, 45 pilotes de navire et 4 commis classe 1 aux opérations de transport. Une décision, en date du 26 mai 1959 (C.T. 546155-2 et C.T. 544540-2), avec effet rétroactif au 1^{er} avril, modifia de nouveau les conditions d'emploi en précisant que la rémunération mensuelle était globale et qu'il n'y aurait pas de paiements additionnels pour les heures supplémentaires. Les C.T. 546155-3 et 544540-3, en date du 28 janvier 1960, portèrent la semaine de travail de 40 à 48 heures à compter du 1^{er} avril 1960. Ces décisions furent remplacées à compter du 1^{er} avril 1960, par une autre (C.T. 560527 du 25 février 1960), au même effet, sauf qu'elle ne s'applique plus aux pilotes de Kingston qui avaient refusé l'offre. Elle portait le salaire mensuel à \$1,200 mais la disposition concernant la semaine de travail fut omise. Au cours des années suivantes, on haussa successivement le salaire mensuel: à \$1,340, le 1^{er} avril 1961 (C.T. 577620 du 9 mars 1961); \$1,380, le 1^{er} avril 1962 (C.T. 597200 du 26 juin 1962) et \$1,425, le 1^{er} avril 1964 (C.T. 625002 du 14 mai 1964) (pièce 1362).

Telle était la situation lorsque la Commission tint ses audiences sur les Grands Lacs. Les pilotes de la circonscription n° 2 exprimèrent leur vif mécontentement à l'égard de ce régime et préconisèrent l'abolition du statut d'employés en faveur du statut d'employés *de facto* dont jouissaient les pilotes de Kingston et leurs collègues américains de la circonscription n° 2. Ils se plaignirent de ne pas avoir été consultés avant que le Conseil du Trésor établisse leurs rémunération et conditions de travail, et se montrèrent particulièrement contrariés du fait qu'ils gagnaient toujours beaucoup moins que les pilotes américains qui étaient payés sur une base de «partage du revenu».

La Commission appela en témoignage les fonctionnaires du ministère des Transports et du ministère du Travail responsables de l'application aux pilotes du règlement sur les taux régnants. Leurs témoignages révélèrent un état de choses confus et peu satisfaisant. Ce règlement général, établi surtout pour les «employés occasionnels», se révéla inadéquat et inconciliable avec un service groupant des spécialistes qu'on ne peut remplacer facilement et dont la disponibilité nuit et jour durant toute la saison de navigation est une exigence fondamentale qui exclut toute possibilité d'heures de travail régulières et préétablies. L'application de ce règlement en dépit de ces incompatibilités ne pouvait qu'apporter de la confusion dans la procédure et donner lieu à des décisions arbitraires.

Le directeur de la Direction des normes du travail, du ministère du Travail, tenta de justifier l'application du règlement sur les taux régnants aux services de pilotage en se référant à un paragraphe de la définition du terme «employé» dudit règlement, soit «une personne... dont la rémunération repose sur les taux régnants dans la région en cause du Canada pour un travail comparable à celui qu'il accomplit». Il ne réussit pas à convaincre la Commission car cette citation est incomplète; deux autres conditions sont requises et la deuxième est loin de répondre au cas des pilotes: «... dont les tâches ne sont pas de caractère professionnel ou semi-professionnel, et n'intéressent pas la gestion ou les écritures...» (paragr. 2[h][iii]).

L'autre disposition clé de la procédure de fixation des taux de salaire se trouve à l'article 5(1) et prévoit que «le taux et les conditions de salaire» sont établis par le Conseil du Trésor en conformité d'un avis du ministère du Travail. Le fonctionnaire du ministère du Travail se donna beaucoup de peine pour expliquer que son ministère, dans sa recommandation au Conseil du Trésor, s'en était tenu au taux de salaire. La recommandation non seulement ne définit pas la nature et l'étendue des services auxquels s'appliquait le taux proposé, mais encore ne tient même pas compte de ces facteurs bien qu'elle soit censée prévoir une rémunération adéquate des services effectivement rendus par les pilotes.

Suivant le règlement, le taux de salaire d'un employé doit être fondé «sur les taux régnants dans la région en cause du Canada pour un travail comparable à celui qu'il accomplit». Le ministère du Travail prit comme point de référence les pilotes de la circonscription de Kingston, sur la présomption erronée que leurs services sont comparables à ceux que rendent les pilotes de la circonscription n° 2. Il rejette également, comme base de comparaison, les gains des pilotes inscrits américains de la circonscription n° 2 qui partagent le même volume de travail avec les pilotes canadiens de cette circonscription, et dans les mêmes conditions. Selon son raisonnement, ces pilotes ne travaillaient pas au Canada; or, c'est pourtant un fait que les pilotes américains de la circonscription n° 2 travaillent dans le même secteur des eaux canadiennes et américaines que leurs collègues canadiens et que le travail accompli par les pilotes des deux pays est non seulement comparable, mais identique.

Les révélations faites devant la Commission sur la vraie situation ont eu des résultats concrets: on a adopté une attitude plus rationnelle et amélioré de beaucoup le régime. Maintenant, on consulte et on informe les pilotes; on a modifié radicalement la façon d'établir les taux de salaire. On a permis aux pilotes de faire les observations voulues et l'on tient compte de tous les facteurs pour faire des comparaisons avec d'autres groupes de pilotes. La proposition du ministère des Transports faite le 15 octobre 1965 au Conseil du Trésor, en vue d'établir les taux de salaire, mis en vigueur le 1^{er} avril 1965, comprenait une analyse détaillée et comparée des conditions d'emploi

des pilotes de la circonscription n° 2 et de ceux des circonscriptions de Cornwall et de Kingston. Cette comparaison indiquait que les conditions de travail des pilotes de la circonscription n° 2 différaient de celles des pilotes de la circonscription de Kingston et que leur volume de travail individuel était beaucoup plus important. Au cours de 1965, les pilotes de la circonscription n° 2 réunissaient une moyenne mensuelle de 88.4 heures comprenant le pilotage, les retenues et les transports par voie de terre, comparées à 33.7 heures pour les pilotes de la circonscription de Kingston. La proposition faisait état des doléances du personnel de l'organisation des pilotes canadiens de la circonscription n° 2, la *Corporation of Professional Great Lakes Pilots*. Le 25 octobre 1965, le C.T. 646877 fixa, avec rétroactivité au 1^{er} avril 1965, une nouvelle échelle des taux, soit un salaire mensuel de base de \$1,080 plus une compensation individuelle fixée à une fois et demie le taux pour le «surtemps» en excès des 40 heures de pilotage hebdomadaires de base, dans des eaux désignées ou non. La retenue à bord, dans un port, devait être rémunérée à raison d'une heure de salaire pour six heures de retenue. En saison, la rémunération devait être au même taux mais sur une base moyenne de 50 heures hebdomadaires. En fin de saison, les heures supplémentaires devaient être compensées, au choix de l'employé, soit en espèces, soit en congé.

On s'aperçut vite que ce nouveau régime posait d'autres problèmes. D'une part, il réduisait le salaire de base du pilote, aux fins de la caisse de retraite et, d'autre part, il compliquait beaucoup la comptabilité. La Corporation des pilotes recommanda que la rémunération supplémentaire fût payée sur une base de disponibilité et non selon les heures supplémentaires faites par chacun, ce qui inciterait à répartir plus également le volume de travail. On s'aperçut aussi que la nouvelle méthode de calcul des heures supplémentaires serait inutilement complexe et qu'elle pourrait porter à équivoque ou à mésentente surtout au regard des retenues hors d'un port. A la suite de discussions avec les pilotes, on trouva une solution. Le C.T. 652402 du 17 mars 1966, rétroactif au 1^{er} avril 1965, porta le taux mensuel à \$1,485; on établit la semaine de travail sur la base de 50 heures, au cours de la saison de huit mois, et l'on accorda une somme forfaitaire mensuelle de \$200 pour le temps passé en affectations en excès de la semaine normale, «un tel paiement étant effectué sur la base du nombre de jours par mois de disponibilité de chaque pilote».

Cette nouvelle méthode s'avéra trop simple car elle omettait de prévoir une rémunération additionnelle en rapport avec les heures supplémentaires réelles. Après une année d'essai, on modifia encore le mode de rémunération des heures supplémentaires et l'on apporta de nouvelles améliorations aux conditions de travail. Le C.T. 659765 du 6 septembre 1966 porta le taux de salaire à \$1,675 par mois, avec rétroactivité au 1^{er} avril 1966. On accorda une journée de repos par semaine compensée par une journée de

salaire lorsque les besoins du service ne permettraient pas au pilote d'en bénéficier. La compensation forfaitaire mensuelle de \$200 pour travail supplémentaire fut remplacée par une allocation saisonnière variable basée sur «la moyenne du surcroît de volume de travail du groupe» et calculée d'après une formule complexe dont la décision donne le détail. A compter du 1^{er} avril 1967 (C.T. 674891 du 24 novembre 1967) le taux mensuel fut porté à \$1,820, et le 20 janvier 1969 (C.T. 020746), à \$1,925 à compter du 1^{er} avril 1969. Le 1^{er} avril 1968, on abandonna la formule de rémunération des heures supplémentaires et chaque pilote fut rétribué de celles qu'il effectuait personnellement en excès d'une moyenne de 50 heures par semaine, au taux d'une fois et demie le taux horaire. Il est bon de noter que cette décision satisfaisait, en plus, une demande du ministère des Transports en autorisant celui-ci à rencontrer des représentants de la Corporation des pilotes des Grands Lacs en vue de négocier le salaire et les conditions de travail pour les saisons de navigation 1968 et 1969. La dernière méthode de calcul de la rémunération des heures supplémentaires n'atteignit jamais son but parce que, une fois de plus, on n'y tenait pas compte du fait que c'est la disponibilité qui doit être rémunérée. En 1969, une modification (C.T. 025213 du 11 mars 1969, rétroactif au 1^{er} avril 1968) permit la mise en commun de la rémunération des heures de travail supplémentaires au taux d'une fois et demie le taux horaire, le montant global étant réparti également entre tous les pilotes, en fonction de leur disponibilité.

Le 20 mars 1969 (C.T. 687295), le taux mensuel fut porté à \$1,925, avec effet rétroactif au 1^{er} avril 1968, puis à \$2,026 à compter du 1^{er} avril 1969. La modalité de mise en commun des heures supplémentaires, en vigueur depuis le 1^{er} avril 1968, fut révisée en termes différents, mais resta la même quant au fond.

Comme suite des négociations entre le ministère des Transports (avec l'approbation du Conseil du Trésor) et la *Corporation of Professional Great Lakes Pilots*, vers la fin de 1970, on modifia de nouveau substantiellement la rémunération et les conditions d'emploi des pilotes employés aux taux régnants (C.T. 702129, approuvé le 4 février 1971). On peut résumer ainsi les changements majeurs:

- majoration de 6% du taux mensuel de base, porté à compter du 1^{er} avril 1970, de \$2,026 à \$2,148;
- étalement sur 12 mois du salaire global pour la saison de navigation, de façon que les pilotes reçoivent un chèque tous les 14 jours de l'année (cependant, cette modalité ne s'applique pas aux fins de la pension ni n'influe sur la durée d'emploi réelle, limitée à la durée de la saison de navigation);
- octroi de pleins crédits mensuels pour les congés annuels et les congés de maladie, pour chaque mois où le pilote a travaillé 10

jours ou plus, et de 4 jours supplémentaires de repos par mois complet d'opérations;

—abolition du régime de travail hebdomadaire et de «surtemps»; étant donné que la seule disponibilité des pilotes entre en compte, ils sont payés maintenant sur cette base, indépendamment des heures de travail fourni au cours d'une période donnée; à titre de mesure intérimaire et pour la seule saison de 1970, octroi d'une allocation supplémentaire de \$1,200 au lieu du «surtemps» payé antérieurement conformément à la formule de mise en commun.

Au cours des dernières années, les décisions du Conseil du Trésor se sont appliquées intégralement aux pilotes canadiens de la circonscription n° 3 et aux pilotes des lacs Huron et Michigan, sauf que pour ces derniers, le taux mensuel est plus bas. Fixé à \$1,400 à compter du 1^{er} avril 1967, il fut progressivement porté à 1,792 au 1^{er} avril 1970. La disposition relative aux quatre jours de repos supplémentaires ne s'applique pas aux pilotes de lac.

On considère maintenant que la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique s'applique aux pilotes de navires. Une décision de la Commission des relations de travail dans la Fonction publique, en date du 6 octobre 1969 (pièce 1541r), a reconnu la Guilde de la marine marchande canadienne en tant qu'agent négociateur des pilotes aux taux régnants de Sydney et Goose Bay, qui furent constitués en une unité d'employés aux fins de contrat collectif. La Guilde ne réussit pas à se faire reconnaître comme agent négociateur de tous les pilotes canadiens aux taux régnants, par suite de l'opposition de la *Corporation of Professional Great Lakes Pilots*, qui intervint au dossier. Actuellement, les pilotes canadiens des Grands Lacs, qui sont des employés de la Couronne, ne font partie d'aucune unité de négociations conformément à la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique. Toutefois, leur organisation professionnelle a, officieusement, assumé ce rôle auprès du Conseil du Trésor et du ministère des Transports.

Entre autres avantages d'appoint auxquels ils ont droit à titre d'employés de la Fonction publique, les pilotes sont remboursés de tous leurs frais de déplacement et de séjour engagés dans l'exercice de leurs fonctions ou touchent à cet effet une indemnité fixe mensuelle; ils bénéficient d'un fonds de pension de retraite, auquel contribuent les pilotes et le Gouvernement; d'indemnités en cas de décès; d'un congé annuel; de congés de maladie, de congés spéciaux et de compensations pour les fêtes légales; ils participent aux régimes gouvernementaux d'assurance médico-chirurgicale et de soins hospitaliers (la prime étant payée conjointement avec le Gouvernement), et d'indemnités pour les accidents de travail. (Quant aux détails portant sur la rémunération réelle des pilotes, cf. pp. 342 et suiv.)

b) *Employés de facto*

Les pilotes canadiens inscrits de la circonscription n° 1 et du lac Ontario n'ont pas le statut d'employés aux taux régnants.

Ceux de la circonscription n° 1, soit les pilotes de Kingston, refusèrent l'offre qu'on leur fit de devenir des employés aux taux régnants (Cf. p. 31) et préférèrent conserver leur statut d'employé *de facto* dont la rémunération dépend des droits qu'ils ont gagnés par leurs services individuels ou par les services du groupe. En fait, comme les autres groupes de pilotes des circonscriptions du Saint-Laurent, les pilotes de Kingston ont officieusement créé leur propre fonds commun, et le gèrent (Cf. pp. 347-348). Quant à l'opinion de la Commission sur un tel statut, sur la mise en commun en tant que mode de rémunération des pilotes, les questions de revenu à atteindre, de revenu maximum et de revenu minimum, on se référera aux recommandations générales 14, 20, 21, 24 et 25 (Cf. *Titre I*, pp. 544, 572, 575, 598 et 603).

Les pilotes canadiens du lac Ontario ont le statut d'employé *de facto* (contrairement aux pilotes canadiens des lacs Huron et Michigan) pour la simple raison qu'on les considérait, au début, comme des pilotes de la circonscription n° 1 avec compétence restreinte, et d'éventuels pilotes de circonscription. On ne fit rien pour modifier leur statut lorsque leur groupe devint d'une importance appréciable.

c) *Le pilotage hors-saison*

Avant et après la fermeture de la Voie maritime, quelques bâtiments peuvent, pendant quelques jours, faire route jusqu'en aval de Prescott et le canal Welland reste parfois ouvert plus longtemps que le reste de la Voie maritime. Comme la demande de pilotage est, à ce moment, limitée et qu'il est facile de la satisfaire par des volontaires, les pilotes canadiens de la circonscription n° 2 sont, en tant que groupe, inscrits puis rayés de la liste de paie à des dates fixes. Cependant, dans la circonscription n° 3 les pilotes sont individuellement gardés sur la liste aussi longtemps qu'on a besoin d'eux. La date de radiation est communiquée au ministère des Transports par le centre américain et la période de vacances commence. La saison de navigation terminée, les pilotes peuvent se porter volontaires et ceux-ci sont alors affectés suivant un tour de rôle. Au cours de cette période, les pilotes touchent les droits qu'ils ont gagnés pour leurs services.

Cette situation ne concerne pas les pilotes de la circonscription de Kingston qui continuent de recevoir, en fonction de leur disponibilité, leur part des gains nets de pilotage (pièce 1541t).

(5) RÉÉVALUATION ET DISCIPLINE

Préambule

Par suite du malentendu auquel donnent lieu ces deux sujets distincts bien que connexes (Cf. pp. 25-26), il est opportun de rappeler brièvement leurs différences. Pour une étude détaillée, on se référera au *Titre I* (chap. 9 et recommandations générales 26 à 38, pp. 610 et suiv.).

On ne doit pas confondre réévaluation et discipline pas plus que attribution des brevets et direction d'un service, mais la discipline reste liée à ces trois fonctions.

La réévaluation fait partie de la procédure d'attribution des brevets. Son but est de s'assurer que le breveté reste apte et qualifié aussi longtemps qu'il détient son brevet (appelé, dans la Partie VIA, «*certificat d'inscription*» dans le cas d'un pilote et «*certificat d'aptitude*» dans le cas d'un officier de navire). L'exercice de la profession de pilote, comme de toute autre, ne peut être restreinte que par voie de législation valide et non équivoque et seulement dans la mesure prévue. A moins d'une disposition spécifique contraire, un brevet n'est pas un privilège mais un droit acquis dont un pilote ne peut être privé qu'en conformité des dispositions législatives en vigueur.

Le contrôle de la fourniture des services de pilotage relève entièrement d'un autre domaine. Pour les pilotes, il entraîne la perte du libre exercice de leur profession et de la possibilité d'agir à titre d'entrepreneur libre. Ce manque de liberté peut résulter soit d'un contrat, soit de la législation. Un pilote abandonne volontairement son statut d'entrepreneur indépendant lorsqu'il est lié par un contrat de travail ou un accord d'association avec ses collègues en vue de se partager les tâches de pilotage. L'État peut également priver un pilote du libre exercice de sa profession et le soumettre à une direction administrative lorsque l'intérêt public l'exige, mais seulement par voie de législation spécifique.

La discipline s'exerce dans deux domaines distincts: premièrement, l'éthique professionnelle ou ce qu'on pourrait appeler le code disciplinaire en matière de service, c.-à-d. la liste des infractions qui peuvent être créées en vertu de la loi ou de règlements; deuxièmement, les dispositions coercitives prévues pour faire respecter les ordres de l'autorité, c.-à-d. les infractions prévues dans les règlements administratifs tels que les règles de travail, les procédures d'affectation et les ordres de l'autorité administrative et de ses préposés aux affectations. On devrait traiter ces deux types d'infractions en tant que matière pénale. Par ailleurs, le pilote qui commet l'une des infractions les plus graves ou se livre à la répétition d'infractions moins sérieuses crée une présomption de non-fiabilité et devrait être réévalué sur le plan de l'aptitude morale, à condition que cette réévaluation et sa portée soient spécifiquement prévues dans la législation en vigueur.

A moins que la législation ne le prévoit expressément, un statut donné ne peut faire partie des conditions et modalités attachées au brevet d'un pilote. Dès lors, dans une zone de pilotage où l'attribution de brevets existe, la possession d'un brevet est une condition préalable requise pour un contrat de travail, sinon le contrat est nul et de nul effet, comme contraire à l'intérêt public. Toutefois, à moins que la législation ne le prévoit expressément, l'inverse peut n'être pas vrai (Cf. *Titre I*, recommandation générale 12, pp. 540 à 542).

a) Résumé des dispositions relatives à la discipline

On a, à différentes reprises, étudié dans le rapport les législations américaine et canadienne sur le pilotage dans les Grands Lacs, relativement à certains aspects du contrôle sur les pilotes. On résumera ici, pour une vue d'ensemble, ces observations.

La législation américaine sur le pilotage dans les Grands Lacs porte sur tous les aspects de la question. La durée du certificat d'inscription, la qualification requise et les conditions du certificat qui ne sont pas déjà stipulées dans la loi doivent être établies par voie de règlements et l'autorité chargée de l'attribution des brevets a le pouvoir de suspendre ou de retirer l'inscription lorsque son détenteur ne satisfait plus aux normes de qualification ou lorsque le pilote enfreint les conditions de son certificat (Cf. pp. 39 à 47).

La loi américaine prévoit la mise en place d'un plein contrôle des services de pilotage, par l'entremise du centre de pilotage. Un pilote utilisant les installations du centre est, sans égard à sa nationalité (*U.S. Great Lakes Pilotage Regulations*, art. 401.340), soumis aux règles, règlements et sanctions disciplinaires de ce centre. Ces règles et règlements deviennent partie intégrante de la législation sur le pilotage et, en conséquence, toute infraction rend le contrevenant américain passible de la perte de son certificat d'inscription à la suite de procédures de réévaluation. Un pilote américain qui refuse de se joindre au centre est considéré comme étant indisponible, enfreignant ainsi une des conditions de son certificat (Cf. p. 49).

Lorsqu'un pilote américain relève exclusivement de la juridiction canadienne, rien n'indique clairement si le fait de ne pas respecter quelque règle de travail et d'affectation ou un ordre du préposé aux affectations entraîne, pour lui, une réévaluation en vertu de l'article 4 (c) du *United States Great Lakes Pilotage Act*, puisque ces règles et règlements ne font pas partie intégrante de la législation américaine. La question se pose maintenant, du fait que certains pilotes américains servent dans la circonscription n° 1 et dans le lac Ontario, qui relèvent exclusivement de la juridiction administrative des autorités canadiennes. Les règles existantes relatives aux opérations ne s'appliquent plus et les nouvelles règles ne font pas partie de la législation américaine. Il semblerait que les articles 401.210 et 401.340 des règlements accordent suffisamment de pouvoirs en la matière: une des conditions du certificat d'inscription d'un pilote américain exige qu'il soit «continuellement

disponible selon les modalités que peut approuver ou prescrire l'Administrateur» et qu'il fasse usage des installations et services établis, américains ou canadiens, sous peine d'être considéré comme étant indisponible. Aucun problème ne se pose lorsque les règles relatives aux opérations sont établies conjointement par des centres américains et canadiens; leur approbation par l'Administrateur les rendent partie intégrante de la législation américaine.

Inversement, la Partie VIA reste muette sur tous les aspects de la réévaluation, sur les infractions des pilotes, le code disciplinaire de service, l'autorité en matière d'opérations et les sanctions pénales. A moins que la Partie VI de la Loi sur la marine marchande du Canada ne devienne applicable par la création d'une circonscription de pilotage, les seules infractions possibles qu'on puisse imputer à un pilote inscrit canadien relèvent des articles 369 et 371 (Cf. p. 30) et elles ne peuvent entraîner la suspension ou le retrait de son certificat d'inscription. Aucun des tribunaux compétents qu'on peut convoquer en vertu de la Partie VIII de la Loi sur la marine marchande n'a de pouvoir sur un certificat d'inscription de pilote (Cf. p. 30). Les pouvoirs disciplinaires du ministère des Transports sur les pilotes inscrits qui sont employés aux taux régnants sont de nature purement contractuelle et ne peuvent porter que sur la rémunération et l'emploi du pilote, mais non sur son certificat. Il n'existe aucune disposition législative qui puisse soumettre un pilote inscrit à des règles de travail ou d'affectation (ainsi qu'aux infractions qu'elles établissent); elles ne peuvent lier qu'un pilote employé de la Couronne, en tant qu'ordres de son employeur. Toutefois, elles ne sont pas exécutoires lorsqu'un rapport contractuel n'existe pas, comme c'est le cas des pilotes américains placés sous l'autorité canadienne et des pilotes inscrits canadiens de la circonscription n° 1 et du lac Ontario. Le règlement de la circonscription de pilotage de Kingston n'est, en l'occurrence, d'aucune utilité (Cf. pp. 167 et suiv.) puisque la Partie VI de la loi ne prévoit pas le contrôle du service et des opérations (Cf. *Titre I*, chap. 9). Pour l'étude des pouvoirs en matière de discipline et de réévaluation en vertu de la Partie VIA, se référer aux pages 13, 25, 26 et suivantes.

Le caractère de double nationalité du réseau des Grands Lacs entrave considérablement la poursuite des enquêtes, la procédure judiciaire qu'implique l'exercice des pouvoirs de réévaluation et l'application d'une discipline, car ni le Canada ni les États-Unis n'ont accordé aux tribunaux ou aux autorités en cause l'extra-territorialité requise. (Au sujet des enquêtes sur les sinistres maritimes survenant dans les eaux américaines et impliquant un pilote de la circonscription de Cornwall, cf. *Titre IV*, p. 1014.)

A l'époque des audiences de la Commission, les surintendants de la circonscription de Kingston et de Port Weller déclarèrent n'avoir éprouvé que peu de difficulté en matière de discipline. Dans la circonscription n° 2, on dut prendre, en 1963, des mesures disciplinaires contre des pilotes canadiens pour avoir été sous l'influence de l'alcool. D'autres infractions moindres concer-

naient les règles d'affectation, la plupart dues à un surcroît de travail des pilotes. A cause d'une pénurie de pilotes, il n'était pas toujours possible d'assurer à l'écluse n° 7 du canal Welland la relève de pilotes étant de service depuis plus de 15 heures et les préposés aux affectations n'avaient pas d'autre choix que d'ordonner à ces pilotes de rester à bord. Certains pilotes s'y refusèrent, alléguant la sécurité du navire, du fait qu'ils étaient trop fatigués pour assurer leur service. On régla ces cas administrativement en imposant aux pilotes concernés des journées de suspension, après qu'ils eurent l'occasion de présenter leur défense. On ne contesta jamais devant les tribunaux la légalité de telles procédures (pièces 1005 [chap. III], 1017 et 1056).

COMMENTAIRE

La législation canadienne sur le pilotage dans les Grands Lacs est déficiente dans trois domaines majeurs:

- dispositions requises pour définir, affirmer et sanctionner les pouvoirs de surveillance et de réévaluation des autorités administratives;
- autorité requise pour diriger et contrôler la fourniture de services par les pilotes inscrits canadiens;
- législation parallèle canadienne et américaine facilitant aux autorités des deux pays les poursuites contre les contrevenants.

Ces lacunes affaiblissent l'autorité et sont préjudiciables tant aux intérêts du service qu'à la sécurité de la navigation. Des mesures correctives devraient être prises sans délai.

Sauf en ce qui concerne l'extension de l'extra-territorialité qui devrait être réglée par traité, les autres exigences relatives à l'attribution des brevets, la réévaluation, la discipline, les opérations et les fonctions connexes sont les mêmes que pour le reste du Canada et les recommandations générales 14 et 26 à 38 (Cf. *Titre I*, pp. 544 à 548 et pp. 610 à 637) s'appliquent également au réseau des Grands Lacs. On a quelque peu simplifié ces dernières années une situation de fait complexe en mettant fin à la dualité d'autorité quant aux opérations.

Bien qu'elle approuve sans réserve les dispositions des diverses règles de travail autorisant la suspension préventive, la Commission diffère d'opinion quant à la punition automatique qu'elle entraîne. Ces règles exigent que le préposé aux affectations raye de la liste du tour de rôle, durant 24 heures, le nom d'un pilote, chaque fois qu'une des situations prévues se produit; qu'il ait tort ou non, le pilote est considéré comme indisponible au cours de cette période, avec les pertes pécuniaires que l'indisponibilité peut occasionner. En plus d'une injustice possible envers le pilote, cette règle—dans sa rédaction—peut s'avérer préjudiciable à la sécurité de la navigation puisque, à cause des conséquences possibles, un préposé aux affectations hésitera à rayer un pilote de la liste sur un simple soupçon d'inaptitude physique, bien que l'intérêt

public exige une suspension préventive sur le plus léger soupçon et jusqu'à ce que celui-ci soit dissipé. Quant au point de vue de la Commission sur la suspension préventive et sur les circonstances qui peuvent la motiver, se référer à la recommandation générale 29 (Cf. *Titre I*, p. 618).

(6) SINISTRES MARITIMES

Sauf en ce qui a trait au secteur du canal Welland, entièrement situé en territoire canadien, les sinistres maritimes impliquant des pilotes dans le réseau des Grands Lacs font l'objet d'enquêtes relevant de la compétence exclusive du ministère des Transports ou de la Garde côtière des États-Unis, selon que le sinistre s'est produit dans les eaux canadiennes ou américaines. Les pouvoirs de chacune de ces autorités, en matière d'enquêtes et de mesures correctives, sont limités, étant donné que leur juridiction territoriale restreinte respective n'a pas été étendue (comme elle aurait dû l'être) à l'ensemble de la voie d'eau commune. La réévaluation de la qualification des pilotes fait partie de la fonction d'attribution des brevets (Cf. *Titre I*, chap. 9); en conséquence, chacune des autorités assumant cette fonction, soit l'Administrateur américain des Grands Lacs et le ministre des Transports, aurait dû avoir les moyens et les pouvoirs accessoires nécessaires, non entravés par la question de territorialité mais limités à leur brevetés, pour leur permettre de s'acquitter de cette part essentielle de leurs responsabilités. Il en résulte la fâcheuse situation actuelle car ces autorités ne peuvent mener une enquête complète et appropriée; de toute façon, elles n'auraient pas le pouvoir de prendre des mesures correctives à l'égard d'un pilote de l'autre nationalité. Un sinistre maritime impliquant un pilote inscrit canadien mais ayant eu lieu dans la partie américaine du réseau des Grands Lacs, ferait l'objet d'une enquête de la Garde côtière, qui en soumettrait le résultat au ministre des Transports ainsi que ses recommandations, si elle juge indiquées une réévaluation ou des mesures disciplinaires. Là se bornent ses pouvoirs à l'égard des pilotes canadiens. Mais, s'il s'agit d'un pilote américain, la Garde côtière des États-Unis a tout pouvoir de prendre des mesures correctives, telles que le retrait ou la suspension du certificat de compétence de ce pilote, dont la possession est une condition essentielle de la validité du certificat d'inscription (Cf. p. 38). L'enquête menée par la Garde côtière des États-Unis ne fait pas preuve devant un tribunal du Canada et tout jugement qu'elle peut rendre n'est pas exécutoire contre un pilote inscrit canadien. Aux termes de la Partie VIA de la Loi sur la marine marchande, le ministre des Transports, en tant qu'autorité chargée d'attribuer les brevets, n'a aucun pouvoir d'enquête, et les enquêtes et les tribunaux qu'il peut établir en vertu de la Partie VIII de la Loi (enquêtes préliminaires, Cours d'enquête formelle et Cours d'enquêtes sur la compétence et la conduite des officiers) n'ont aucune compétence hors des eaux canadiennes. (Pour une situation semblable, cf. *Titre IV*, p. 1013.)

L'appendice B contient des tableaux et détails des sinistres, accidents et incidents impliquant des pilotes inscrits canadiens et américains des Grands Lacs, et ayant fait l'objet d'un rapport aux autorités canadiennes au titre de sinistres maritimes survenus au cours de la période 1964-1969, selon la définition du terme donnée à l'article 551 de la Loi sur la marine marchande. La liste est donc incomplète, en ce qu'elle n'inclut pas les sinistres survenus dans les eaux américaines et impliquant des pilotes des États-Unis (pièce 1541 *dd*). Sauf en ce qui concerne la circonscription n° 3, ces statistiques donnent néanmoins une idée satisfaisante de la situation, par suite de la participation relativement égale des pilotes canadiens et américains dans les autres secteurs. On y trouve un tableau comparatif pour chacun des cinq groupes de pilotes, ainsi que le détail des cas, leur nature et leur cause, pour l'année où se sont produits le plus d'événements pour chaque groupe. (On se référera au *Titre II*, pp. 97-99, quant à la méthode de classification, utilisée dans le rapport, des soi-disant sinistres maritimes.)

Le dossier des sinistres imputables à chaque groupe de pilotes révèle bien la nature différente de leur service de pilotage respectif, où gisent les difficultés majeures, et les conséquences fâcheuses de l'étendue de leurs services sur un vaste territoire, qui a pour résultat une compétence limitée en tant que pilote.

Le dossier des pilotes de la circonscription n° 1 se compare à celui des pilotes de la circonscription de Cornwall, ainsi qu'on peut s'y attendre, étant donné la grande similitude des services qu'ils rendent. Les événements se produisent rarement au cours de la navigation, car les caractéristiques physiques ou les courants ne posent aucune difficulté qui ne puisse être surmontée. Mises à part les causes absolument hors du contrôle du pilote, telles qu'une panne de machine ou l'inexécution de ses ordres, seule la visibilité réduite par la brume ou par toute autre condition défavorable de temps, demeure la seule sérieuse difficulté rencontrée. L'embarquement ou le débarquement des pilotes au large de Cape Vincent sont des manœuvres dangereuses avec du vent car la zone d'embarquement est étroite et non abritée, et si un navire doit ralentir au-dessous de sa vitesse de manœuvre, il s'expose à être porté vers la rive (Cf. pp. 239 et 255). La succion de la rive est aussi une cause fréquente de sinistres, à cause de la faible largeur des chenaux: un navire qui passe trop près de la berge d'un chenal étroit et dragué est attiré vers la rive, situation que les pilotes connaissent bien et à laquelle ils doivent être capables de parer.

Toutefois, la plupart des incidents se produisent durant la manœuvre dans une aire restreinte, lors de l'éclusage (les effets du vent sur un navire léger ou partiellement chargé sont le principal danger); mais les dommages sont toujours relativement légers, car les navires ont alors peu de vitesse.

L'excellent dossier des pilotes du lac Ontario reflète surtout l'absence de dangers particuliers au cours de la navigation dans les eaux libres de ce lac;

les sinistres mineurs impliquant ces pilotes sont survenus au cours des accostages ou des appareillages.

De prime abord, les pilotes de la circonscription n° 2 semblent avoir le plus mauvais dossier, mais cela est plus apparent que réel, étant donné qu'ils constituent le groupe le plus important. Toutefois, la Commission estime aussi que la dispersion de leurs services du lac Ontario au lac Michigan n'est pas favorable à la norme élevée de compétence locale requise pour des transits rapides et sûrs dans le canal Welland et les chenaux encombrés des rivières Détroit et Sainte-Claire.

Quant aux pilotes de lac du secteur lac Huron-lac Michigan, là encore le dossier est excellent. Ces pilotes devaient de temps à autre se rendre dans la circonscription n° 2, parce que cela faisait partie de leur formation de pilotes éventuels de cette circonscription (Cf. pp. 199-200); cela explique pourquoi ils ont pu être impliqués dans des accidents survenus aussi à l'est que le canal Welland. Les remarques concernant les pilotes du lac Ontario s'appliquent également dans leur cas.

Le dossier à peu près impeccable des pilotes de la circonscription n° 3 s'explique en partie par le fait que les statistiques accessibles ne font état que d'une faible part de leurs activités, car elles ne tiennent compte que des sinistres survenus dans les eaux canadiennes. Dans le cas des écluses de Sault-Sainte-Marie, les statistiques ne portent que sur l'écluse canadienne, rarement utilisée, et pour les sinistres survenus ailleurs, que sur ceux dans lesquels sont impliqués les quelques pilotes canadiens. En conséquence, le tableau est loin d'être complet. Toutefois, ces chiffres reflètent le fait que la navigation dans les eaux libres, qui comprend la plupart des services rendus par les pilotes de la circonscription n° 3, ne présente pas de dangers particuliers. Il faut aussi remarquer qu'une seule écluse est à franchir et que, par comparaison, le trafic est beaucoup moins dense dans la rivière Sainte-Marie.

5. OPÉRATIONS DE PILOTAGE

PRÉAMBULE

Dans la voie navigable continue que constituent le Saint-Laurent et le réseau des Grands Lacs, le pilotage est un service nécessaire parce que les législations du Canada et des États-Unis exigent que les navires soient pilotés dans les zones d'eaux restreintes spécifiées et qu'un pilote soit à bord dans les eaux libres des Lacs. Ce service étant assuré «en route» par différents groupes de pilotes ayant chacun son propre secteur, il faut établir des zones d'embarquement aux points de relève, aux limites de la compétence territoriale de chaque groupe, et en certains points intermédiaires si le transit complet dans une circonscription ou un secteur entraîne un vo-

lume anormal de travail. Pour obtenir les meilleurs résultats, les autorités responsables des opérations aux zones d'embarquement doivent assurer la coordination de la planification et de leurs autres activités. Elles doivent surtout éviter le retard des navires dû à une pénurie de pilotes à la zone d'embarquement et, en même temps, répartir le volume de travail entre les pilotes aussi équitablement que possible dans des conditions de travail raisonnables, avec le minimum de dépenses et de pertes de temps.

Le travail de planification a été grandement facilité au cours de ces dernières années par les services coordonnés d'information sur le trafic maritime qui, par le réseau de très haute fréquence des systèmes de contrôle du trafic, fournissent en temps voulu aux bureaux de pilotage les besoins de chaque bâtiment à chaque port ou zone d'embarquement. Actuellement, les navires ne communiquent pas directement par radio avec les stations, et les E.T.A. à la zone d'embarquement suivante ne sont plus nécessaires puisque les préposés aux affectations peuvent suivre la marche dans le réseau et, connaissant les conditions générales du trafic, ils sont les mieux placés pour déterminer à l'avance le moment où des pilotes de relève seront requis (Cf. pp. 119 et suiv.).

Normalement, le pilotage est effectué par des pilotes experts à naviguer dans un secteur donné d'eaux restreintes et qui ne pilotent pas hors de ce secteur. Au regard du point de vue de la Commission sur les critères de l'établissement de tels secteurs qui, en vertu de la Partie VI, devraient normalement constituer des circonscriptions distinctes, on se référera à la recommandation générale 8 (Cf. *Titre I*, p. 523). Les mêmes critères s'appliquent lorsque, pour une raison quelconque, la circonscription est divisée en secteurs (telle la division *de facto*, à Trois-Rivières, de la circonscription de pilotage de Montréal [Cf. *Titre IV*, p. 658]). Dans ce cas, les pilotes sont limités à leur propre secteur, non seulement pour qu'ils conservent leur compétence locale, mais encore qu'ils l'accroissent par une expérience continue.

Quand ces principes fondamentaux n'ont pas été observés, les opérations de pilotage dans le réseau des Grands Lacs en ont souffert. La solution de compromis acceptée en 1961 exigeait que les pilotes de circonscription assurent les services dans les eaux libres des Lacs et il en est résulté qu'ils devinrent à la fois des «officiers de navigation» possédant une expérience générale, et d'une compétence locale moyenne, et des pilotes au sens canadien du terme. Les pilotes des Grands Lacs furent inscrits pour les eaux restreintes d'une circonscription et aussi pour toutes les eaux non désignées contiguës. L'exigence du pilotage dans les eaux libres a été maintenue mais, à cause des problèmes que posaient les opérations, du gaspillage du temps des pilotes spécialement formés et de leurs plaintes continues, on revint peu à peu au système canadien en nommant des pilotes inscrits pour les seules eaux non désignées, en réservant aux pilotes de la

circonscription les affectations de circonscription. La création récente, dans la circonscription n° 2, d'un groupe spécial de pilotes pour le canal Welland procède de ce principe.

Il n'est possible d'assurer des services de pilotage ininterrompus que si l'on accorde à l'autorité responsable d'une station d'embarquement et des zones contiguës, la juridiction (principale ou accessoire) sur tous les pilotes devant être affectés de cette station et de ces zones (Cf. *Titre I*, recommandation 9, pp. 529-530). Donc, dans l'exercice de ses fonctions, un pilote relève de la juridiction d'un certain nombre d'autorités de pilotage distinctes, suivant le lieu où se terminent ses affectations; la direction de ces autorités sur les activités du pilote ne peut s'exercer que dans la mesure permise par la compétence territoriale de celui-ci et par les règles complexes d'affectation et de travail qui s'appliquent dans les diverses circonscriptions et divers secteurs du réseau.

La coordination du service (y compris celui de bateau-pilote aux points de relève) exige également l'établissement de zones d'embarquement où tous les pilotes qui terminent ou commencent une affectation ont compétence légale pour piloter (Cf. *Titre I*, p. 529). La législation en vigueur ne prévoit pas de territoire mixte pour les stations d'embarquement. Au début, cela ne posait aucun problème (et n'en pose toujours pas) dans le cas d'une station d'embarquement située dans des *eaux non désignées* puisque la compétence des pilotes de circonscription s'étend à toutes les eaux non désignées contiguës à leur circonscription. Cependant, le problème juridique est inévitable lorsque la station d'embarquement se trouve dans des *eaux désignées* telles que celles de Cape Vincent. Une solution indirecte de ce problème serait d'étendre la compétence des pilotes de la circonscription n° 2 et du lac Ontario, aux eaux de la circonscription n° 1 jusqu'à la limite orientale de la zone d'embarquement de Cape Vincent.

Dans un régime où le service de pilotage doit être financièrement autonome, tous les pilotes doivent contribuer équitablement aux dépenses du service dans la mesure où ils utilisent des services accessoires.

La dualité d'administration résultant de l'accord canado-américain qui prévoit la participation à tous les niveaux est devenue un grave sujet de contestation et s'est révélée économiquement fautive, car elle est inutile. Au cours de ces dernières années, l'organisation générale de la fourniture des services a également été modifiée pour permettre le partage des fonctions relatives aux opérations sur la base d'une circonscription et, dans la circonscription n° 2, sur la base de zones désignées distinctes (Cf. pp. 163-164).

(1) CIRCONSCRIPTION N° 1

Comme dans la circonscription de Cornwall, presque tous les navires sont en transit et il a donc fallu établir des zones d'embarquement à chaque

extrémité de la circonscription, à l'endroit le plus sûr, le plus commode et le plus économique pour les pilotes et les navires. A l'extrémité orientale de la circonscription, un tel lieu était l'écluse Snell où la relève entre les pilotes de la circonscription de Cornwall et ceux de la circonscription n° 1 des Grands Lacs peut avoir lieu pendant que les navires sont amarrés soit au mur d'attente, soit dans l'écluse. Cet emplacement ne suscite aucune difficulté pour les pilotes de la circonscription n° 1 car, se trouvant bien à l'intérieur de leur circonscription, il était tout indiqué, mais pour les pilotes de Cornwall il pose un grave problème juridique qui n'a jusqu'ici été résolu qu'en partie (Cf. *Titre IV*, pp. 957-958 et recommandation 3, p. 1075). A l'extrémité occidentale de la circonscription, la relève ne peut toutefois avoir lieu qu'au large, puisque le point le plus proche où les bâtiments en transit peuvent s'amarrer est de l'autre côté du lac Ontario, à l'écluse n° 1 du canal Welland. Cela exigeait un service de bateau-pilote au voisinage de la limite occidentale de la circonscription. Le point de relève fut établi dans la zone relativement protégée au large de Cape Vincent, bien à l'intérieur de la zone des eaux désignées de la circonscription n° 1, ce qui pose un problème quant à la compétence légale des pilotes autres que ceux de la circonscription n° 1, qui doivent emprunter la station (Cf. p. 234). La station d'embarquement de Cape Vincent affiche des bulletins, notamment des avis aux navigateurs, qui fournissent aux pilotes des renseignements concernant la circonscription. Des tableaux d'affichage dans les locaux des pilotes à Alexandria Point et à l'écluse Snell fournissent les mêmes informations.

a) Différend portant sur le service de bateau-pilote de Cape Vincent

Avant l'ouverture de la Voie maritime, le chenal normal passait par le port de Kingston où s'effectuait la relève entre les pilotes de la circonscription de pilotage de Kingston et les «officiers de navigation», en utilisant le service de bateau-pilote assuré par un entrepreneur privé, le capitaine L. S. Dougan. Après l'ouverture de la Voie maritime, la station d'embarquement fut transférée sur le Saint-Laurent entre Cape Vincent (N.Y.) et Alexandria Point (île Wolfe), là où passe maintenant le chenal principal de la Voie maritime, route normale des navires en transit et aussi des bâtiments montants à destination de Kingston et dont le tirant d'eau leur interdit l'accès du nord-est, moins profond.

En 1961, première année d'existence de la circonscription n° 1, les opérations de pilotage s'effectuèrent comme par le passé, en vertu d'une entente provisoire, en attendant la création d'un centre de pilotage américain à Cape Vincent, c.-à-d. que l'organisation et la direction de la fourniture des services furent assurées par le personnel canadien de la circonscription de pilotage de Kingston, avec un bureau de pilotage à Cornwall et un autre à Kingston, la seule différence étant que sur 32 pilotes disponibles

pour les affectations, 12 étaient des pilotes inscrits américains. Les pilotes canadiens et les pilotes américains étaient affectés vers l'extrémité occidentale de la circonscription par le bureau de Kingston. Ils n'étaient pas tenus de se présenter à la station de pilotage lorsqu'ils étaient disponibles pour le service, mais étaient affectés à partir de leur domicile, ou de leur résidence située dans le voisinage immédiat de la station d'embarquement, du côté américain ou canadien, par le préposé aux affectations concerné qui leur communiquait par téléphone leurs ordres d'affectation. Les deux associations américaines assuraient leur propre service de bateau-pilote à partir de Cape Vincent, tandis que les pilotes canadiens continuaient à utiliser le service du capitaine Dougan entre la station d'embarquement et Kingston. A la station d'embarquement de l'est, chaque pilote assurait lui-même son transport pour se rendre à l'écluse Snell ou en revenir. C'est pourquoi on laissait les pilotes américains préférant résider à Massena libres de prendre eux-mêmes leurs dispositions et à leurs frais. Au début, ce procédé fut adopté pour le transport entre Cornwall et l'écluse Snell, mais il y eut des abus et le ministère des Transports décida de passer avec une compagnie de taxis un contrat à taux forfaitaires (Cf. *Titre IV*, p. 1019).

Ces arrangements furent complètement modifiés en 1962. La *St. Lawrence Seaway Pilots Association, Inc.*, qui ne comprenait alors que 5 des 12 pilotes inscrits américains, avait été autorisée par l'administration américaine du pilotage des Grands Lacs à constituer et gérer le centre de Cape Vincent. Le bureau de pilotage de Kingston fut fermé et remplacé à Cape Vincent par un bureau employant du personnel de l'association américaine. Le centre de pilotage de Cape Vincent assumait le service des affectations à partir de cette zone et, comme le précisait alors le Mémoire d'accord, il devint responsable de la facturation et de la perception des droits de pilotage pour les pilotes américains et canadiens. L'administration canadienne assumait les mêmes fonctions à la station de Cornwall. Un différend éclata immédiatement sur les pouvoirs discrétionnaires qu'accordait la législation des États-Unis à un groupe minoritaire de pilotes, qui permettaient d'imposer à tous les pilotes des décisions sur des questions financières liées à l'organisation et à la gestion du centre. Sans consulter l'autorité canadienne ni les pilotes canadiens, l'association américaine annula les arrangements antérieurs concernant le service de bateau-pilote et en établit de nouveaux sur une base différente. Elle passa un contrat avec un entrepreneur privé américain pour la fourniture du service, restreignant ce dernier à la zone même d'embarquement (sauf dans les cas occasionnels où un pilote devait embarquer ou débarquer dans les approches du port de Kingston du côté du lac Ontario) et elle interdit l'utilisation de Kingston comme zone d'embarquement pour les navires en transit. Le mode de paiement du service de bateau-pilote fut modifié: il n'était plus basé sur le nombre de trajets, ce qui permettait à chaque pilote ou groupe de pilotes de payer ses propres

frais de transport, mais l'association des pilotes américains engagea le centre à payer à l'entrepreneur privé \$32,000 pour la saison. Cette somme avait été calculée, sur la base du trafic prévu, à \$10 par trajet. Ces arrangements mettaient les pilotes canadiens dans une situation très désavantageuse du fait que, en tant que groupe, on leur demandait de payer environ les deux tiers du total bien qu'ils dussent encore payer à peu près la même somme qu'auparavant pour leur transport entre Alexandria Point et Kingston, c.-à-d. par taxi à travers l'île Wolfe et par bateau-pilote de l'île Wolfe à Kingston (les départs du bac étaient peu fréquents et il n'y avait pas de service de nuit).

L'association américaine argua que la responsabilité du centre à l'égard du service de bateau-pilote se bornait à assurer le transport des pilotes entre les bâtiments et la rive la plus proche (Cape Vincent), que le centre n'avait aucune obligation d'embarquer et de débarquer des pilotes canadiens ailleurs et qu'en conséquence leur embarquement et débarquement à Alexandria Point était déjà une concession. Les pilotes canadiens devaient donc payer tous les frais de transport supplémentaires s'ils choisissaient de résider à Kingston plutôt qu'à Cape Vincent.

Considéré du seul point de vue de la législation américaine sur le pilotage, le raisonnement des pilotes américains était exact, et les administrations américaine et canadienne approuvèrent, mais en s'en tenant au contexte réel cela devenait un abus de pouvoir. Les pilotes canadiens protestèrent et refusèrent d'accepter le fait accompli, et le conflit qui en résulta, ajouté aux autres points de contestation existant déjà, détériora sérieusement les relations des deux groupes de pilotes. Les pilotes canadiens refusèrent d'utiliser le service de bateau-pilote de Cape Vincent (seulement 240 fois en 1962) et continuèrent d'utiliser et de payer les services du capitaine L. S. Dougan. Ils ont souvent fait passer des navires par le port de Kingston plutôt que par la zone d'embarquement de Cape Vincent. La question fut finalement réglée lorsque l'association américaine accepta de revenir sur sa position au sujet du mode de paiement du service de bateau-pilote. Par un accord signé le 5 décembre 1962 entre la Corporation des pilotes du haut Saint-Laurent, représentant les pilotes canadiens, et la *St. Lawrence Seaway Pilots Association Inc.*, cette dernière convint qu'à compter de 1963 le contrat passé avec le propriétaire des vedettes, pour le service de bateau-pilote, serait établi sur la base du trajet, comme auparavant. Les taux furent fixés à \$10 pour le transport entre un navire et Cape Vincent et à \$9 pour le transport entre un navire et Alexandria Point. Les pilotes canadiens restaient libres d'assurer leur propre transport entre Alexandria Point et Kingston, mais on leur offrait aussi de les transporter pour \$7.50 entre Cape Vincent et Kingston. En outre, l'association américaine convint de rembourser en plusieurs versements la somme de \$10,750 aux pilotes canadiens sur la part des frais du service de bateau-pilote qu'on

leur avaient imposée en 1962 (pièce 871). Les pilotes canadiens optèrent pour la première solution, c.-à-d. embarquer et débarquer à Alexandria Point et assurer ensuite leur propre transport jusqu'à Kingston en continuant d'utiliser les services du capitaine Dougan.

Bien que la circonscription relève maintenant exclusivement de l'autorité canadienne, ces arrangements sont encore valables. Ironie des choses, depuis le début de la saison de 1970, tous les pilotes canadiens ont utilisé Cape Vincent comme base et le capitaine Dougan est rarement appelé à les transporter entre Cape Vincent et Kingston. Le taux actuel du bateau-pilote pour le transport entre les bâtiments et Cape Vincent est de \$16.20 par trajet (pièce 1541s).

On assure occasionnellement le service de bateau-pilote dans les approches du port de Kingston du côté du lac Ontario, au large de l'île Snake, à l'extrémité nord-ouest du port. Comme, de Cape Vincent, la distance est grande, les pilotes canadiens et américains prennent habituellement l'une des vedettes du capitaine Dougan.

Le Mémoire d'accord de 1961 portait que le revenu provenant des droits de pilotage serait réparti entre les centres américains et canadiens de chaque circonscription du Canada au prorata des nombres de pilotes inscrits américains et canadiens participants, après déduction des frais de gestion des deux centres; de plus, les dépenses imputées au titre de la gestion du centre devaient être conformes aux prescriptions du Ministre et du Secrétaire. Cette disposition a été interprétée comme donnant à ces derniers juridiction exclusive sur les dépenses de gestion respectives des centres canadiens et américains, sans que soit requise leur approbation conjointe. Bien que le ministère ait estimé que les frais de gestion du centre de Cape Vincent présentaient certains aspects critiquables, il en vint à la conclusion qu'il ne pouvait trouver aucune base juridique suffisante pour contester les engagements et la responsabilité financière des pilotes canadiens qui en résultait. Le texte du Mémoire d'accord sur ce sujet n'a pas été modifié quant au fond. Cette cause de contestation a été éliminée en ce qui concerne les pilotes canadiens maintenant que les circonscriptions relèvent uniquement de l'autorité canadienne et bien que ne participant pas officiellement à l'administration de la circonscription, ils ont toujours eu officieusement une grande influence. On présume que les pilotes américains ont les mêmes possibilités d'exprimer leurs points de vue soit par voie de représentations directes au surveillant de Cornwall, soit par l'entremise de l'administrateur américain.

COMMENTAIRE

La Commission estime que l'interprétation restrictive donnée au texte est erronée du fait qu'elle est incompatible avec les principes fondamentaux et l'intention du Mémoire d'accord. Celui-ci n'a pas force de loi et n'a donc

pas d'effet légal liant les deux parties, mais elle crée une obligation morale pour les deux gouvernements de respecter sa lettre et son esprit dans leurs décisions administratives. C'est certainement en vertu de la seule législation américaine sur le pilotage des Grands Lacs que l'organisation administrative de Cape Vincent avait le pouvoir de conclure un contrat avec un tiers pour le service de bateau-pilote et ni l'autorité de pilotage canadienne ni les pilotes canadiens de la circonscription n° 1 n'avaient donc, officiellement, voix au chapitre. Ce qui est critiquable (quoique le manque d'expérience quant à l'organisation puisse bien en avoir été la cause majeure) c'est que les arrangements furent annoncés comme un fait accompli plutôt qu'à titre de proposition. Dans ces conditions, les frais de gestion ne peuvent engager le centre, mais seulement l'association qui gère le centre, à moins qu'ils n'aient été approuvés par l'administrateur américain. Avant qu'une telle approbation puisse être accordée, l'esprit du Mémoire d'accord et la simple justice exigent que ceux qui paient soient au moins consultés.

b) Différend au sujet de la passe de l'île Wolfe

Par suite de l'ouverture de la Voie maritime, le port de Kingston perdit sa raison d'être le point de relève des pilotes; le chenal de la Voie maritime, maintenant au sud de l'île Wolfe, l'évite, et son accès direct au fleuve Saint-Laurent par le chenal du nord et la passe de l'île Wolfe n'a pas été dragué à la profondeur de la Voie maritime. On établit la zone d'embarquement dans le chenal principal entre Cape Vincent et Alexandria Point; tous les navires en transit, indépendamment de leur tirant d'eau, devaient l'utiliser afin de faciliter les opérations dans la zone d'embarquement et les pilotes furent tenus de ne faire passer aucun navire par Kingston à moins que ce ne fût sa destination.

En 1962, au cours du différend sur le service de bateau-pilote, certains pilotes canadiens conduisirent leurs navires à Kingston, par la passe de l'île Wolfe, afin d'éviter d'utiliser les installations du Cape Vincent. En plus de fausser le calcul du coût d'exploitation des bateaux-pilotes à Cape Vincent, il en résultait une complication des opérations à la station d'embarquement car chaque fois que venait le tour d'un pilote américain d'être affecté pour le lac Ontario, il devait se rendre à Kingston pour embarquer. Au cours de l'été de 1962, le surveillant de la circonscription de Kingston reçut du ministère des Transports l'ordre de faire cesser cette pratique, étant donné que des affectations bien ordonnées exigeaient que tous les bâtiments en transit fissent route par Cape Vincent.

Le facteur sécurité jouait en faveur des pilotes canadiens. La passe de l'île Wolfe n'est pas dangereuse dans la limite des tirants d'eau qu'elle permet et le port de Kingston est plus sûr pour l'embarquement et le débarquement, en route, d'un pilote car la passe et le port sont abrités et exempts de courants, alors qu'il règne de forts courants dans la passe relativement

étroite entre Cape Vincent et l'île Wolfe. S'appuyant sur cet argument, les pilotes canadiens avaient essayé précédemment d'obtenir l'élargissement de la passe de l'île Wolfe et son dragage à la profondeur de la Voie maritime. La mise en œuvre de cette proposition, d'abord acceptée, fut retardée, puis rejetée pour des raisons économiques (Cf. p. 114). La passe de l'île Wolfe n'est plus utilisée depuis le règlement du différend au sujet des bateaux-pilotes, sauf par des bâtiments de faible tirant d'eau à destination ou en provenance de Kingston. Les *Working Rules and Dispatching Procedures* portent (paragr. A-4) que* «tous les bâtiments doivent être pilotés via le chenal de Cape Vincent, à moins que leur destination ou leur provenance soit le port de Kingston, auquel cas ils peuvent emprunter la passe de l'île Wolfe si les conditions s'y prêtent».

c) Service des affectations

Planification. Au début, la planification des opérations de pilotage incombait nécessairement à chaque bureau de pilotage et dépendait des avis de demande que les navires devaient adresser suffisamment à l'avance à chaque station de pilotes en vue de lui permettre d'assurer la disponibilité d'un pilote à leur arrivée. Souvent les navires faillissaient à s'y conformer ou donnaient des E.T.A. inexacts, suscitant ainsi de sérieux problèmes de planification que la station de pilotes tentait de prévenir en échangeant des informations sur le trafic et en obtenant l'aide des pilotes à bord qui étaient tenus de s'assurer des besoins en pilotage à la station d'embarquement suivante et d'en informer celle-ci quelques heures avant l'arrivée. La création récente d'un réseau de services d'informations maritimes (Cf. p. 119) a permis une planification précise et à longue échéance des opérations de pilotage à chaque station d'embarquement et de centraliser l'administration de la circonscription. Ainsi, dans la circonscription n° 1, toute la planification (y compris celle des affectations pour le lac Ontario) est maintenant établie par le bureau de pilotage de Cornwall. Celui-ci est devenu le centre d'opération de la circonscription n° 1 et Cape Vincent n'est maintenant qu'un point de relève pour les pilotes.

Procédure d'affectation. Ces changements n'ont pas modifié la procédure d'affectation qui est restée la même et continue d'être régie par les règles de 1965, modifiées (Cf. pp. 171 et suiv.).

Ces règles sont fondées sur le régime de péréquation des trajets, le même que celui qu'on applique dans les circonscriptions de pilotage du Saint-Laurent. Il est probable que ce sont les pilotes canadiens qui ont fait accepter ce principe et cela explique peut-être pourquoi l'adoption des règles de travail communes suscita un sérieux différend en 1961 et 1962. Il est certain que les pilotes américains estimèrent ce régime inutilement compliqué et non conforme au Mémoire d'accord de 1961 qui portait que

*Traduction:

les pilotes devaient être affectés strictement à tour de rôle sans considération de nationalité. Mais les pilotes canadiens avaient un argument valable analogue à celui qui avait justifié l'adoption du régime de péréquation des trajets dans les circonscriptions de pilotage de Québec et de Montréal, le défaut de prévoir la mise en commun obligatoire des recettes de pilotage comme corollaire nécessaire de la répartition du volume de travail par un mode d'affectation obligatoire (Cf. *Titre IV*, pp. 455 et suiv.). La législation ne reconnaissait pas (et ne reconnaît encore pas) le principe fondamental qui régit la rémunération des pilotes contraints d'accepter le statut d'employés *de facto*, à savoir que les pilotes du même groupe devraient recevoir une même rémunération pour une même disponibilité. Aux fins de rémunération, les pilotes étaient toujours considérés comme des entrepreneurs libres et, en conséquence, leur rémunération officielle devait être constituée par les droits de pilotage gagnés par chacun en contre-partie de ses services, moins sa quote-part des dépenses de fonctionnement de chaque station de pilotage, calculée sur la base des gains réels provenant des affectations relevant de cette station. Le régime de péréquation des trajets était le seul moyen équitable d'empêcher certains pilotes d'effectuer un plus grand nombre de trajets (donc de gagner plus) que les autres pilotes d'une disponibilité égale mais ayant eu la malchance d'avoir des affectations plus longues par suite du mauvais temps, de la congestion du trafic ou d'autres raisons. Une autre solution au régime compliqué de péréquation des trajets aurait été une mise en commun unique de tous les gains de pilotage (comme celle adoptée conjointement par les pilotes américains et canadiens du lac Ontario). Cependant, puisque les pilotes canadiens et américains avaient leur propre mise en commun, le régime de péréquation restait le seul moyen équitable de parvenir à une rémunération égale.

Le régime de péréquation fonctionna de façon satisfaisante tant qu'on imposa des taux forfaitaires. Il faut maintenant s'attendre à des différences appréciables entre les revenus officiels des pilotes, du fait que les taux varient en fonction des dimensions des navires. La péréquation des trajets reste finalement une solution de rechange et l'on devrait corriger les conditions qui en imposèrent l'adoption par les pilotes. Quant au point de vue de la Commission à ce sujet, on se référera au *Titre IV*, recommandations 8 et 9, pages 1088 et suivantes.

Les caractéristiques opérationnelles fondamentales adoptées en 1962 ont toujours été conservées depuis; outre le principe de péréquation des trajets déjà mentionné, ce sont:

- (i) La fourniture des services dépend entièrement d'un mode d'affectation et un pilote ne peut effectuer un service de pilotage que sur l'ordre du préposé aux affectations dont il relève au moment donné.

- (ii) Tous les pilotes sont également traités, sans égard à la nationalité ou à l'importance numérique de leur groupe.
- (iii) Tous les pilotes sont considérés également qualifiés et aucune distinction des niveaux de compétence professionnelle ne peut être faite, même dans le cas d'un pilote stagiaire.
- (iv) Le service étant destiné surtout aux navires en transit dans la circonscription, les affectations de pilotage reposent sur la base d'un trajet simple vers l'amont ou vers l'aval. Un pilote reste normalement sur le navire si le transit est temporairement interrompu par une escale dans un port intermédiaire, mais le pilote de relève prend sa place si le navire effectue son retour à partir de cette escale.
- (v) Les affectations pour le lac Ontario des pilotes de la circonscription n° 1 sont traitées comme des cas d'exception: Cape Vincent étant un point de relève obligatoire, une affectation de lac n'est donnée à un pilote de circonscription qu'en dernier ressort; on ne peut le retenir indûment pour une affectation de lac et on doit le renvoyer à sa circonscription si ses services sont requis pour une affectation de circonscription.
- (vi) En cas d'urgence, on peut faire exception à toutes les règles.

Liste d'affectation. Une liste d'affectation est tenue pour chacune des deux stations d'embarquement. Sur chaque liste figurent les noms de tous les pilotes disponibles à cette station, leurs crédits, mis à jour, de trajets de lac et de circonscription, ainsi que les date et heure de l'inscription du nom. Les noms de tous les autres pilotes y figurent également, avec leurs crédits de trajets ainsi que la raison de leur non-disponibilité à la station concernée.

La liste est réajustée deux fois par jour à 9 heures et à 21 heures, conformément à la procédure de péréquation des trajets, les pilotes étant inscrits dans l'ordre de l'importance de leurs crédits de trajets, la priorité étant donnée à ceux qui en réunissent le plus petit nombre. On fait une exception pour ceux dont le nom a été inscrit sur la liste au cours des neuf heures précédant le réajustement: ils restent en queue de liste dans l'ordre de leur inscription en vue de leur permettre de prendre un repos suffisant et ils reprennent leur place normale lors du réajustement suivant, à condition qu'ils n'aient pas été affectés entre-temps.

Les pilotes sont affectés dans l'ordre de la liste, sauf pour les affectations de lac échéant aux pilotes de la circonscription n° 1. Dans ce cas, l'affectation revient au premier pilote prêt à prendre du service et ayant un arriéré de plus d'un trajet de lac sur le pilote figurant en tête de liste.

Un pilote reçoit son ordre d'affectation deux heures avant l'E.T.A. ou l'E.T.D. du bâtiment et il devrait arriver à la zone d'embarquement au moins 15 minutes avant l'heure d'affectation. Un préavis plus court ne permet

pas à un pilote de refuser l'affectation et il doit se mettre en route dès que possible.

Les pilotes ne sont pas relevés lorsqu'une affectation est plus longue que d'ordinaire, quelle que puisse être la cause du retard. Cependant, les pilotes sont relevés après un minimum de 24 heures de service lorsque toutes les investigations nécessaires ont été faites et que la permission a été accordée dans le cas de retards prolongés dus à un sinistre maritime, à d'importantes réparations des machines, à un rechargement de cargaison, etc., et que la présence d'un pilote à bord est requise par le capitaine. La durée du service de relève est de 48 heures, à moins que le navire n'ait appareillé avant l'expiration de ce délai.

Mouvements. Les mouvements sont effectués, dans toute la mesure du possible, sur la base du volontariat. Une affectation à un mouvement est offerte aux cinq premiers pilotes du tour de rôle et, si aucun n'accepte, à tout autre pilote volontaire. Si aucun pilote n'accepte l'affectation, celui qui est en tête de liste est alors affecté d'office. A la fin du mouvement, ce pilote reprend sur la liste d'affectation le rang qu'il occupait avant le mouvement, mais il bénéficie d'une période de repos de 10 heures avant d'être placé deuxième au tour de rôle.

La définition de «déplacement» dans les *Dispatching Rules* n'est pas conforme à la définition qu'en donne le Règlement général de la circonscription de Kingston (paragr. 2[c]) ni à celle des *Great Lakes Pilotage Regulations*, modifiés (paragr. 2[cc]) ni à la définition donnée indirectement par l'article 357 de la Loi sur la marine marchande (Cf. *Titre I*, pp. 149 et 243). Elle n'est pas restreinte au déplacement d'un navire dans les limites d'un port mais comprend également de courts trajets tels qu'un trajet d'entrée ou de sortie du port de Kingston *via* l'entrée ouest, un trajet entre les ports de Prescott et d'Ogdensburg, un trajet de l'écluse Snell à Massena ou un trajet entre l'écluse Snell et l'écluse Eisenhower.

Crédits de trajets. «Crédits de trajets» est une autre expression du mot «tours», employé dans d'autres règles d'affectation (Cf. *Titre IV*, p. 119). Toutes les affectations de trajet comptent pour un crédit de trajet; les trajets de lac comptent pour un crédit à condition que le bâtiment soit piloté; on n'accorde pas de crédits pour les mouvements et, en conséquence, ceux-ci ne changent pas le rang d'un pilote sur la liste d'affectation, mais lui donnent droit à une période de repos. Il y a également des crédits supplémentaires pour des pertes d'affectations dues à l'absence et pour lesquelles la péréquation ne s'applique pas.

Permutations. Un pilote est autorisé à permuter de tour avec un autre pilote en instance d'affectation pourvu que la différence entre leurs nombres de trajets soit inférieure à deux et qu'ils aient eu leur période de repos.

Règles spéciales au début et à la fin de la saison de navigation. En prévision du trafic qui s'effectue dans le même sens au début et à la fin de la saison, les règles contiennent des dispositions spéciales. A l'ouverture de la saison de navigation, tous les pilotes prennent leur service à Cornwall. Lorsqu'ils ont terminé leurs affectations vers l'amont, sauf pour le pilote en tête de liste à Cape Vincent, ils retournent immédiatement, par voie de terre, à Cornwall. Le pilote qui a été retenu à Cape Vincent parce qu'il y était en tête de liste peut être relevé et autorisé à retourner à Cornwall par voie de terre, après 12 heures d'attente à la station, s'il le désire et si ses services ne sont pas requis dans les 6 heures suivantes. Cette règle vise évidemment à corriger l'injustice qui résulterait de la procédure de la péréquation des trajets, étant donné qu'il subirait, autrement, un arriéré substantiel du point de vue crédits de trajets. D'autres pilotes restent, de temps à autre, à Cape Vincent pour répondre aux besoins prévus. Lorsque le trafic s'est stabilisé et que tous les pilotes ont été dûment avisés, la pratique normale est reprise. Le même système s'applique en sens inverse à la fin de la saison de navigation alors que le trafic s'écoule principalement vers l'aval. L'autorité chargée des opérations en fixe la date.

Absence. En règle générale, la procédure de péréquation ne s'applique pas aux périodes d'indisponibilité. Au lieu de cela, lorsqu'un pilote reprend son service après une période d'absence, on lui ajoute, aux fins d'affectations seulement, un crédit de trajet pour le premier jour d'absence, et pour les jours suivants, le nombre moyen de crédits obtenus par les pilotes qui étaient disponibles. Le fait d'ajouter un crédit de trajet pour le premier jour d'absence constitue en soi-même une pénalité puisque la moyenne quotidienne est toujours une fraction de trajet.

Les règles prévoient quelques exceptions pour certaines absences durant lesquelles le pilote n'est pas considéré indisponible et peut ainsi rattraper ses affectations en retard:

- (i) trois jours de maladie par saison de navigation, à condition que le pilote le demande;
- (ii) trois jours par saison pour des événements spéciaux tels que naissances et décès dans la famille immédiate;
- (iii) l'absence pour assister aux réunions de la corporation des pilotes ou pour s'occuper de questions de pilotage, à moins que le pilote concerné ne demande à être porté indisponible, auquel cas la pénalité d'un crédit pour la première journée ne s'appliquera pas, et le réajustement des crédits sera celui qu'indiquera la corporation;
- (iv) l'absence forcée due à la comparution comme témoin ou partie dans un procès ou à une audience relative à son brevet ou inscription.

Navigation d'hiver. La saison d'hiver s'étend de la date fixée par les administrations canadienne et américaine de pilotage dans les Grands Lacs pour la fin de la saison normale de navigation (qui coïncide avec la fermeture de la Voie maritime) jusqu'à la date établie par les mêmes autorités pour l'ouverture de la navigation (habituellement, celle de l'ouverture des écluses). Pendant la saison d'hiver, les services de pilotage de la circonscription n° 1 sont assurés par des volontaires. Cependant, en l'absence de volontaires, on affectera les pilotes suivant le tour de rôle tel qu'il se présente à la fin de la saison. La liste des volontaires est établie le 15 novembre, et après le 30 novembre les volontaires ne peuvent plus se faire rayer de cette liste. Le tour de rôle d'hiver fonctionne selon la même procédure. Les recettes d'hiver appartiennent en totalité aux pilotes qui les ont gagnées et ne sont soumises à aucune déduction pour frais de bureau ou autres. Cependant, les pilotes doivent payer leurs propres frais de déplacement, y compris le service de bateau-pilote (p. 225 [pièce 1541f]).

Congés de saison. Un programme de congés à la mi-saison peut être autorisé pourvu que le service n'en souffre pas et que tous les pilotes américains et canadiens y participent également.

Depuis la création de la circonscription tous les pilotes ont accoutumé de prendre une semaine de congé au milieu de l'été lorsque la demande de service est faible, sauf en 1968 après le règlement de la grève de la Voie maritime afin de prévenir un retard du trafic par une pénurie de pilotes.

A l'époque des audiences de la Commission, le programme des congés était fixé par le président des pilotes américains, celui des pilotes canadiens et le surveillant canadien de la circonscription qui se réunissaient et établissaient la liste par tirage au sort.

En outre, au cours des premières années de la circonscription, lorsque les pilotes canadiens étaient trop nombreux et que 20 seulement pouvaient être inscrits en même temps sur la liste d'activité, il fallait obliger le reste des pilotes à prendre des congés. Leurs périodes d'absence étaient prévues de manière que tous les pilotes canadiens assurent le service pendant une période de même durée au cours de la saison. L'ordre de ces vacances forcées était également établi par tirage au sort. On abandonna cette procédure en 1965, lorsque le nombre des pilotes canadiens fut finalement réduit à 20.

Double affectation. Les règles d'affectation ne permettent, en aucun cas, l'affectation conjointe de deux pilotes.

Dans leur mémoire à la Commission, les pilotes canadiens de la circonscription n° 1 recommandaient l'affectation conjointe de deux pilotes pour les remorqueurs et remorqués, à cause de la longue durée des transits effectués par ces unités composites (20 à 30 heures pour un transit). Ils demandaient aussi l'application de cette exigence à tous les bâtiments, après

le 1^{er} décembre, à cause du mauvais temps habituel à cette époque de l'année et de l'aide qu'un second pilote apporterait à l'accélération des trajets. Quant au point de vue de la Commission sur les dates arbitraires fixées dans le règlement, on se référera au *Titre IV*, recommandation 10, page 1095.

La double affectation a maintenant été approuvée par une disposition insérée dans les *U.S. Great Lakes Pilotage Regulations*, modifications de 1970, en vertu de l'entente intervenue à ce sujet et qui a été incluse dans le Mémoire d'accord de 1970 (pp. 45-46). Les règlements américains prévoient maintenant que deux pilotes peuvent être affectés conjointement, à la demande d'un navire, si on le juge nécessaire pour des raisons de sécurité lorsqu'on prévoit un transit de longue durée ou en cas de dimensions exceptionnelles du bâtiment, en cas de mauvais temps, de mauvaises conditions de navigation ou autres circonstances anormales. Cette décision doit être prise soit par le *Director, Great Lakes Pilotage Staff, U.S. Coast Guard*, soit par le surintendant régional des pilotes, ministère des Transports. Les droits à imposer au navire sont d'une fois et demie le taux normal. La question n'est traitée qu'indirectement dans le règlement canadien du pilotage dans les Grands Lacs, car il ne contient aucune disposition portant sur les opérations de pilotage mais prévoit simplement un droit égal à une fois et demie le droit normal dans l'éventualité d'une double affectation (Cf. p. 27).

Bien que les règles d'affectation n'aient pas été modifiées à cet égard, la situation est cependant prévue d'une façon générale, du fait qu'on peut se départir de ces règles en cas d'urgence, avec l'autorisation du directeur américain ou du surintendant régional canadien.

d) *Volume de travail*

Exception faite des affectations pour le lac Ontario, qu'on ne donne plus aux pilotes de la circonscription n° 1 des Grands Lacs, le volume de travail de ces pilotes présente les mêmes caractéristiques que dans la circonscription de Cornwall (Cf. *Titre IV*, p. 1024). Les usagers sont sensiblement les mêmes dans les deux circonscriptions; ce sont en majeure partie des long-courriers qui transitent dans la Voie maritime du Saint-Laurent. Ces circonscriptions forment deux secteurs contigus du Saint-Laurent entre le lac Ontario et Montréal. La longueur du trajet est quelque peu plus grande dans la circonscription n° 1 (105 milles au lieu de 78) mais elle est compensée par le fait qu'il y a une écluse de moins (3 au lieu de 4). La durée des transits dépend des mêmes facteurs: vitesse limite, conditions atmosphériques, et écluses qui peuvent entraîner des retards considérables en cas de congestion du trafic.

Comme toujours, les statistiques sur le pilotage tirées de diverses sources ne correspondent pas et l'absence de définition des données utilisées rend impossible une concordance précise, mais les écarts ne sont pas très

importants et la diversité des informations fournies suffit à se faire une idée générale.

Les statistiques accessibles les plus complètes sont celles des rapports statistiques sur le pilotage dans les Grands Lacs, préparés conjointement par les administrations américaine et canadienne (pièce 1542). Leur rapport de 1968 est reproduit en appendice A. Malheureusement, la formule originale adoptée en 1963 pour la publication du premier rapport n'a pas été modifiée en vue de tenir compte des changements fondamentaux qui se sont produits depuis; ces rapports n'ont donc qu'une valeur générale. Ils ne font aucune distinction entre les pilotes de circonscription et les pilotes de lac et toutes les statistiques concernant ces derniers sont incluses dans celles qui concernent les pilotes de la circonscription dont ils relèvent. En conséquence, aux fins de ces statistiques, les pilotes du lac Ontario sont considérés comme des pilotes de la circonscription n° 1; les pilotes des lacs Huron et Michigan étaient inscrits comme pilotes de la circonscription n° 2 jusqu'en 1968 et figurent maintenant comme pilotes de la circonscription n° 3.

Le tableau suivant est tiré de diverses statistiques et indique le volume de travail global des pilotes de la circonscription n° 1 (à l'exclusion des pilotes du lac Ontario). Ces statistiques n'ont pas permis la répartition en affectations dans les eaux désignées et en affectations dans les eaux non désignées. Le terme «affectation» (*assignments*) comprend les mouvements et les annulations. Les renseignements ne tiennent pas compte de la

VOLUME DE TRAVAIL DES PILOTES DE LA CIRCONSCRIPTION N° 1*

Année	Nombre d'affectations†	Heures d'affectation‡			Total
		Eaux désignées	Eaux non désignées	Retenues et retards	
1961	3,405	30,574.8	7,573.4	5,902.9	44,148.2
1962	3,193**	30,753.3	n/a	n/a	n/a
1963	2,765	27,104.0	1,502.6	2,995.4	31,602.0
1964	3,125	31,317.5	1,144.1	4,588.6	37,050.2
1965	3,514	35,974.5	1,701.4	6,076.6	43,752.5
1966	3,191	32,349.4	350.5	5,020.7	37,720.6
1967	2,911	29,228.4	12.6	2,771.3	32,012.3
1968	2,687	27,875.8	23.5	2,945.6	30,844.9
1969	2,716	27,464.4	néant	3,353.9	30,818.3
1970††	2,477	25,064.3	néant	3,902.9	28,967.2

* SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièces 1215 et 1373.

† Canadiens et Américains, à l'exclusion des pilotes du lac Ontario.

‡ Y compris les mouvements et les annulations.

§ Y compris les mouvements. (Le facteur temps n'intervient pas pour les annulations.)

** Chiffres tirés du rapport annuel de la circonscription de Kingston pour 1962, qui donne pour les trajets effectués par les pilotes de la circonscription 2,883 trajets de circonscription et 310 trajets de lac (lac Ontario).

nationalité, canadienne ou américaine, des pilotes, car dans la circonscription n° 1 une telle distinction n'est pas pertinente.

Les statistiques détaillées accessibles pour 1967, 1968 et 1969 ont permis de préparer le tableau suivant qui montre la répartition du volume de travail des pilotes de la circonscription n° 1 (à l'exclusion des pilotes du lac Ontario) tant pour le nombre de trajets donnant lieu aux droits que pour les heures de service. Dans la circonscription n° 1, chaque affectation (trajet) donne lieu à un droit de trajet (sauf en cas de double affectation). La divergence des totaux et de ceux du tableau précédent provient du fait que les mouvements et les annulations sont inclus dans le nombre des affectations, mais il y en a très peu.

RÉPARTITION DU VOLUME DE TRAVAIL
PILOTES DE LA CIRCONSCRIPTION N° 1*

Année	Secteur d'affectation	Nombre de trajets facturés	Heures d'affectation	
			Trajets	Retenues et retards
1967	Circonscription.....	2,897	29,223.0	n/a
	Lac Ontario.....	1	11.0	n/a
	Total.....	2,898	29,234.0	2,771.3
1968	Circonscription.....	2,677	27,832.0	2,939.6
	Lac Ontario.....	4	32.7	6.0
	Total.....	2,681	27,864.7	2,945.6
1969	Circonscription.....	2,701	27,484.4	3,353.9
	Lac Ontario.....	néant	néant	néant
	Total.....	2,701	27,484.8	3,353.9

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1215.
*A l'exclusion des pilotes du lac Ontario.

Les deux tableaux précédents appellent les remarques suivantes:

—Les premiers pilotes du lac Ontario furent nommés en 1962 et à mesure que leur nombre augmentait (Cf. p. 196) ils remplacèrent les pilotes de la circonscription pour le service dans les eaux non désignées.

—La plupart des retenues ont lieu sur des bâtiments touchant en cours de route un port hors circonscription pour y charger ou décharger. Conformément à la procédure d'affectation, le pilote reste à bord. En 1969, p. ex., des bâtiments firent escale 133 fois, pour un total de 1,003 h 30 mn, à Prescott et Ogdensburg. La

plupart des retards se produisirent à l'écluse Snell, lors de l'attente des pilotes pour embarquer à bord de navires arrivant à l'écluse— en 1969, 328 attentes représentèrent un total de 605 h 36 mn.

—Il y a très peu de mouvements et d'annulations; en 1969, p. ex., 11 annulations et un seul mouvement, à Ogdensburg, d'une durée de 24 minutes.

—Afin d'obtenir une idée plus exacte de la durée du service des pilotes, il faudrait ajouter la durée de leurs voyages pour aller d'une station à l'autre ou rejoindre un navire dans un port hors circonscription ou en revenir à la fin d'une affectation. Aucune statistique n'est accessible à cet égard, mais le chiffre global ne devrait pas être considérable, surtout si on le compare à celui des autres circonscriptions et secteurs du réseau des Grands Lacs, puisque la plupart des affectations représentent ici des transits complets, que la distance entre les deux stations n'est pas grande et que les transferts entre stations ne prennent pas trop de temps du fait qu'on dispose de moyens de transport terrestres adéquats.

Le volume de travail réel des pilotes de la circonscription n° 1 a diminué considérablement et, en 1968 et 1969, atteignit son niveau le plus bas à cause, d'abord, de la prise en charge progressive par les pilotes de lac des affectations dans les eaux non désignées effectuées auparavant par des pilotes de la circonscription et, ensuite, de la diminution progressive de la demande de pilotage de circonscription après 1965. L'incidence de ce dernier facteur sur le volume de travail individuel fut partiellement compensée par une réduction du nombre des pilotes de la circonscription du fait que les quelques vacances produites par élimination normale ne furent pas remplies (Cf. p. 193).

Étant donné que très peu de long-courriers touchent des ports de la circonscription n° 1, cette section du fleuve ne constitue qu'une partie de leur route vers l'ouest et presque toutes les affectations concernent des transits complets. On le voit nettement d'après la ventilation des affectations (trajets) en 1969 (pièce 1215):

	Nombre	%
Trajets complets (entre Kingston-Cape Vincent, et Cornwall-Massena-Écluse Snell-Écluse Eisenhower)...	2,624	97.1
1/2 trajet (entre Prescott-Ogdensburg, et l'écluse Snell ou entre Cape Vincent et l'écluse Iroquois)...	20	0.7
1/3 trajet (entre Kingston-Cape Vincent, et Prescott-Ogdensburg).....	51	1.9
Autres.....	6	0.3
	2,701	100.0

Comme dans la circonscription de pilotage de Cornwall, la durée d'un transit complet dépend moins de la vitesse du navire que d'autres facteurs tels que les conditions atmosphériques et surtout les embouteillages aux écluses. Ces dernières années, à la suite de plaintes des propriétaires riverains du Saint-Laurent, les limites de vitesse ont été appliquées strictement, et il en résulte un léger accroissement de la durée minimale d'un transit. La durée moyenne d'un transit, d'après les rapports annuels de la circonscription (pièce 843), a été 12 heures en 1964 et 1965.

Par beau temps et avec des conditions favorables de trafic, un transit complet dure huit heures, mais dans de mauvaises conditions les affectations peuvent parfois être beaucoup plus longues que la moyenne. C'est ce qu'illustre bien l'analyse suivante du volume de travail d'un pilote de circonscription, qui figure au rapport annuel de l'autorité de pilotage de Kingston pour 1968 (pièce 843) (aussi, cf. pp. 255 et 258).

Pilote de circonscription J. Bell	Affectations	
	1967	1968
Nombre total d'affectations.....	85	82
Total des heures d'affectation.....	947 h 25 mn	906 h 30 mn
Durée moyenne d'une affectation.....	11 h 8 mn	11 h 3 mn
Durée minimale du trajet Cape Vincent-Écluse Snell.....	8 h	8 h
Affectation la plus longue.....	22 h 45 mn	53 h

Le volume de travail moyen par pilote de la circonscription n° 1 a toujours été, et est encore, supérieur à celui des pilotes de Cornwall, bien que le volume de travail total de la circonscription soit sensiblement le même, parce que dans les premiers temps les pilotes de la circonscription n° 1 devaient également participer aux affectations pour le lac Ontario, mais, surtout du fait que les pilotes de Cornwall ont toujours été plus nombreux. (Cf. *Titre IV*, p. 985).

Les chiffres officiels des «pilotes en activité» ne peuvent servir à déterminer la moyenne annuelle du volume de travail par pilote, car ceux qui sont accessibles ne font pas de distinction entre pilotes du lac Ontario et pilotes de la circonscription n° 1. Les moyennes suivantes ont été établies sur la base du volume de travail de 80% des pilotes les plus actifs. La Commission a choisi l'année 1965 parce que le volume de travail total dans la circonscription fut le plus grand, et les années 1968 et 1969, pour indiquer les statistiques les plus récentes, et aussi pour montrer l'effet de la réorganisation de la circonscription n° 2, en 1969.

VOLUME DE TRAVAIL MOYEN DE 80% DES PILOTES LES PLUS ACTIFS

Année	Durée de la saison de navigation Jours	Nombre moyen d'affectations par pilote Par saison Par jour		Moyenne des heures d'affectation					
				Annuelle					
				Eaux désignées	Eaux non désignées	Retenues et retards	Total	Journalière	Par affectation
1965.....	241	111.1	0.5	1,143.2	54.6	191.6	1,389.4	5.8	12.5
1968.....	247	82.4	0.3	855.6	.9	88.5	945.0	3.8	11.5
1969.....	248	82.8	0.3	840.3	néant	104.7	945.0	3.8	11.4

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièces 1215 et 1542.

L'effet du tour de rôle basé sur le principe de péréquation ressort des statistiques (pièce 1215) de l'année 1969, lorsque 19 pilotes canadiens et 14 pilotes américains furent disponibles pendant toute la saison, à l'exception de quelques jours de maladie et de 7 jours de congé de la mi-été obligatoire pour chacun d'eux. Le tableau de la page 252 montre la répartition entre les pilotes du volume de travail de la circonscription.

Il ressort de ces statistiques:

- (i) Les deux derniers pilotes de la liste effectuèrent moins de trajets par suite d'absences pour maladie, mais tous les autres furent toujours disponibles. Les légères différences dans le nombre de leurs affectations proviennent de leur rang sur le tour de rôle à la fin de la saison.
- (ii) Tous les pilotes canadiens, sauf un, effectuèrent le nombre maximal de trajets ou n'avaient pas un arriéré de plus de deux tours. Conformément à leur mode de mise en commun, ils avaient droit à une part totale et égale des gains globaux. Le dernier pilote de la liste était un pilote canadien dont la période totale de maladie au cours de la saison excédait trois jours (Cf. p. 244). Le pilote ayant effectué 81 trajets, Luther Young, était Américain, malade en fin de saison et décédé le 8 janvier 1970.
- (iii) Trente et un pilotes furent constamment disponibles. Le tour de rôle fondé sur le principe de péréquation des trajets eut pour effet d'égaliser le nombre des affectations, mais non, et de loin, celui des heures de service. Les différences, dans certains cas, sont énormes, entre autres:

—Trois des pilotes, parmi ceux qui eurent 82 affectations, firent plus d'heures de service que les 16 qui reçurent le plus d'affectations.

HEURES D'AFFECTATION DES PILOTES DE LA CIRCONSCRIPTION N° 1 1969*

Nombre d'affectations	Nombre de pilotes participants	Durée moyenne maximale et minimale d'une affectation (en heures)	Total des heures d'affectation par pilote
85	1	11.6	987.7
84	3	11.3—11.2	946.5 945.3 943.5
83	12	11.9—10.7	970.0 964.1 951.2 935.8 935.3 931.7 923.5 912.4 899.7 898.2 895.5 891.6
82	15	12.3—10.7	1,009.0 1,004.1 990.9 984.7 962.6 959.0 942.2 941.6 937.4 934.5 911.0 906.1 902.3 892.9 874.4
81	1	10.6	859.3
72	1	12.1	874.3
Totaux 2,716	33	12.3—10.6	30,818.3
Moyenne par pilote 82.3		11.3	933.9

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1215.

*Pilotes canadiens et américains (à l'exception des pilotes du lac Ontario).

—Le pilote canadien ayant 72 affectations eut le même nombre d'heures de service que l'un de ceux qui eurent 82 affectations; la durée moyenne des affectations du premier est de 12.1 et celle du second de 10.7 h. La faible durée moyenne des affectations du pilote Young (10.6 h) s'explique certainement par le fait qu'il tomba malade en fin de saison, mais qu'ayant été constamment disponible jusqu'alors, il reçut le maximum d'affectations possible lorsque les conditions étaient les meilleures pour des trajets rapides.

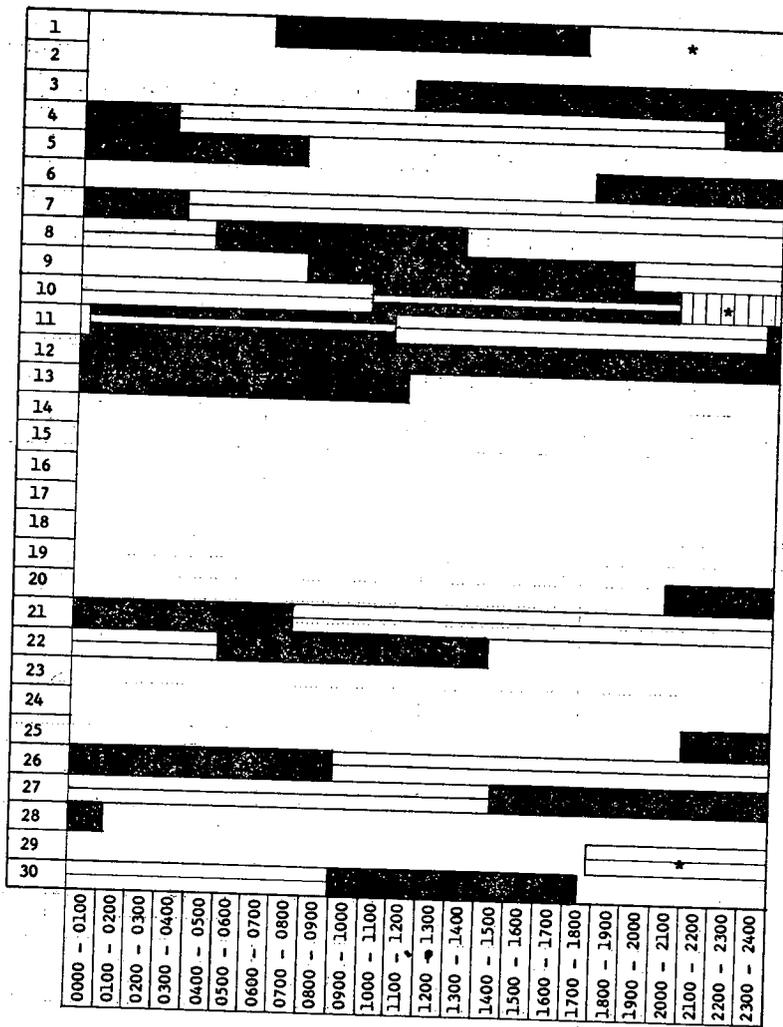
La répartition du volume total de travail est comparable à celle de la circonscription de Cornwall (Cf. *Titre IV*, p. 1029 et pp. 1066 à 1068). La navigation cesse en janvier, février et mars, au début d'avril et dans les derniers jours de décembre. Le volume de travail suit normalement une courbe prévisible et se répartit assez également de mois en mois avec une légère diminution en été. On profite de la période creuse pour accorder, au milieu de l'été, un congé de sept jours qui a pour effet de maintenir le volume mensuel de travail des pilotes en service à peu près au même niveau chaque mois durant toute la saison de navigation. Au début et à la fin de celle-ci, le trafic s'écoule dans le même sens, ce qui, ajouté aux effets conjugués du mauvais temps et des mauvaises conditions, se traduit par un accroissement du volume de travail, en termes de nombre total d'heures de service par pilote, bien que nombre d'affectations reste le même.

Ces dernières années, cette courbe normale a souvent été modifiée par des événements imprévisibles tels que le mauvais temps (la brume, p. ex., surtout lorsqu'elle dure plusieurs jours, arrête complètement le trafic et les bâtiments attendent au port, prêts à partir dès l'amélioration de la visibilité); un sinistre maritime bloquant le chenal; des grèves dans des industries ou des services ayant une incidence directe ou indirecte sur les transports par eau. Lorsque les conditions redeviennent normales, la demande soudaine de services de pilotage est souvent si grande qu'il est impossible d'y répondre immédiatement. Ces périodes de pointe relativement courtes sont chose courante dans la profession et les pilotes y sont accoutumés.

Comme ailleurs, les heures irrégulières de service font partie des conditions normales de travail des pilotes de la circonscription n° 1. Pourvu qu'il ait eu son repos normal, un pilote a le devoir de se tenir disponible pour prendre son tour à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit. C'est pourquoi les pilotes considèrent avec raison que, sauf lorsqu'ils sont en congé autorisé ou pendant leurs périodes de repos, ils sont toujours en service.

La répartition régulière du travail de pilotage sur toute la saison de pilotage et l'irrégularité des heures de service des pilotes dans l'exercice de leurs fonctions ressortent des emplois du temps complets que certains

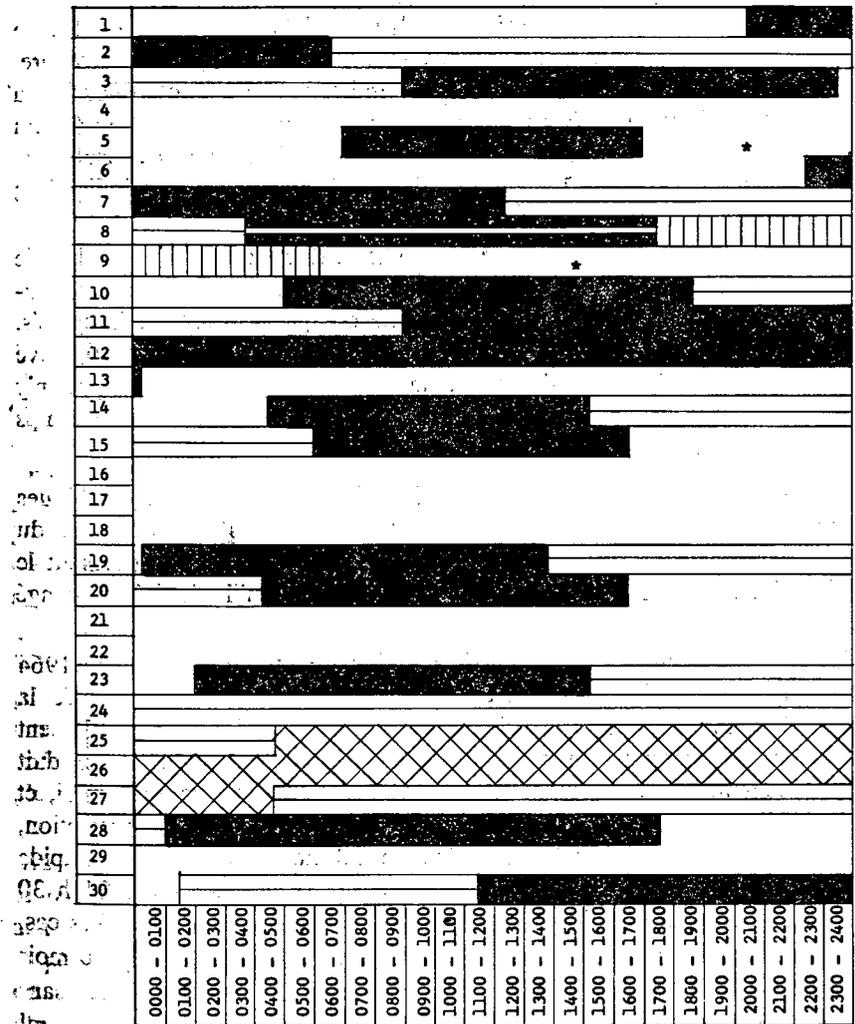
VOLUME DE TRAVAIL DE J. G. CONRAD HAMELIN,
 PILOTE CANADIEN DE LA CIRCONSCRIPTION N° 1
 NOVEMBRE 1964



LÉGENDE:

Pilotage (circonscription)	Au domicile (Cornwall)
Pilotage (lac Ontario)	A Cape Vincent
Y compris les déplacements (voie de terre) entre stations et (ou) ports hors circonscription	A Port Weller (lac Ontario)

VOLUME DE TRAVAIL DE EDMUND F. FLEMING,
 PILOTE AMÉRICAIN DE LA CIRCONSCRIPTION N° 1
 NOVEMBRE 1964



LÉGENDE:

Pilotage (circonscription)	Au domicile (Massena)
Pilotage (lac Ontario)	A Cape Vincent
Attente en service	A Hamilton (lac Ontario)
Y compris les déplacements (voie de terre) entre stations, et (ou) ports hors circonscription.	

- service d'attente durant 48 heures (Cf. p. 244) à bord d'un bâtiment qui s'était échoué à Cape Vincent.
- (ii) Le pilote Hamelin a effectué deux trajets de longue durée: le 11 novembre, 35 h 35 mn à cause de la brume; le 3 décembre, 54 heures (cause du retard non indiquée). Le pilote Fleming a effectué quatre trajets d'une durée anormale; le 10 mai, 20 h 40 mn (cause non indiquée); le 11 novembre, 39 h 10 mn à cause d'une brume épaisse; le 2 décembre, 28 h 30 mn (cause non indiquée); le 5 décembre, 32 h 45 mn (cause non indiquée).
 - (iii) Le pilote Hamelin, à deux reprises, fut en congé obligatoire de six jours: du 30 juin au 5 juillet et du 14 au 19 novembre. L'emploi du temps du pilote Fleming ne comprend pas de tels congés. En 1964, l'effectif des pilotes canadiens était encore trop élevé et ils devaient prendre des congés obligatoires de sorte qu'il n'y ait pas plus de 20 pilotes canadiens en service en même temps (Cf. pp. 191 à 193).

Le mois de novembre fut le mois le plus chargé en 1964. Les graphiques des pages 256-257 indiquent l'emploi du temps du pilote Hamelin et du pilote Fleming au cours du mois de novembre. Ce mois-là fut également le plus chargé de l'année pour le pilote Hamelin bien qu'il ait été en congé six jours consécutifs.

L'analyse du temps de service de ces deux pilotes en novembre 1964 montre l'irrégularité de leurs heures de travail (une caractéristique de la profession) et aussi la fréquence des affectations d'une durée anormalement longue dans les circonscriptions où la congestion du trafic se produit inévitablement aux écluses. Dans 21 cas, le trajet était en cours à midi, et dans 11 cas à minuit. Sur un total de 25 trajets dans la circonscription, quatre, tous vers l'aval, durèrent moins de 10 heures, et le plus rapide 8 h 30 mn. La plupart prirent de 10 à 15 heures, et les plus longs 21 h 30 mn, 35 h 35 mn et 39 h 10 mn respectivement. Dans les deux derniers cas, le retard était dû à la brume. Bien que le mois de novembre ait été le mois le plus chargé de l'année, le pilote Hamelin passa 9 journées civiles sans faire de pilotage et le pilote Fleming, 8 dont une à la station de Cape Vincent.

(2) LAC ONTARIO

Préambule

D'après les arrangements initiaux, les services de pilotage exigés dans le lac Ontario et ses ports devaient être la responsabilité commune des pilotes inscrits des circonscriptions n° 1 et n° 2, sauf à Kingston qui ne pouvait être desservi que par ceux de la circonscription n° 1, le port faisant

partie des eaux désignées de cette circonscription. Ce vestige du régime abandonné des «officiers de navigation» était incompatible avec la vraie définition d'un pilote qui est un expert en navigation dans les eaux restreintes d'un secteur donné. Dès le début, les pilotes des circonscriptions n° 1 et n° 2 se plaignirent et demandèrent à plusieurs reprises d'être dispensés des affectations dans les eaux non désignées. Ils arguèrent qu'un territoire aussi vaste ne favorisait pas l'efficacité du pilotage de circonscription, conduisait à un gaspillage du temps des pilotes et entraînait pour eux une perte pécuniaire du fait que les affectations de lac étaient bien moins rémunératrices. L'opposition ne venait pas des seuls pilotes canadiens, mais aussi des pilotes américains: on a signalé (pièce 843) qu'un pilote inscrit américain de la circonscription n° 1 avait, à plusieurs reprises, refusé des affectations dans le lac Ontario en 1961 et qu'un autre avait démissionné après avoir constaté qu'il était impossible de les éviter. L'absurdité de la situation devient évidente lorsqu'on se rend compte que les pilotes de la circonscription n° 2, spécialement choisis et formés pour la manœuvre des long-courriers dans le canal Welland et ses écluses et pour les piloter dans les eaux restreintes et encombrées des rivières Détroit et Sainte-Claire, gaspillaient leur temps pour de simples trajets de lac que pouvait assurer tout marin qualifié ayant une connaissance générale de la navigation dans les Grands Lacs. La grande étendue de leur territoire de pilotage leur impose une perte de temps considérable en déplacements ou en attente, soit à bord, soit dans les ports hors circonscription. Les statistiques (tableau, p. 286) indiquent que les pilotes de la circonscription n° 2 passèrent en moyenne autant de temps à piloter hors de leur circonscription que dans celle-ci et que, dans le premier cas, le temps global de retenue était même plus élevé.

Les autorités administratives ne se leurraient pas sur l'inutilité relative du pilotage dans les eaux libres des Grands Lacs pour la sécurité de la navigation. Lorsqu'il y avait pénurie de pilotes, on donnait la priorité aux affectations de circonscription et l'on accordait aux bâtiments une dispense pour les eaux non désignées (Cf. p. 153). A mesure que la demande de pilotage de lac augmentait en raison de la disparition des bâtiments dont les officiers étaient capables de satisfaire à l'exigence des deux voyages aller-retour requis pour l'obtention d'un certificat «B», on adopta une solution raisonnable. Elle consistait à décharger, dans la mesure du possible, les pilotes de circonscription de cette responsabilité indésirable en nommant des pilotes inscrits pour les seules eaux non désignées. On augmenta progressivement le nombre des pilotes de lac, si bien que maintenant, en dépit de l'augmentation considérable de la demande au cours des cinq dernières années, il est rare que les pilotes de circonscription reçoivent une affectation pour le lac Ontario et leur nombre est suffisant pour répondre aux besoins normaux et aux périodes de pointe occasionnelles. Dans son rapport de 1968,

le surveillant des pilotes canadiens de la circonscription n° 1, rendit compte du travail des pilotes du lac Ontario, en ces termes*:

«Ces hommes accomplirent un excellent travail et firent preuve d'un esprit de coopération exemplaire. Ils acceptèrent les affectations sans réticence, furent rarement indisponibles et passèrent outre à leurs propres règles pour servir les navires.»

Malgré la présence d'un groupe maintenant considérable de pilotes du lac Ontario, les affectations de lac restent de la compétence légale des pilotes des circonscriptions n°s 1 et 2 et l'on peut toujours faire appel à leurs services en cas de pénurie de pilotes de lac.

Il n'existe aucun service de bateau-pilote spécialement organisé pour les affectations dans les eaux non désignées. Pour celles qui commencent ou se terminent à Cape Vincent ou Port Weller, on utilise le service de bateau-pilote de la station d'embarquement. Quand un pilote doit embarquer ou débarquer au large d'un port, le bureau d'affectation responsable prend les arrangements nécessaires pour assurer le transport par les moyens locaux.

a) Règles de travail et procédure d'affectation

La responsabilité des affectations de lac est partagée entre l'autorité dont relèvent les opérations de la circonscription n° 1 (autrefois, le bureau de pilotage de Cape Vincent) et l'autorité dont relèvent les opérations du secteur oriental de la circonscription n° 2. Leurs activités sont régies et coordonnées conformément aux *Joint (Interpool) Working Rules and Dispatching Procedures for Lake Ontario Assignments* (pièce 1013A). En vertu de ces règles, le bureau d'affectation de la circonscription n° 1, situé à Cornwall, est chargé des affectations de lac vers l'ouest à partir de Cape Vincent ou commençant aux ports de Cobourg et Rochester et de tout autre port du lac Ontario situé à l'est de ces derniers. Le bureau d'affectation de la circonscription n° 2 à Port Weller a la responsabilité des affectations du lac Ontario vers l'est à partir de Port Weller, ou commençant aux ports du lac Ontario situés à l'ouest de Cobourg et Rochester, y compris Toronto et Hamilton. Quant aux arrangements relatifs à la participation des pilotes de lac au coût de fonctionnement des deux stations d'affectation, se référer aux pages 337-338.

On peut résumer comme suit, les principales dispositions opérationnelles de ces règles:

- (i) Le pilotage dans le lac Ontario doit être effectué d'abord par les pilotes de ce lac. Si, par nécessité, on donne une affectation de lac à un pilote de circonscription, il a la priorité pour un trajet de retour à sa circonscription, et il y revient par voie de terre, si l'on ne prévoit aucune affectation de retour dans les 12 heures, ou dans

*Traduction.

un délai plus court si l'autorité dont relèvent les opérations de sa circonscription en fait la demande.

- (ii) Un pilote de circonscription ou un pilote de lac tombe sous la juridiction de l'autorité chargée des affectations, du port ou de la localité où se termine son affectation de lac; il doit donc rendre compte immédiatement à l'autorité dont relèvent les opérations de la circonscription n° 1 ou au bureau de Port Weller, selon le cas.
- (iii) A Cape Vincent et à Port Weller, sous réserve des affectations prioritaires d'un pilote de circonscription, les pilotes de lac sont affectés suivant un tour de rôle normal. Leurs noms sont placés en queue de liste à mesure qu'ils deviennent disponibles pour le service. On n'applique pas la péréquation des trajets et on ne compte pas de crédits de trajet, ou tours.
- (iv) La différence quant aux obligations des pilotes, entre les affectations de circonscription et les affectations de lac, ressort du fait qu'il n'y a pas de période de repos automatique après une affectation de lac, sauf si le pilote s'estime trop fatigué pour en accepter une autre sans prendre de repos.
- (v) Les ordres d'affectation sont donnés au moins deux heures avant que le pilote se présente ou parte par voie de terre, mais les pilotes peuvent renoncer à ce préavis. Lorsqu'il donne un ordre d'affectation, le préposé doit tenir compte des problèmes de transport du pilote.
- (vi) Les pilotes peuvent permuter une seule fois de tour de rôle, avec l'approbation du préposé aux affectations, mais une seconde permutation n'est permise qu'après la fin de l'affectation ayant fait l'objet de la première permutation.
- (vii) Pour satisfaire à une demande prévue, les pilotes de lac peuvent être transférés entre stations dans l'ordre du tour de rôle après désignation de ceux dont on a besoin sur place. Ils sont inscrits en queue de liste de la station de transfert dans l'ordre où ils figuraient sur la liste de la station qui les a transférés.
- (viii) Afin d'assurer un service de pilotage plus efficace et plus économique entre Hamilton ou Toronto et Port Weller, les services d'un pilote de lac sont exclusivement réservés à de telles affectations dès qu'un nombre suffisant de pilotes de lac deviennent disponibles. Le tour de rôle ne s'applique pas aux pilotes ainsi affectés et ils assurent ce service par rotation tous les huit jours.
- (ix) Les pilotes de lac qui voyagent par voie de terre de Cape Vincent à Port Weller sont tenus de rendre compte en cours de route; de Toronto ou de Hamilton, au bureau de pilotage de Port Weller;

dans l'éventualité où leurs services seraient requis dans des ports du lac. De même, les pilotes qui arrivent à Kingston par voie de terre sont tenus de rendre compte au bureau de Cape Vincent.

La situation en ce qui concerne les affectations avant et après la saison de navigation et les doubles affectations est la même que celle des pilotes de la circonscription n° 1 (Cf. pp. 244 à 246).

En ce qui concerne la tension, la fatigue et les difficultés, le pilotage dans les eaux non désignées ne peut se comparer au pilotage dans les eaux désignées et les règles de travail en tiennent compte d'une manière réaliste. En principe, on ne considère pas qu'un pilote de lac ait besoin de repos entre deux affectations. Très souvent, un pilote n'embarque à bord que parce que la législation l'exige, mais on n'utilise ses services qu'à l'entrée des eaux restreintes d'un port ou d'une zone d'embarquement. La navigation dans les eaux libres des Grands Lacs n'est pas une lourde tâche pour un marin compétent: les routes sont rectilignes et il n'y a ni marée ni courants traversiers. Habituellement, les pilotes ont de nombreuses occasions de se reposer en route. Occasionnellement, lorsque la navigation est difficile, il appartient au pilote de décider s'il sera suffisamment reposé pour accepter une autre affectation; sinon, il peut demander une période de repos. Le temps de service et le volume de travail qu'entraînent les affectations de lac et les affectations de circonscription sont tellement différents qu'on ne peut les comparer; toute comparaison non seulement n'aurait aucun sens, mais induirait en erreur.

b) *Volume de travail*

La Commission a essayé de déchiffrer les diverses statistiques accessibles en vue d'établir la nature et l'importance de la demande de pilotage dans les eaux non désignées du lac Ontario et de ses ports, d'établir les fluctuations au cours des ans et de déterminer dans quelle mesure participe au pilotage chacun des trois groupes de pilotes, soit les pilotes du lac Ontario, les pilotes de la circonscription n° 1 et les pilotes de la circonscription n° 2. Cela s'est révélé presque impossible (à moins que tous les documents établis depuis 1961 ne fussent réétudiés et reclassés) et la Commission a estimé que le but de ce rapport ne justifiait pas cette tâche. La difficulté majeure résulte du fait qu'au début on n'envisageait pas de donner ces affectations à un groupe spécial de pilotes. De ce fait, les affectations des pilotes du lac Ontario sont incluses dans celles des pilotes de la circonscription n° 1 et les affectations dans les eaux non désignées des pilotes de la circonscription n° 2 ne sont pas ventilées en vue d'indiquer s'il s'agissait d'affectations dans le lac Ontario, le lac Érié, le lac Huron ou le lac Michigan.

Le tableau suivant a été établi d'après les statistiques accessibles relatives aux affectations (pièce 1215).

VOLUME DE TRAVAIL DES PILOTES DU LAC ONTARIO*

Année	Nombre d'affectations†	Heures d'affectation‡			Total
		Eaux désignées	Eaux non désignées	Retenues et retards	
1961.....	néant	néant	néant	néant	néant
1962.....	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
1963.....	851	20.1	8,451.0	3,707.2	12,178.3
1964.....	1,441	298.3	13,273.7	2,587.2	16,159.2
1965.....	1,656	néant	15,305.5	2,606.3	17,911.8
1966.....	2,070	néant	18,421.0	2,530.9	20,951.9
1967.....	2,085	néant	17,586.1	2,990.0	20,576.1
1968.....	2,216	néant	19,287.5	2,073.3	21,360.8
1969.....	2,266	néant	20,569.4	1,761.1	22,330.5
1970.....	2,126	néant	19,029.1	1,597.9	20,627.0

*SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1215.

*Canadiens et Américains.

†Y compris les mouvements et les annulations.

‡Y compris les mouvements. (On ne tient pas compte du temps pour les annulations.)

Les statistiques accessibles pour les années 1967, 1968 et 1969 indiquent l'importance de la demande de services de pilotage pour le lac

RÉPARTITION DES AFFECTATIONS DU LAC ONTARIO*

Année	Secteur	Nombre de droits de trajets	Heures d'affectation		
			Pilotage	Retenue	Total
1967	Circonscription n° 1.....	2	12.6	n/a	n/a
	Lac Ontario.....	2,009	17,584.5	n/a	n/a
	Circonscription n° 2**.....	74	618.5	137.4	755.9
	Total.....	2,085	18,215.6	n/a	n/a
1968	Circonscription n° 1.....	4	32.7	6.0	38.7
	Lac Ontario.....	2,120	19,278.3	2,073.3	21,351.6
	Circonscription n° 2.....	27	93.4	10.0	103.4
	Total.....	2,151	19,404.4	2,089.3	21,493.7
1969	Lac Ontario.....	2,195	20,581.6	1,759.6	22,341.2
	Circonscription n° 2.....	24	106.5	4.0	110.5
	Total.....	2,219	20,688.1	1,763.6	22,451.7

*SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1215.

**Sur la base des droits de trajets et de retenue.

***En 1967, 18 des droits de trajets sont crédités aux pilotes des lacs Huron et Michigan. Cela provient certainement du fait que les pilotes américains de ces lacs étaient considérés comme pilotes stagiaires de la circonscription n° 2 (Cf. pp. 199-200) et que de telles affectations concernaient leur formation pratique.

Ontario et la répartition du volume de travail entre les trois groupes de pilotes opérant dans ce secteur.

Le tableau suivant indique le volume de travail moyen des pilotes du lac Ontario, calculé sur la même base que pour les pilotes de la circonscription n° 1 (Cf. p. 250) et pour la même période.

VOLUME DE TRAVAIL MOYEN DE 80% DES PILOTES LES PLUS ACTIFS

Année	Durée de la saison de navigation Jours	Nombre moyen d'affectations par pilote Par saison Par jour		Moyenne des heures d'affectation					
				Annuelle					
				Eaux désignées	Eaux non désignées	Retenues et retards	Total	Journalière	Par affectation
1965.....	241	163.4	0.7	néant	1,525.8	264.6	1,790.4	7.4	11.0
1968.....	247	163.7	0.7	néant	1,436.6	159.9	1,596.5	6.5	9.8
1969.....	248	178.3	0.7	néant	1,602.1	146.2	1,748.3	7.0	9.8

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièces 1215 et 1542.

Les trois tableaux précédents appellent, entre autres, les remarques suivantes:

- Le volume de travail global des pilotes de lac a augmenté régulièrement d'une année à l'autre sous l'effet de deux facteurs: la diminution graduelle des détenteurs de certificats «B» (Cf. pp. 151 à 153) et la réduction progressive des affectations pour le lac Ontario des pilotes des circonscriptions n°s 1 et 2. L'effet d'un tel accroissement du volume de travail de chaque pilote fut corrigé par des réajustements d'effectif: augmentation progressive de 4 à 15 au cours de la période 1962 à 1967 et réduction à 13 en 1968.
- À cause des grandes distances entre les ports du lac, le temps consacré aux déplacements par voie de terre est certainement considérable, mais on ne dispose malheureusement pas de données statistiques.
- Il y a peu de mouvements (p. ex., 63 en 1969) et, à de rares exceptions près, ils ne concernent que les ports de Hamilton et Toronto. Ils représentent pour les pilotes certainement beaucoup plus de temps que la courte durée indiquée de leurs services, étant donné qu'un pilote qui ne se trouve pas sur place doit parcourir de longues distances pour atteindre le port où s'effectue le mouve-

ment, puis revenir à sa station. En 1969, il y eut en tout 11 annulations.

Le trajet le plus long dans le lac Ontario dure un peu plus de 12 heures. Les trajets durent plus avec du temps défavorable, mais la congestion du trafic ne pose jamais de problème dans les eaux libres. Dans les divers ports, on ne peut s'attendre à un léger retard que dans l'éventualité d'un poste non disponible à l'arrivée.

La plupart des affectations du lac Ontario concernent des transits entre les circonscriptions n° 1 et n° 2, des trajets à partir ou à destination de Toronto et Hamilton et entre ces deux ports et Port Weller. Il n'y a que des trajets occasionnels pour les autres ports du lac Ontario, effectués par des bâtiments soumis au pilotage obligatoire.

Le tableau suivant donne la ventilation des affectations du lac Ontario pour les années 1967, 1968 et 1969:

Affectations du lac Ontario	1967		1968		1969	
	Nombre	Durée moyenne	Nombre	Durée moyenne	Nombre	Durée moyenne
TRAJETS (vers l'amont et/ou vers l'aval)						
Cape Vincent-						
Port Weller.....	778	10.7	999	10.7	1,011	10.8
Hamilton.....	120	12.5	104	12.7	130	13.0
Toronto.....	508	11.1	441	11.2	525	11.3
Rochester.....	22	6.7	15	6.8	6	6.0
Oswego.....	10	4.3	6	4.3	4	5.4
Kingston.....	2	2.4	2	2.2	0	—
Autres.....	5	7.0	21	10.3	24	11.8
Port Weller-						
Kingston.....	0	—	2	10.0	3	10.9
Oswego.....	6	10.3	1	8.9	0	—
Rochester.....	4	6.6	3	9.3	3	6.9
Toronto.....	322	3.0	267	3.1	319	3.1
Hamilton.....	119	3.1	131	3.6	75	3.3
Port Weller.....	2	1.8	27	1.2	14	2.1
Autres.....	2	5.7	4	7.2	3	5.2
Hamilton-						
Kingston.....	3	12.5	0	—	0	—
Oswego.....	2	14.6	1	10.3	0	—
Rochester.....	2	9.2	2	10.7	0	—
Toronto.....	129	3.7	103	3.6	95	3.7
Hamilton.....	4	1.5	1	.5	0	—
Autres.....	0	—	1	15.8	0	—
Toronto-						
Kingston.....	1	14.7	1	11.2	0	—
Oswego.....	2	9.8	2	11.6	1	9.5
Rochester.....	23	8.6	12	8.1	3	8.9
Toronto.....	5	2.2	0	—	2	1.0
Autres.....	11	10.0	5	7.8	1	6.9

Affectations du lac Ontario	1967		1968		1969	
	Nombre	Durée moyenne	Nombre	Durée moyenne	Nombre	Durée moyenne
Autres—						
Kingston.....	1	5.8	0	—	0	—
Autres.....	1	1.3	0	—	0	—
Total des trajets et durée moyenne.....	2,084	8.7	2,151	9.0	2,219	9.3
MOUVEMENTS						
Port Weller.....	1	1.2	1	.7	0	—
Hamilton.....	32	1.4	22	1.4	12	1.7
Toronto.....	59	1.4	59	1.2	51	1.4
Rochester.....	1	1.3	0	—	0	—
Cape Vincent.....	1	1.6	0	—	0	—
Total des trajets et durée moyenne.....	94	1.4	82	1.2	63	1.5

Les retenues et les retards ne sont pas importants: par ex., en 1968, il y eut 168 retenues, soit un total de 511.1 heures, et 491 retards représentant un total de 1,248.5 heures, alors que la durée globale des trajets et mouvements en eaux non désignées atteignit 20,708.1 heures.

Dans son rapport annuel de 1968, le surveillant canadien de la circonscription n° 1 a fourni les chiffres suivants relatifs au volume de travail typique d'un pilote canadien de lac pour 1967 et 1968.

Pilote E. B. Crites, lac Ontario	1967	1968
Jours de disponibilité.....	244	247
Jours de non-disponibilité.....	0	0
Total des affectations.....	166	165
Heures d'affectation.....	1,488 h 30 mn	1,422 h 35 mn
Durée moyenne d'une affectation.....	8 h 54 mn	8 h 36 mn

Le tableau et le graphique, pages 267-268 donnent un exemple d'emploi du temps d'un pilote. Du fait que le tour de rôle est établi sur la base de la disponibilité pour le service et que les affectations varient beaucoup en distance et en durée, le volume de travail total peut varier dans une certaine mesure, aussi bien au regard du nombre d'affectations que de la durée totale du service de pilotage proprement dit, d'un pilote à l'autre, avec la même disponibilité au cours d'une même période. Le cas concerne l'emploi du

temps du pilote de lac le plus actif pendant le mois le plus chargé de 1964, celui du pilote F. J. Brady en novembre 1964.

PILOTE CANADIEN DU LAC ONTARIO FREDERICK J. BRADY

Répartition du temps total	Novembre 1964		
	Nombre	Heures	Minutes
Trajets			
Cape Vincent-Port Weller.....	4	56	00
Port Weller-Cape Vincent.....	10	111	18
Cape Vincent-Toronto-Hamilton.....	3	44	18
Toronto-Cape Vincent.....	3	43	24
Entre Port Weller-Toronto-Hamilton.....	5	18	36
Kingston-Kingston.....	1	2	36
Total.....	26	276	12
Mouvements	0		00
Annulations.....	0		00
Retenues* <i>en route</i>	7	28	18
Déplacements (voie de terre).....	14		†
Attente d'une affectation dans les ports hors circonscription.....	15	223	30‡
Au domicile (Cape Vincent) entre les affectations.....	12	192	00‡
Total général.....	74	720 heures = 30 jours	

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1302.

*Le temps passé à bord avant le départ, le cas échéant, est inclus dans les trajets.

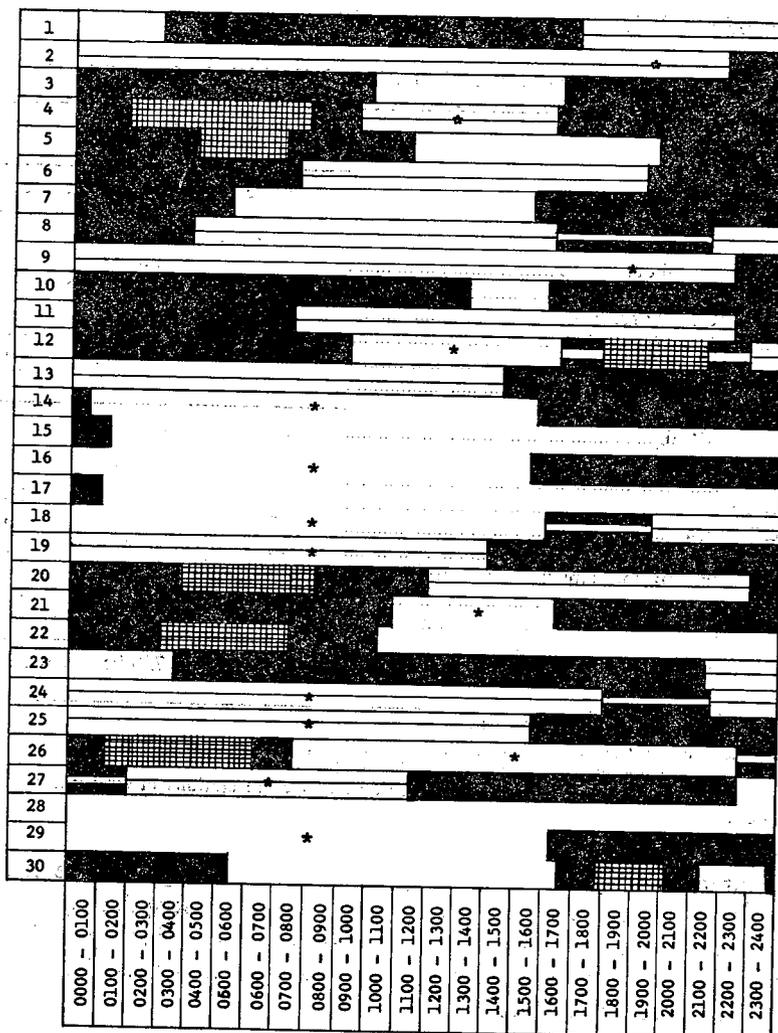
†Inclus dans *attente aux ports hors circonscription et au domicile*.

‡Comprend le temps en déplacements (*voie de terre*) entre stations et (ou) ports hors circonscription.

A première vue, le volume de travail global des pilotes de lac peut sembler être le double de celui des pilotes de circonscription (et souvent avec peu de repos entre les affectations)—ce qui s'explique par la nature différente des services de pilotage dans les eaux non désignées. Le graphique (p. 268) indique, entre autres:

- (i) Sur les 26 affectations du pilote Brady au cours de son mois le plus chargé en 1964, sept durèrent plus de 15 heures (y compris la retenue *en route*), la plus longue, de 22 heures; six affectations durèrent moins de 7 heures et la plupart, soit treize, de 9 à 15 heures.
- (ii) Il n'y eut qu'un seul jour civil durant lequel il n'effectua pas de pilotage mais, malgré le grand nombre de ses affectations, dans six cas l'intervalle entre deux affectations (y compris les déplacements par voie de terre) a excédé 24 heures, le plus long étant de 42 heures. Dans sept cas, l'intervalle entre deux affectations

VOLUME DE TRAVAIL DU PILOTE DU LAC ONTARIO
FREDERICK J. BRADY—NOVEMBRE 1964



LÉGENDE:

- Pilotage entre Cape Vincent et le lac Ontario
- Pilotage entre ports du lac Ontario
- Retenues en route (données approximatives)
- Y compris les déplacements (voie de terre) entre stations et (ou) ports hors circonscription.
- Attente entre les affectations
- Au domicile
- Hors du domicile

(y compris les déplacements par voie de terre) fut inférieur à 10 heures, le plus court étant de 2 heures 48 minutes à Cape Vincent entre deux trajets de transit complets (10 novembre).

Le tableau suivant donne une ventilation du volume de travail par pilote, en nombre d'affectations et total des heures de service. On y voit la conséquence d'un tour de rôle basé uniquement sur la disponibilité pour le service. En 1969, tous ces pilotes furent disponibles pendant 248 jours, sauf le sixième, absent un jour et le treizième, absent 41 jours.

Pilotes (dans l'ordre d'importance du nombre d'affectations)	Nombre d'affectations	Heures de navigation	Heures de retenue et de retard	Total des heures à bord
1 ^{er}	201	1,761.4	133.1	1,894.5
2 ^e	184	1,817.8	182.1	1,999.9
3 ^e	181	1,652.2	120.9	1,773.1
4 ^e	180	1,664.9	142.1	1,807.0
5 ^e	178	1,631.1	98.6	1,729.7
6 ^e	175	1,628.8	131.5	1,760.3
7 ^e	175	1,392.9	176.9	1,569.8
8 ^e	173	1,631.3	136.2	1,767.5
9 ^e	173	1,458.7	174.6	1,633.3
10 ^e	171	1,579.2	145.8	1,725.0
11 ^e	169	1,404.5	166.9	1,571.4
12 ^e	167	1,648.9	87.5	1,736.4
13 ^e	138	1,297.7	64.9	1,362.6

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1215.

Bien qu'à première vue, on pourrait déduire de ce tableau qu'un tour de rôle fondé sur la disponibilité pour le service n'assure pas une répartition équitable du volume de travail, il n'en est rien; mais, même ainsi, ce n'est pas le critère pour juger des services de pilotage. De telles statistiques sont incomplètes quant à la durée réelle du service d'un pilote, du fait que le temps passé en déplacements par voie de terre entre ports et stations de pilotes et en attente de l'arrivée des navires fait également partie du temps de service. Le critère du partage du travail de pilotage et, en conséquence, la base de la rémunération du pilote, est la disponibilité pour le service.

(3) CIRCONSCRIPTION N° 2

Du point de vue opérationnel, la circonscription n° 2 des Grands Lacs a fait face à des problèmes (encore partiellement non résolus) dus largement au fait qu'on n'a pas observé les principes fondamentaux de l'organisation du pilotage (Cf. pp. 178 et suiv.). La seule solution pratique réside

dans une réorganisation complète à laquelle les changements apportés en 1969 ont beaucoup contribué. La faiblesse majeure a été l'énorme gaspillage de temps dû aux longues distances que les pilotes avaient à parcourir pour rejoindre leurs affectations, aux longues heures d'attente aux ports hors circonscription et d'oisiveté dans les eaux libres des Lacs.

a) *Problème du pilotage dans les eaux non désignées*

Dans la circonscription n° 2, on a réduit ce gaspillage de temps dans une large mesure en affectant progressivement les pilotes de lac aux trajets dans les eaux non désignées—les pilotes de circonscription ne reçoivent maintenant que quelques affectations pour le lac Ontario et, depuis 1969, ont été complètement libérés de celles pour les lacs Huron et Michigan (Cf. tableau, p. 286). Au moment de la réorganisation de 1969, les pilotes des lacs Huron et Michigan, qui relevaient alors de la circonscription n° 2, furent transférés à la circonscription n° 3, probablement pour bien marquer ce changement fondamental dans les opérations (Cf. tableaux pp. 197-198). Cependant, le problème se pose toujours pour le lac Érié en raison du fait que l'absence d'une station d'embarquement commode à l'extrémité occidentale de ce lac a empêché la nomination de pilotes de lac. A cet égard, le point de relève de Détroit, établi en 1969, ne convient pas.

b) *Problème de la zone d'embarquement de Port Weller*

Étant donné la nécessité d'un service de pilotage ininterrompu, le point de relève convenant le mieux aux pilotes, à la limite orientale de la circonscription, est l'écluse n° 1 ou son mur d'approche d'amont; il serait alors théoriquement possible de se dispenser d'un service de bateau-pilote. Mais, en pratique, cela s'est révélé impossible à cause du gaspillage de temps considérable qu'entraîne la congestion fréquente du trafic, qui oblige les bâtiments à attendre dans la zone de mouillage au large de Port Weller, souvent pendant plusieurs heures, si bien qu'il a fallu autoriser les pilotes à bord à débarquer et les remplacer par de nouveaux pilotes lorsque les navires pouvaient faire route dans le canal. Un autre facteur déterminant concerne les bâtiments soumis au pilotage obligatoire mais qui, bénéficiant de l'exemption dans les eaux non désignées du fait qu'un de leurs officiers détient un certificat «B», arrivent sans pilote et en ont généralement besoin d'un pour entrer dans l'écluse. L'absence de compétence légale des pilotes (autres que les pilotes de la circonscription n° 2) pour les affectations de lac ne constitue pas un empêchement sérieux puisque les pilotes de la circonscription n° 1 possèdent déjà la formation nécessaire et les pilotes du lac Ontario peuvent facilement l'acquérir. Les bâtiments descendants n'ont aucune difficulté à quitter l'écluse n° 1 et à se rendre par le chenal d'entrée dans les eaux libres du lac Ontario.

Au début, on pouvait se demander si Port Weller se trouvait dans les eaux désignées, mais la question était purement théorique, car il est évident que Port Weller fait partie du canal Welland. Toute ambiguïté a été écartée par la modification de 1968 qui a établi, pour les navires montants, la limite aval de la circonscription dans le lac Ontario au large de Port Weller (Cf. p. 15).

Lors de la première organisation de la zone de pilotage de Port Weller-Sarnia, on n'avait pas prévu de service de pilotage dans les eaux libres du lac Ontario; en conséquence, les navires montants arrivaient à l'entrée du canal Welland sans pilote et, en l'absence de service de bateau-pilote, les capitaines devaient mener leur navire dans l'écluse ou au mur d'approche s'il devait se produire un retard. La Commission estime que c'était une dangereuse solution de rechange au service de bateau-pilote, bien que la question ne fût pas cruciale à l'époque où le trafic était bien moins dense et les long-courriers, petits (Cf. pp. 57-58). Néanmoins, cette pratique est indésirable là où risque de se produire une congestion du trafic et l'on devrait s'efforcer d'accélérer les déplacements des navires.

Lorsque l'expérience démontra la nécessité d'un service régulier de bateau-pilote à Port Weller, le ministère des Transports, par l'intermédiaire du surveillant des pilotes, conclut les arrangements nécessaires avec un entrepreneur privé, la *Lakeshore Transportation Company* (C.T. 594907, du 12 avril 1962 [pièce 1032]). Le service fut assuré par le m/v *Qu'Appelle* au tarif de \$12.50 par trajet simple. Le coût de ce service est imputé sur les frais d'exploitation du bureau de pilotage de Port Weller (centre de pilotage). Il est inclus dans les droits de pilotage qui restent les mêmes, qu'un bateau-pilote soit utilisé ou non.

La procédure prévoyait la relève des pilotes dans la zone d'embarquement au large de Port Weller, à moins que le pilote affecté à un trajet sur le lac ne relevât de la circonscription n° 2 ou qu'un bâtiment montant dût attendre dans la zone de mouillage avant de faire route dans le canal. Les pilotes de la circonscription n° 1 n'avaient pas le droit de piloter jusqu'à l'écluse n° 1 ou à partir de cette écluse parce qu'à cette époque elle était située, aussi bien pour les trajets vers l'amont que vers l'aval, bien à l'intérieur des eaux désignées de la circonscription n° 2 pour lesquelles leur certificat d'inscription n'était pas valide. La même restriction s'appliquait *a fortiori* aux pilotes du lac Ontario lorsqu'ils furent nommés.

L'opération de conduire les bâtiments de la zone de mouillage au mur d'attente ou dans l'écluse se révéla très longue. Les pilotes de la circonscription n° 2 affectés à un transit dans le canal devaient embarquer dans la zone d'embarquement ou de mouillage et entrer dans l'écluse, généralement après s'être amarrés au mur d'attente, puis déplacés le long de ce mur. Ce processus exigeait en moyenne quatre à cinq heures pour un bâtiment en troisième

position. Pour réduire cette perte de temps des pilotes, on organisa en 1964 un régime de pilotage portuaire, c.-à-d. que les pilotes de la circonscription n° 2 commençaient ou finissaient leurs affectations à l'écluse n° 1 et les pilotes de port, travaillant à tour de rôle pendant 12 heures, procédaient à tous les déplacements entre la zone d'embarquement ou de mouillage et l'écluse. Tout navire entrant était mené au mur d'attente et y attendait son tour pendant que le pilote de port effectuait les déplacements des autres navires. Pendant un certain temps, ce service fut assuré par deux pilotes non inscrits, employés aux taux régnants du ministère des Transports et dont la rémunération était imputée sur les frais d'exploitation de la station de pilotage de Port Weller. L'expérience s'étant révélée satisfaisante, ce service portuaire fut confié aux pilotes inscrits de la circonscription qui furent, chacun leur tour, rayés du tour de rôle pour assurer ce service. Bien que cette procédure soit toujours prévue dans les *Working Rules and Dispatching Procedures*, on l'a abandonnée, sans doute parce que le problème n'était plus aussi grave que dans les premiers temps. La congestion du trafic à Port Weller a été grandement réduite par l'amélioration des opérations de la Voie maritime. En 1968, la limite de la circonscription fut modifiée de façon réaliste pour les bâtiments descendants (Cf. p. 15) et les pilotes de la circonscription n° 2 peuvent maintenant débarquer à l'écluse n° 1. Un autre facteur a dû être la difficulté de rémunérer les pilotes américains lorsqu'ils assuraient ce service.

En 1963, on reçut des plaintes au sujet des retards subis par les navires du fait de l'indisponibilité de bateau-pilote. Étant donné qu'un seul était en service, ces retards se produisaient occasionnellement. Lorsqu'un navire montait demandait un pilote et que le bateau-pilote n'était pas disponible, le navire perdait son tour d'entrée dans le canal. Le ministère des Transports fit une étude qui justifia les plaintes et décida que la meilleure solution consistait à réduire, dans la mesure du possible, le service du bateau-pilote. Cependant, à cause de l'incidence financière de cette mesure pour l'exploitant du bateau-pilote, l'application de cette décision fut ajournée jusqu'à la saison de 1964. Le résultat de l'étude et la décision prise sont indiqués dans une lettre en date du 17 juin 1963 adressée par le surveillant de Port Weller à la *Lakeshore Transportation Company* (pièce 1010)*:

«Le ministère a étudié le service du bateau-pilote à Port Weller à la suite des questions soulevées par la Fédération des armateurs du Canada et la *United States Great Lakes Pilotage Administration*.

Il en est venu à la conclusion que l'on perd un temps considérable pour la relève des pilotes au large de la station de Port Weller et que les retards ont fait parfois perdre à des navires leur tour d'entrée dans le canal. Ce n'est pas une critique du service du bateau-pilote.

Il a été décidé que les pilotes de lac conduiront les navires au mur à Port Weller et sortiront les navires de l'écluse n° 1 vers le lac Ontario, et que les capi-

* Traduction.

taines familiers avec ces eaux mèneront leurs navires à Port Weller et les en sortiront.

Cette procédure peut se traduire par une baisse marquée de votre revenu. Pour en tenir compte, le ministère a ajourné l'application de cet arrêté jusqu'à l'ouverture de la saison de 1964, en vue de permettre d'amortir l'investissement que représentent les bateaux, etc.»

On a cependant reconnu la nécessité de conserver un service de bateau-pilote pour les situations énumérées dans un memorandum en date du 12 juin 1963 adressé par le surveillant de Port Weller au surintendant du pilotage*:

«Les navires subissent souvent des retards à l'entrée du canal à Port Weller pour diverses raisons telles que l'encombrement du canal et le mauvais temps. Il est déraisonnable de garder un pilote inactif à bord d'un navire au mouillage durant 6 à 48 heures en attendant de débarquer dans le port.

Les titulaires de certificat B à bord des navires ne sont pas tous familiers avec la zone; dans certains cas ce sont de jeunes officiers. Deux voyages ne suffisent pas à celui qui manoeuvre un navire à se familiariser avec le port dans des conditions variables et nous estimons que beaucoup de navires ne pourraient entrer de nuit dans ce port sans un pilote.

On procède occasionnellement à des transferts de pilotes dans le lac par suite de l'arrivée de pilotes de lac venus d'autres ports par voie de terre. Ces transferts ne peuvent s'effectuer qu'en bateau.»

Lorsque les pilotes du lac Ontario apprirent la proposition, ils signifièrent qu'ils imposeraient les droits normaux d'accostage s'ils étaient requis d'amarrer les navires à l'écluse n° 1.

La proposition fut mise en œuvre au début de la saison de 1964, bien que l'exploitant du service du bateau-pilote eût alors déjà remédié à la situation par la mise en service d'un second bateau, le *Razalia*. Afin de lui donner le soutien financier nécessaire pour le maintien du service pour les occasions où l'on en aurait encore besoin, on majora le prix du trajet à l'automne de 1964.

Cependant, sauf pour les bâtiments descendants, la pratique antérieure a été reprise et les pilotes des bâtiments montants effectuent, par bateau-pilote, la relève au large de Port Weller (pièce 1541v).

c) Canal Welland et point de relève à l'écluse n° 7

Le transit de 27.6 milles du canal Welland est long et fatigant. Au début, un transit normal prenait près de 24 heures et, malgré les nombreuses améliorations des procédures de la Voie maritime (Cf. p. 98), il faut encore une moyenne de 12 heures. C'est pourquoi Port Weller était un point de relève obligatoire pour les trajets vers l'amont, même si le pilote ayant effectué le trajet de lac relevait de la circonscription n° 2, car on estimait que la navigation dans le canal et les écluses exigeait des pilotes une attention constante et une vigilance soutenue et qu'elles sont amoindries par la

* Traduction.

fatigue. Pour activer le trafic dans le secteur de sept milles entre Port Weller et Thorold où se trouvent sept des huit écluses (Cf. pp. 97-98), un point de relève fut établi à l'écluse n° 7 pour permettre d'embarquer des pilotes bien reposés à bord des navires descendants. Les pilotes canadiens avaient une autre raison pour demander d'y être relevés même pour les trajets vers l'amont: ils estimaient que le transit dans ce secteur représentait une période de service raisonnable. Les pilotes américains, qui n'ont pas la même motivation du fait de leur mode de rémunération différent, avaient un point de vue opposé (Cf. p. 218). Le différend fut réglé par compromis: l'écluse n° 7 devint un point de relève obligatoire pour les pilotes canadiens, mais facultatif pour les pilotes américains (Cf. p. 281). Ce problème ne se pose plus parce que depuis 1969 le secteur du canal Welland est desservi exclusivement par des pilotes canadiens qui sont employés aux taux régnants. Les pilotes sont relevés à l'écluse.

d) Station d'embarquement de Port Colborne

Le service de pilotage à Port Colborne n'a été établi qu'en 1968, probablement par suite du changement apporté cette année-là à la définition des eaux désignées de la circonscription n° 2. Jusqu'alors, on ne pouvait être sûr que Port Colborne, en tant que port, fit partie des eaux désignées puisque l'on définissait simplement le secteur occidental comme étant «le canal Welland». Contrairement à Port Weller, Port Colborne, en plus de se trouver à l'entrée du canal Welland, était un port assez actif. Tout doute fut dissipé par la modification du 28 août 1968 qui plaçait la limite amont des eaux désignées de ce secteur bien au large de Port Colborne (Cf. p. 16). Les faibles besoins d'un service de bateau-pilote au large de Port Colborne ne s'accrurent que par le passage d'un petit nombre de bâtiments en provenance ou à destination d'un port situé dans les eaux non désignées du lac Érié. Auparavant, ces bâtiments ne devaient embarquer un pilote qu'avant de s'engager dans le canal Welland ou en débarquer un lorsqu'ils sortaient du canal Welland pour entrer dans le lac Érié, mais ils avaient maintenant la même obligation si Port Colborne était leur destination ou le point de départ de leur trajet. Le lac Érié n'ayant ni pilotes de lac ni station d'embarquement à son extrémité occidentale, tous les autres cas ne suscitaient aucune difficulté par suite de l'obligation de transporter à bord, à travers le lac, un pilote de la circonscription n° 2 également compétent pour les secteurs occidental et oriental de la circonscription. Dans les cas comportant un transit dans le canal Welland, les pilotes se relevaient à l'écluse n° 7, et ils embarquaient ou débarquaient à un poste d'amarrage de Port Colborne au départ ou à l'arrivée d'un navire. Cette situation amena le surveillant de Port Weller à faire remarquer dans son rapport annuel de 1968 qu'un service de bateau-pilote à Port Colborne serait très coûteux si l'on tenait compte de sa faible utilisation.

Le service fut établi le 9 septembre 1968, par contrat avec un entrepreneur local au tarif de \$27.50 pour chaque transport. Les frais de ce service étaient imputés sur les frais d'exploitation de la station de pilotage de Port Weller.

Le besoin de ce service s'est notablement accru par suite de la division *de facto* de la circonscription n° 2 lorsque, en 1969, Port Colborne devint la limite aval pour les pilotes américains, dans le cas, p. ex., des navires non exemptés assurant le trafic avec Sandusky, qui sont alors tenus de prendre un pilote. La pratique actuelle, pour les trajets vers l'amont, est qu'un pilote du canal Welland assure la conduite jusqu'à Port Colborne où un pilote américain embarque et mène le navire à Sandusky (pièce 1541x). Cela ressort de l'accroissement notable du coût du service: d'un total de \$2,702.50 en 1968, du 9 septembre au 7 décembre, il a atteint \$41,249.95 pour la saison de 1969 (pièce 1023). Cependant, la station d'embarquement de Port Colborne n'est pas utilisée par les pilotes du canal Welland affectés aux navires qui traversent le lac Érié—leur relève s'effectue à l'écluse n° 8 (pièce 1541w).

e) Perte de temps des pilotes dans le secteur occidental

L'organisation de la circonscription n° 2 fut la même que celle de la circonscription n° 1, avec une station de pilotage à chaque extrémité. Ce système donne satisfaction lorsque les affectations concernent presque exclusivement des navires en transit mais il devient inadéquat si une fraction notable de la demande porte sur le pilotage portuaire, en particulier quand les ports sont à une distance appréciable de la station d'embarquement la plus proche. Plusieurs ports du secteur occidental de la circonscription n° 2 sont très actifs et tous situés à une assez grande distance de la seule station de pilotage qui existait dans ce secteur avant 1969: Détroit est à 50 milles de Port Huron, Toledo à 110 milles et Sandusky à 145 milles. Les deux ports actifs situés dans les eaux non désignées du lac Érié, qui relèvent également de la station de pilotage de Port Huron, sont Cleveland et Ashtabula, respectivement à 210 et 280 milles de la station. Sans une réserve de pilotes rapidement disponibles dans la partie méridionale du secteur, c'était une impossibilité matérielle pour l'autorité administrative de Port Huron de fournir, pour ces ports, un service d'une certaine efficacité et les navires en subissaient un grand inconvénient. Les pilotes devant revenir à la station de Port Huron après la fin de leurs affectations dans ce secteur et être affectés par cette station pour satisfaire aux besoins de ces ports, ils perdaient un temps considérable à faire la navette ou à rester inactifs à bord de bâtiments dont les capitaines préféraient les garder durant le séjour dans le port plutôt que de risquer un retard si un pilote n'était pas disponible pour l'appareillage.

Dans son rapport annuel de 1964 (pièce 1023), le surveillant de la circonscription de Port Weller déclarait qu'en dépit des 732 dispenses ac-

cordées cette année-là (Cf. p. 156) et malgré l'engagement de deux pilotes de port pour Port Weller, le total du temps perdu par les navires à attendre des pilotes dans la circonscription avait été «prodigieux». Il ajoutait que la valeur du service de Port Weller s'amointrissait considérablement en cas de pénurie de pilotes du canal, car il ne servait de rien de mener les navires à l'écluse si l'on manquait de pilotes pour faire route dans le canal. Il ajoutait* :

«En conclusion, il faut mentionner qu'un grand nombre de navires ont été retardés en différents points pour attendre des pilotes, mais principalement à Port Weller. Étant donné la nature et l'étendue de cette circonscription, les pilotes passent une grande partie de leur temps à attendre des postes d'amarrage, la fin des manipulations de la cargaison, et les déplacements par voie de terre absorbent un temps considérable.

Les efforts faits pour que les pilotes débarquent dans le port ont été contre-carrés par les agents et les capitaines de navires qui ne donnent pas les informations voulues à l'autorité chargée des affectations, en particulier lorsqu'il y a pénurie de pilotes.

Les transports publics ne sont pas aussi bons qu'on pourrait s'y attendre en plein centre industriel de l'Amérique du Nord, et cela aussi annule l'avantage qui résulterait du débarquement des pilotes pour les faire revenir à la station.»

Dans son rapport annuel de 1965, il proposa de diviser la circonscription et d'établir une station de pilotage à Détroit en vue d'améliorer l'efficacité du service sans une autre augmentation du nombre des pilotes :

«Nous désirons vous soumettre une proposition visant à rendre la circonscription plus souple ou plus facile à diriger en la subdivisant en plusieurs zones et en créant des centres de pilotage en plusieurs points. Nous pensons à une station à Détroit. Tous les pilotes y embarquant et débarquant, les navires à Toledo et Détroit seraient desservis par ce centre. A Détroit il n'y aurait aucune difficulté au regard des bateaux-pilotes ou du temps. Les frais seraient considérablement moindres que dans des zones plus exposées.»

En 1966, le temps perdu par les pilotes dans le secteur occidental fut aussi important que jamais et le surveillant fit dans son rapport annuel les remarques suivantes :

«Les ports de Toledo et Détroit ont été particulièrement encombrés par de nombreux navires n'ayant que quelques heures de manipulations à effectuer avant de repartir; en conséquence, des pilotes ont été retenus à bord de ces bâtiments, en vue d'un appareillage imminent; en d'autres cas, des navires ont mouillé dans la rivière au large de Détroit et quelques-uns à 13 milles au large de Toledo, dans le lac, avec des pilotes à bord. Tous les efforts ont été faits pour obtenir le débarquement de ces pilotes lorsque c'était possible. Les résultats ont été médiocres.

Il est évident que la cause majeure de la pénurie de pilotes est leur retenue sans nécessité à bord de navires attendant la manipulation de leur cargaison. Le besoin de mesures positives est apparent, étant donné que les méthodes précédentes n'ont donné que peu de résultats.

Le débarquement obligatoire des pilotes à Détroit et Toledo à l'arrivée à quai ou dans un mouillage sûr d'accès facile semble être la solution.»

* Cette citation et les suivantes sont des traductions.

L'association des pilotes américains responsable des opérations du secteur occidental ne prit pas les mesures voulues pour assurer la disponibilité immédiate de pilotes, au moins dans les principaux ports de la circonscription, Détroit et Toledo, et les armateurs s'en plainquirent amèrement à de nombreuses reprises. Ces plaintes incitèrent les administrations canadienne et américaine du pilotage dans les Grands Lacs à intervenir. Elles ordonnèrent à l'autorité administrative de Port Huron d'établir un point de relève obligatoire à Détroit et placèrent Ashtabula et Cleveland sous l'autorité du secteur occidental afin de réduire la distance entre ces ports et une station de pilotage. Probablement parce que l'établissement d'un point de relève et d'une station de pilotage à Détroit allait à l'encontre de ses intérêts pécuniaires, l'association des pilotes américains ne donna à la proposition qu'un appui réticent et elle n'eut pas le succès escompté. Dans son rapport annuel de 1968, le surveillant de Port Weller commenta les faits :

«La relève obligatoire des pilotes à Détroit n'a jamais été efficace et fut abandonnée après quelques jours d'essai. Plusieurs raisons l'expliquent. On a d'abord constaté que l'effectif des pilotes était trop faible: 31 pilotes américains en service dans la circonscription au lieu des 45 prévus. Ensuite, on n'a pas établi à Détroit un tour de rôle comme on aurait pu normalement s'y attendre. Les pilotes furent tous postés à la station de Port Huron, d'où un gaspillage de temps considérable.

La seconde modification du mode opérationnel—la mise des ports d'Ashtabula et de Cleveland sous l'autorité de Port Huron, au lieu de Port Weller, en matière d'affectations—fut acceptée par l'autorité canadienne en présumant l'établissement d'un tour de rôle à Détroit puisque c'est le centre de la partie occidentale de la circonscription. On prévoyait des déplacements par voie de terre à Cleveland ou Toledo d'une durée de trois heures. Le tour de rôle ne fut jamais établi à Détroit et l'on ordonne toujours aux pilotes de revenir, de Cleveland, Toledo et Détroit, à Port Huron. En définitive, il n'en est résulté aucune économie du temps des pilotes et les frais de déplacements de ces derniers se sont accrues considérablement, d'où un gaspillage d'argent.»

Dans ces conditions, les administrations canadienne et américaine du pilotage furent obligées de prendre des mesures au niveau de l'organisation. En 1969, elles établirent une division de fait de la circonscription et limitèrent la compétence territoriale des pilotes. Il devint donc nécessaire d'établir, pour les opérations, une station d'embarquement et une station de pilotage à l'extrémité méridionale du secteur occidental, comme on l'indique au paragraphe (g) ci-dessous.

f) Station d'embarquement de Port Huron

La station d'embarquement de Port Huron, située à quelque 8 milles $\frac{1}{2}$ en amont de l'entrée de la rivière Sainte-Claire, là où commencent les eaux profondes du lac Huron, fonctionne sans difficulté. Le service de bateau-pilote est essentiel. Actuellement, il est assuré par un entrepreneur local selon une entente passée par l'intermédiaire de l'autorité administrative du pilotage.

g) Réorganisation des opérations, 1969

La réorganisation de 1969 (Cf. p. 180) a établi un système de zones d'affectation. Chaque secteur d'eaux désignées est devenu ainsi une circonscription distincte et les affectations de pilotage du lac Érié ont été réparties entre les deux circonscriptions sur une base de types de trajets. Une zone d'embarquement (appelée, dans l'accord, point de relève obligatoire de Détroit) devait être établie à l'extrémité occidentale du lac Érié. En outre, les pilotes de la circonscription n° 2 étaient dispensés de toutes les affectations dans les lacs Huron et Michigan et il semble que cette décision s'appliquait également aux affectations du lac Ontario. Les services dans les zones d'affectation canadiennes et américaines relevaient respectivement de la compétence exclusive des pilotes canadiens et américains, à une seule exception: l'on devait conserver deux pilotes canadiens dans le secteur occidental pour assurer le service local des ports canadiens.

Les zones d'affectation canadiennes sont:

- (i) Canal Welland.
- (ii) Lac Érié:
 - trajets de transit dans les deux sens entre Port Colborne et le point de relève de Détroit;
 - les transits en sens unique, du lac Érié, de Port Colborne, en passant par le point de relève de Détroit, au port de Détroit, mais non en sens inverse.
- (iii) Secteur occidental de la circonscription n° 2:
 - la compétence exclusive des deux pilotes canadiens dans ce secteur se limite aux mouvements dans les ports canadiens des rivières Détroit et Sainte-Claire et aux affectations aux trajets en sens unique, de ces ports au point de relève de Détroit, mais non en sens inverse.

Les zones d'affectation américaines sont:

- (i) Secteur ouest de la circonscription n° 2:
 - compétence exclusive sauf pour les mouvements et les affectations à des trajets en sens unique, réservés aux deux pilotes canadiens.
- (ii) Lac Érié:
 - toutes les affectations sauf celles réservées aux pilotes du canal Welland, soit les trajets en transit, de Port Colborne au point de relève de Détroit et les trajets en sens unique, de Port Colborne à Détroit.

En d'autres termes, la circonscription n° 2 a été divisée en trois zones de pilotage: le canal Welland, le lac Érié et le secteur occidental de la cir-

conscription. Les pilotes du canal Welland, tous Canadiens, ont compétence exclusive dans le canal et aussi pour la plupart des affectations dans les eaux non désignées du lac Érié, mais ils n'ont pas compétence dans le secteur occidental, sauf pour les transits du lac Érié à destination ou en provenance du point de relève de Détroit et à destination (mais pas en provenance) du port de Détroit. Les pilotes américains ont compétence exclusive pour les affectations de pilotage du secteur occidental (à l'exception des mouvements dans les ports canadiens de ce secteur et des trajets vers l'aval de ces ports au point de relève de Détroit) et pour toutes les autres affectations du lac Érié.

Le nouveau système a maintenant fonctionné pendant deux saisons et on a indiqué qu'il «fonctionne efficacement» (pièce 1541w). Le point de relève de Détroit est situé au milieu de la rivière, au large de Détroit, et est desservi par un bateau-pilote dont le principal service est le transport du courrier, à partir de Détroit. Le coût du service—\$5 par trajet—est payé par le bureau de Port Huron et, à la fin de la saison, le bureau de Port Weller lui rembourse sa quote-part.

h) Règles de travail et procédures d'affectation

Les dernières règles et procédures datent de 1967 (Cf. p. 183). Bien que devenues maintenant quasiment périmées, les principes généraux en sont encore suivis en attendant que de nouvelles règles et procédures soient rédigées pour chaque secteur. Des dispositions particulières sont appliquées à la lumière de la situation de fait résultant de la réorganisation (Cf. note, p. 281).

Les premières règles d'affectation furent établies le 15 mars 1962, à l'époque où la circonscription était temporairement sous la juridiction exclusive de l'autorité canadienne. Les opérations dans la circonscription étaient dirigées de Port Weller et le bureau d'affectation de Sarnia-Port Huron était considéré comme dépendant du bureau principal de Port Weller auquel il était tenu de faire des rapports quotidiens et dont il devait suivre les instructions. Les instructions prévoyaient que les pilotes devaient être affectés par l'une ou l'autre station de pilotage, autant que possible chacun à leur tour, c.-à-d. suivant un tour de rôle strict, leurs noms étant placés en queue de liste dès que l'on considérait terminées leurs affectations. Les permutations de tours n'étaient pas autorisées. Lorsqu'un pilote se trouvait momentanément dans un port quelconque, il était convenu qu'il y effectuerait les mouvements d'autres bâtiments. Sauf en cas d'urgence, les pilotes devaient recevoir un préavis d'affectation de deux heures au minimum. Les pilotes étaient affectés comme s'ils avaient été des «officiers de navigation». Port Weller étant un point de relève obligatoire, les pilotes de la circonscription n° 2 chargés d'une affectation dans le lac Ontario n'avaient pas le droit de continuer vers l'ouest dans le canal. Le seul autre point de relève obligatoire concernait les affectations dans le lac Érié, à destination de ports situés à l'est

de Cleveland; le pilote devait alors embarquer ou débarquer à Port Colborne. Dans tous les autres cas, le pilote devait rester à bord de Port Weller au point de destination du navire, même dans le lac Michigan, sauf si la destination était dans la circonscription n° 3 ou dans le lac Supérieur; dans ce cas, le pilote de la circonscription n° 2 se rendait jusqu'à Détour. L'inverse s'appliquait à un trajet vers l'aval; p. ex., un pilote embarquant à Chicago devait rester à bord jusqu'à Port Weller. L'exception concernant les affectations du lac Érié fut vite supprimée et la procédure des «officiers de navigation» s'appliqua alors dans tous les cas.

On prévint une disposition pour retirer un pilote de la liste d'affectation durant les périodes de congestion, afin qu'il assure le déplacement des navires du mouillage au mur d'amarrage aval de l'écluse n° 1.

Les règles de 1964 mirent les bureaux de pilotage de Port Huron et de Port Weller sur un pied d'égalité, la séparation de leur zone de juridiction respective étant marquée par une ligne tirée de Cleveland à Port Stanley. Lorsque les pilotes terminaient une affectation, ils devaient se présenter au bureau de pilotage concerné et ne pouvaient le quitter que sur les instructions du préposé aux affectations. La liste d'affectation de chaque station était basée sur un tour de rôle strict et les pilotes étaient placés en queue de liste dès qu'ils devenaient disponibles. On leur garantissait douze heures de repos entre les affectations. On continua d'appliquer le principe d'affectation des «officiers de navigation» et, même, on l'étendit; p. ex., un pilote arrivant à Port Weller après une affectation dans le lac Ontario avait le choix de rester à bord et d'effectuer le transit du canal à moins que le navire ne fût obligé de mouiller au large de Port Weller. Cependant, sauf dans le cas d'un trajet partiel dans le canal, l'écluse n° 7 devint un point de relève obligatoire (à condition que des pilotes de relève fussent disponibles), mais un pilote embarquant à l'écluse n° 7 pour un trajet vers l'aval ne devait pas être relevé à Port Weller s'il était demandé pour une affectation dans le lac Ontario. Du fait que des pilotes des lacs Huron et Michigan étaient disponibles et qu'il fallait confier aux pilotes de la circonscription n° 3 ayant terminé une affectation à Port Huron les trajets les retournant à leur circonscription, Port Huron devint un point de relève obligatoire pour les pilotes de la circonscription n° 2, à moins d'instructions contraires du préposé aux affectations, auquel cas les pilotes devaient continuer jusqu'à Détour ou jusqu'au point de destination dans les lacs Huron ou Michigan. Cependant, les pilotes de la circonscription n° 2 arrivant à Port Huron à bord de navires descendants devaient rester à bord et assurer sans interruption le transit dans la circonscription, sauf s'ils demandaient la relève. La disposition relative au service local de Port Weller fut maintenue et la période de service ne devait pas excéder 12 heures.

Ces règles furent remplacées par de nouvelles règles qui prirent effet le 15 mai 1967 (Cf. p. 183). Les changements majeurs étaient les suivants:

- (i) Port Weller devint point de relève obligatoire. Les pilotes de la circonscription n° 2 affectés à des trajets de lac devaient conduire les navires au mur d'amarrage de l'écluse n° 1, à moins qu'il ne fût nécessaire de mouiller au large de Port Weller, auquel cas ils étaient relevés.
- (ii) L'écluse n° 7 restait un point de relève obligatoire tant pour les bâtiments montants que descendants, à condition qu'un pilote de relève fût disponible. Toutefois, les pilotes américains affectés à un transit complet pouvaient choisir de passer l'écluse n° 7 sans être relevés, à condition de le signaler au préposé aux affectations dès leur arrivée à l'écluse n° 8, pour un trajet vers l'aval, ou à la réception de leur ordre d'affectation, pour un trajet vers l'amont. La relève devait se faire automatiquement à l'écluse n° 7 si le choix n'avait pas été signalé au moment voulu.
- (iii) Dans le cas d'une affectation vers l'aval, les pilotes embarquant à l'écluse n° 7 ne devaient pas être relevés à Port Weller si l'on avait besoin d'eux pour une affectation dans le lac Ontario.
- (iv) A Port Huron, les règles de relève restaient les mêmes.
- (v) La période de repos entre les affectations fut portée à 14 heures, mais ne s'appliquait pas aux mouvements effectués dans le voisinage de la station d'embarquement.
- (vi) La période de repos mensuel, antérieurement prévue pour les seuls pilotes canadiens, fut étendue à tous les pilotes.
- (vii) Les pilotes administrateurs d'une association de pilotes américains furent autorisés à s'absenter pour assister aux réunions ou expédier les affaires de l'association sans encourir la sanction pénale de radiation minimale de 24 heures de la liste; ils devaient être placés en queue de liste dès qu'ils devenaient disponibles.

Comme on l'a déjà indiqué, les règles de 1967 devinrent périmées par suite de la division de fait de la circonscription en secteurs canadiens et américains en 1969, mais on n'a pas encore rédigé de nouvelles règles et l'on applique toujours les anciennes en y apportant officieusement les changements nécessaires pour tenir compte des nouvelles conditions¹.

¹ Les nouvelles règles concernant les pilotes canadiens de la circonscription n° 2 et les préposés aux affectations, à Port Weller, ont été rédigées et mises en application au début de la saison de 1971. Elles reflètent le changement apporté en 1969 à l'organisation de la circonscription, ainsi que les modifications des conditions de travail des pilotes canadiens aux taux régnants (C.T. 702129, 4 février 1971 [Cf. p. 223]). Elles prévoient la réciprocité des services d'affectations des pilotes d'un secteur par l'autorité administrative de l'autre secteur lorsque cela est nécessaire, p. ex., pour les affectations données par la station de Port Weller à des pilotes américains, pour le lac Érié. L'écluse n° 7 est maintenant un point de relève obligatoire, sauf pour les transits partiels.

i) Pilotage présaisonnier et postsaisonnier

Les pilotes canadiens de la circonscription n° 2 sont considérés en congé entre la clôture et l'ouverture de la saison de navigation. Les quelques demandes de service faites juste après la clôture ou avant l'ouverture de la saison de navigation et les demandes de brise-glace sont satisfaites par les pilotes canadiens et américains volontaires. Ils perçoivent directement les droits qu'ils gagnent. Le pilotage présaisonnier et postsaisonnier ne fait pas partie de leur engagement à titre d'employés aux taux régnants (pièce 1541t).

j) Volume de travail

Le volume de travail des pilotes de la circonscription n° 2 (sauf en ce qui a trait aux affectations pour le lac Ontario qu'ils reçoivent maintenant très rarement, et à celles pour les lacs Huron et Michigan, dont ils furent complètement libérés en 1969) présente les mêmes caractéristiques que dans les autres circonscriptions; mais du fait de sa grande étendue et de ses particularités, la circonscription n° 2 constitue un cas spécial qui ne souffre à vrai dire aucune comparaison en ce qui a trait aux données statistiques sur le volume de travail. On s'est souvent livré à de telles comparaisons dans le passé; mais elles ont abouti à une simplification excessive et à des conclusions, non seulement sans valeur, mais encore vraiment trompeuses. La nature et les caractéristiques du volume de travail des pilotes varient fondamentalement dans chacune des trois zones de la circonscription.

- (i) *Le canal Welland* est un cas unique au Canada. Le pilotage s'effectue dans un chenal artificiel de 27.6 milles comprenant 7 écluses et un sas de sécurité. La connaissance des lieux n'a guère d'importance, car on y rencontre peu de difficultés qui ne soient communes à tous les autres canaux de ce genre; l'exigence majeure concerne une compétence manœuvrière élevée, en particulier quand il s'agit de long-courriers. Plus de la moitié des 12 heures requises, en moyenne, pour le transit, étant passées dans les neuf premiers milles du canal qui comprennent les écluses proprement dites (l'écluse n° 8 est un sas de sécurité), on considère ce secteur comme une affectation complète au point de vue volume de travail. Toutefois, bien que les fonctions astreignantes de pilotage pour assurer un transit sûr et rapide exigent toute l'attention du pilote, celui-ci bénéficie de périodes raisonnables de repos entre les mouvements au mur d'attente ou dans les écluses. Le reste du transit s'effectue dans un canal rectiligne ne présentant pas de difficultés inhabituelles, mis à part le passage de nombreux ponts et le fort courant régnant en aval du pont n° 20, à Port Colborne (Cf. p. 98). Les déplacements par voie de terre ne posent pas de problèmes non plus dans ce secteur, car les distances sont courtes et

- les moyens de transports adéquats: il faut en moyenne une heure pour aller de Port Weller à Port Colborne.
- (ii) *Le lac Érié* (y compris ses eaux non désignées) ne comporte, en moyenne, qu'une navigation en eaux libres et dont la sécurité est encore accrue par la pratique de routes distinctes vers l'amont et vers l'aval. Sauf par conditions défavorables, un pilote dispose amplement de temps pour se reposer en cours de route, après avoir donné ses ordres et remis la responsabilité à l'officier de quart. Il ne la reprend personnellement que dans le passage Pelée, à l'entrée ou à la sortie de Port Colborne ou autres ports du lac Érié et dans les chenaux d'accès étroits, à Toledo ou Détroit, à la fin ou au début d'un trajet de lac. La nature du volume de travail des pilotes dans ce secteur de la circonscription n° 2, y compris la plupart de ses eaux désignées, ne se compare en rien à celle du volume de travail dans la circonscription n° 1, et en partie seulement dans le lac Ontario, car il se fait beaucoup de pilotage dans les eaux restreintes, à l'extrémité occidentale du lac Érié.
- (iii) Dans le *secteur occidental* de la circonscription, qui chevauche le secteur du lac Érié, décrit précédemment, du fait de l'absence de station d'embarquement à l'extrémité occidentale du lac, on n'y fait que du pilotage fluvial et portuaire. Le pilote doit apporter une attention constante et n'a que peu d'occasions de se reposer vraiment. Bien que les caractéristiques physiques du chenal et des ports ne présentent pas de difficultés aussi sérieuses que celles de la circonscription de Montréal, la densité du trafic crée des risques de navigation inhabituels.

Comme pour la circonscription n° 1 (Cf. pp. 246-247), il a été difficile d'obtenir des statistiques sûres. On n'a pu ventiler les affectations dans les eaux désignées et celles dans les eaux non désignées mais, chaque fois qu'il a été possible, on a fait la distinction entre pilotes canadiens et américains. C'est un point important pour montrer, jusqu'en 1968, l'influence de chaque groupe de pilotes sur le volume de travail (donc, sur les droits de pilotage gagnés), qui provient des variantes des règles de travail applicables aux congés, du point de relève obligatoire pour les pilotes canadiens à l'écluse n° 7, de la motivation différente des deux groupes résultant de la disparité fondamentale des modes de rémunération et, en 1969, de l'effet de la division *de facto* de la circonscription.

Le tableau suivant indique le volume de travail global des pilotes de la circonscription n° 2 (à l'exclusion des pilotes des lacs Huron et Michigan).

VOLUME DE TRAVAIL DES PILOTES DE LA CIRCONSCRIPTION N° 2*

Année	Pilotes	Nombre d'affectations†	Durée des affectations‡ (heures)			Total
			Eaux désignées	Eaux non désignées	Retenues et retards	
1961	Total.....	3,537§	n/a	n/a	n/a	n/a
1962	Total.....	3,517	n/a	n/a	n/a	190,858.9
1963	Canadiens.....	2,763	36,379.4	21,841.3	35,486.6	93,707.3
	Américains.....	1,754	27,748.6	21,750.0	33,481.9	82,970.6
	Total.....	4,517	64,128.1	43,591.3	68,968.5	176,677.9
1964	Canadiens.....	3,232	38,279.6	19,803.4	32,122.2	90,205.2
	Américains.....	2,485	33,850.4	25,622.7	39,712.9	99,186.0
	Total.....	5,717	72,130.0	45,426.1	71,835.1	189,391.2
	Port Weller.....	641	974.5	néant	19.9	994.4
	Total.....	6,358	73,104.5	45,426.1	71,855.0	190,385.6
1965	Canadiens.....	3,862	45,617.1	24,793.5	39,410.6	109,821.2
	Américains.....	2,754	36,254.3	33,293.9	46,589.4	116,137.6
	Total.....	6,616	81,871.4	58,087.4	86,000.0	225,958.8
1966	Canadiens.....	3,524	37,642.5	20,282.2	34,098.7	92,023.4
	Américains.....	2,261	31,471.0	22,155.7	36,594.8	90,221.5
	Total.....	5,785	69,113.5	42,437.9	70,693.5	182,244.9
1967	Canadiens.....	3,143	30,664.4	17,650.0	27,474.1	75,788.5
	Américains.....	2,279	27,233.6	23,893.3	31,126.3	82,253.2
	Total.....	5,422	57,898.0	41,543.3	58,600.4	158,041.7
1968	Canadiens.....	3,523	34,064.0	18,701.7	29,060.2	81,825.9
	Américains.....	2,134	22,819.5	16,028.9	27,542.6	66,391.0
	Total.....	5,657	56,883.5	34,730.6	56,602.8	148,216.9
1969	Canadiens.....	4,604	30,447.4	12,579.5	3,156.0	46,182.9
	Américains.....	3,072	18,732.3	14,503.3	32,447.1	65,682.7
	Total.....	7,676	49,179.7	27,082.8	35,603.1	111,856.6
1970	Canadiens.....	4,409	31,501.6	12,122.2	3,507.0	47,130.8
	Américains.....	2,830	18,636.1	12,121.1	21,816.4	52,573.6
	Total.....	7,239	50,137.7	24,243.3	25,323.4	99,704.4

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièces 1215, 1542 (nombre d'affectations en 1961-1962) et 1298 (total des heures d'affectations en 1962).

*A l'exclusion des pilotes des lacs Huron et Michigan.

†Y compris les mouvements et les annulations.

‡Y compris les mouvements (on ne tient pas compte du temps pour les annulations).

§Dans le nombre de 3,728 affectations indiqué dans la pièce 1542, on a inclus par erreur 191 affectations de la circonscription n° 1 pour le lac Ontario, à partir de Port Weller.

Ce tableau appelle quelques remarques, entre autres:

—Ces statistiques tiennent compte des mouvements et des annulations. Leur nombre est peu élevé, surtout du fait, qu'aux fins du tarif, un mouvement dans un port de la circonscription n° 2 est considéré comme un trajet partiel (Cf. p. 312). C'est pourquoi les statistiques sur les mouvements ne comprennent que ceux qui sont effectués dans les ports des eaux non désignées; c'est ainsi qu'en 1969, les statistiques relatives aux droits de trajets comprenaient de tels postes pour 155 trajets Détroit/Détroit et 189 trajets Toledo/Toledo; le rapport de 1968 indique que les pilotes effectuèrent 41 mouvements d'une durée totale de 53.9 heures et qu'il y eut en tout 12 annulations.

—L'accroissement du nombre d'affectations depuis 1963 est dû surtout au point de relève obligatoire établi à l'écluse n° 7 pour les pilotes canadiens. En moyenne, les pilotes américains reçoivent moins d'affectations, mais elles durent plus longtemps (Cf. aussi année 1965, tableau p. 288).

—Les conséquences de la réorganisation de la circonscription, en 1969, sont bien évidentes. Le nombre d'affectations a sensiblement augmenté, en dépit de la diminution substantielle, après 1966, de la demande de pilotage qui reste à peu près au même niveau qu'en 1968 (Cf. pp. 106 à 110). Cela est dû à l'établissement d'un point de relève obligatoire à Port Colborne, pour les pilotes américains, et à Détroit, pour les pilotes canadiens. Fait significatif, le nombre global des droits de trajet n'a pas varié (Cf. tableau, p. 286). Les heures de retenue des pilotes canadiens (mis à part les deux pilotes affectés aux ports canadiens du secteur occidental) ont été considérablement réduites, du fait que ces services se bornent maintenant au secteur du canal Welland et aux transits complets dans le lac Érié. Toutefois, les retenues constituent encore un problème pour les pilotes américains qui reçoivent des affectations pour les ports du lac Érié et pour les ports américains du secteur occidental.

—Les conséquences de la prise en charge d'affectations de lac par les pilotes de lac (ailleurs que dans le lac Érié) apparaissent dans la diminution des heures d'affectation dans les eaux non désignées et des retenues à partir de 1966.

Les statistiques détaillées accessibles pour 1967, 1968 et 1969 ont permis d'établir le tableau suivant qui indique la répartition du volume de travail des pilotes de la circonscription n° 2 (à l'exception des pilotes de lac), tant au point de vue du nombre des droits de trajets que de celui des heures de service. Une affectation coïncide généralement avec un droit de trajet (sauf en cas d'affectation conjointe de deux pilotes) mais, par suite

PILOTES DE LA CIRCONSCRIPTION N° 2*—RÉPARTITION DU VOLUME DE TRAVAIL

Secteur d'affectation	Pilotes	1967				1968				1969			
		Durée des affectations		Durée des affectations		Durée des affectations		Durée des affectations		Durée des affectations		Durée des affectations	
		Nombre de droits de trajet	Trajets	Retenues et retards	Trajets	Retenues et retards	Trajets	Retenues et retards	Trajets	Retenues et retards	Nombre de droits de trajet	Trajets	Retenues et retards
Lac Ontario	Canadiens.....	13	90.5	9.5	16	75.1	10.0	24	106.5	4.0	24	106.5	4.0
	Américains.....	43	353.4	60.8	11	18.3	néant	néant	néant	néant	néant	néant	néant
	Total.....	56	443.9	70.3	27	93.4	10.0	24	106.5	4.0	24	106.5	4.0
Canal Welland	Canadiens.....	2,774	16,996.5	535.0	3,058	19,465.1	870.8	4,477	24,740.5	850.9	4,477	24,740.5	850.9
	Américains.....	1,669	12,750.7	615.6	1,598	10,770.9	486.7	26	79.2	93.7	26	79.2	93.7
	Total.....	4,443	29,747.2	1,150.6	4,656	30,236.0	1,357.5	4,503	24,819.7	944.6	4,503	24,819.7	944.6
Lac Érié (eaux non désignées)	Canadiens.....	1,578	15,003.4	8,351.3	1,682	16,928.6	9,658.1	1,064	12,473.0	588.4	1,064	12,473.0	588.4
	Américains.....	1,612	16,000.4	7,841.9	1,352	13,620.5	9,075.2	1,649	14,477.0	173.1	1,649	14,477.0	173.1
	Total.....	3,190	31,003.8	16,193.2	3,034	30,549.1	18,733.3	2,713	26,950.0	761.5	2,713	26,950.0	761.5
Secteur occidental	Canadiens.....	2,313	13,666.0	17,550.6	2,406	14,598.9	18,006.1	1,212	5,706.9	1,539.6	1,212	5,706.9	1,539.6
	Américains.....	2,581	14,482.9	19,527.9	2,159	12,048.6	17,237.1	3,798	18,653.1	19,435.9	3,798	18,653.1	19,435.9
	Total.....	4,894	28,148.9	37,078.5	4,565	26,647.5	35,243.2	5,010	24,360.0	20,975.5	5,010	24,360.0	20,975.5
Lacs Huron et Michigan	Canadiens.....	95	2,546.4	1,027.7	57	1,679.9	515.2	néant	néant	néant	néant	néant	néant
	Américains.....	304	7,453.9	3,080.1	91	2,413.4	795.9	néant	néant	néant	néant	néant	néant
	Total.....	399	10,000.3	4,107.8	148	4,093.3	1,311.1	néant	néant	néant	néant	néant	néant
Total général.....		12,982	99,344.1	58,600.4	12,430	91,619.3	56,655.1	12,250	76,236.2	22,685.6	12,250	76,236.2	22,685.6

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1215.

*A l'exclusion des pilotes des lacs Huron et Michigan.

de la nature particulière de la circonscription n° 2, une affectation (trajet) compte, dans la plupart des cas, pour un certain nombre de droits de trajet; p. ex., avant 1969, une affectation (trajet) pour un transit de l'écluse n° 7 à Port Huron comptait pour trois droits de trajet: un droit désigné pour le transit de l'écluse n° 7 à Port Colborne, un droit non désigné, de Port Colborne au Haut-fond Sud-Est et un droit désigné, de ce point à Port Huron. C'est ce qui explique le nombre global plus élevé.

Ce tableau appelle les remarques suivantes:

—Avant 1969, on donnait les affectations aux pilotes de la circonscription n° 2, sans égard à la nationalité, sur la base d'un tour de rôle strict; le secteur auquel était affecté un pilote à un moment donné dépendait uniquement de la demande de pilotage à ce moment et du rang qu'il occupait sur la liste de cette station. C'est la raison pour laquelle, avant 1969, les pilotes américains ou canadiens étaient appelés, sans distinction, à fournir des services de pilotage dans les cinq secteurs. La différence du nombre d'affectations des deux groupes provient surtout de la différence de leur effectif (Cf. p. 197) et, dans une bien moindre mesure, du fait que certains pilotes américains peuvent n'avoir pas demandé à être relevés à l'écluse n° 7.

—En 1969, la situation est cependant bien différente. Il semble qu'il y ait eu une courte période de rodage; mais les effets de la réorganisation sont évidents: les pilotes de la circonscription sont dispensés des affectations de lac et les pilotes canadiens et américains ne se partagent plus les affectations du canal Welland. La répartition apparente dans le secteur occidental s'explique du fait que les transits dans le lac Érié, tombant désormais sous la compétence exclusive des pilotes du canal Welland, comprennent un droit de trajet désigné dans le secteur occidental, c.-à-d. pour la partie du transit du Haut-fond Sud-Est au point de relève de Détroit (et pour le port de Détroit, dans le cas d'un trajet vers l'amont) et, dans une bien moindre mesure, du fait d'avoir désigné deux pilotes canadiens pour les ports canadiens de ce secteur. Sur les 26 affectations apparaissant comme ayant été effectuées par des pilotes américains dans le secteur du canal Welland, 17 eurent, en fait, lieu à Port Colborne, celui-ci relevant de leur compétence pour les affectations dans le lac Érié.

—Les retenues et retards ont lieu surtout dans le secteur occidental, comme le montrent clairement les statistiques de 1969. De longues retenues et de longs retards se produisent encore, mais dans le seul secteur occidental et au cours des affectations des pilotes américains.

Les augmentations ou diminutions annuelles du volume de travail global ne signifient pas nécessairement des fluctuations semblables dans le volume de travail individuel des pilotes, car leur effectif fut augmenté de temps à autre pour répondre à l'accroissement de la demande (Cf. p. 197) et lorsque celle-ci diminua, les vacances créées par l'élimination normale ne furent pas remplies. Au lieu de prendre comme base le nombre de «pilotes en activité», on obtint la moyenne statistique suivant la méthode employée pour les pilotes de la circonscription n° 1 (Cf. p. 250), c.-à-d. en prenant la moyenne du volume de travail de 80% des pilotes les plus actifs. On a choisi 1965 parce que c'est l'année où le volume de travail global fut le plus élevé, 1968 pour indiquer le volume de travail réel avant la réorganisation, et 1969 pour montrer les conséquences qu'entraîna la réorganisation pour chaque pilote.

VOLUME DE TRAVAIL MOYEN DE 80% DES PILOTES LES PLUS ACTIFS

Année	Durée de la saison de navigation* (jours)	Nombre moyen d'affectations par pilote		Durée moyenne des affectations (heures)						
				Par année				Par jour	Par affectation	
				Par saison	Par jour	Eaux désignées	Eaux non désignées			Retenues et retards
1965	Can.	245	93.6	0.4	1,102.9	588.7	952.9	2,644.5	10.8	28.3
	Amér.	240	75.5	0.3	1,015.3	903.7	1,289.9	3,208.9	13.4	42.5
	Total		84.9	0.3	1,061.1	739.2	1,113.8	2,914.1	12.0	34.3
1968	Can.	242	79.1	0.3	774.5	441.2	684.8	1,900.5	7.9	24.0
	Amér.	242	71.0	0.3	767.3	544.3	933.3	2,245.0	9.3	31.6
	Total		75.8	0.3	771.6	483.4	786.7	2,041.7	8.4	26.9
1969	Can.	245	109.6	0.4	727.5	304.2	76.5	1,108.2	4.5	10.1
	Amér.	245	119.5	0.5	554.0	509.8	1,104.5	2,168.3	8.9	18.1
	Total		113.8	0.5	654.8	390.4	507.6	1,552.8	6.3	13.6

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièces 1215 et 1542.

*La durée (jours) de la saison de navigation de 1965 différant pour les pilotes canadiens et les pilotes américains, on en a établi le total moyen à 242.6 pour déterminer les moyennes «par jour».

De ce tableau, on déduit les remarques suivantes:

—Lorsque l'on compare les chiffres de 1965 et ceux de 1969, la conséquence du retrait des affectations des pilotes de circonscription dans le lac Ontario et dans les lacs Huron et Michigan

devient évidente: le nombre total des affectations par saison et par pilote a augmenté de 34.0%, mais le nombre total annuel des heures passées en affectation a diminué de 46.7%.

—D'après les statistiques de 1965, on constate les effets conjugués du point de relève non obligatoire à l'écluse n° 7 pour les pilotes américains et de leur intérêt à travailler plus longtemps: ils réunirent, en moyenne, moins d'affectations, mais plus d'heures de service que leurs homologues canadiens.

—L'effet de la réorganisation de 1969 est également évident. Les points de relève obligatoire de Port Colborne et au large de Détroit donnèrent lieu à un plus grand nombre de courtes affectations. Le fait d'avoir alloué aux pilotes canadiens le secteur du canal Welland et les transits du lac Érié s'est traduit par la suppression presque complète des retenues et retards qu'ils subissaient auparavant. D'autre part, les pilotes américains, chargés maintenant de la presque totalité du pilotage dans les ports du secteur occidental intermédiaire et du lac Érié sont retenus et retardés plus souvent.

Contrairement à la circonscription n° 1, un grand nombre d'affectations commencent ou se terminent dans les ports de la circonscription ou du lac Érié. Vu que les statistiques accessibles (pièce 1215) sont basées sur les droits de trajets, il est impossible de déterminer avec certitude le pourcentage des transits complets entre Port Weller et Port Huron; mais la comparaison des statistiques relatives à chaque secteur en donne une bonne idée. Ainsi, en 1969:

—Dans le secteur du canal Welland, 96% des droits de trajets concernent des trajets de Port Weller à l'écluse n° 7 et de l'écluse n° 7 à Port Colborne.

—Dans les eaux non désignées du lac Érié, 57% des droits de trajets concernent des transits complets entre Port Colborne et le Haut-fond Sud-Est, et le port le plus actif est Cleveland; 29% des trajets dans le lac Érié le concernaient.

—Dans le secteur occidental, 63% des droits de trajets visent des trajets entre le Haut-fond Sud-Est et Détroit et entre ce dernier et Port Huron; les ports les plus actifs sont Détroit et Toledo mais, comme il n'existe pas de statistiques distinctes entre le point de relève de Détroit et ce port, il est impossible de déterminer le pourcentage attribuable à Détroit en tant que port.

Le tableau suivant donne le nombre des affectations les plus fréquentes en 1969:

Trajets	Nombre de droits de trajets	Durée moyenne (retenues exclues) (heures)
Port Weller—Écluse n° 7.....	2,157	6.1
Écluse n° 7—Port Colborne.....	2,169	5.1
Port Colborne—Haut-fond Sud-Est.....	1,534	11.5
Port Colborne—Cleveland.....	315	12.5
Port Colborne—Buffalo.....	73	2.9
Haut-fond Sud-Est—Buffalo.....	45	15.2
Haut-fond Sud-Est—Cleveland.....	481	3.5
Cleveland—Buffalo.....	13	12.9
Haut-fond Sud-Est—Détroit.....	1,593	4.8
Haut-fond Sud-Est—Port Huron.....	46	10.0
Port Huron—Détroit.....	1,555	6.1
Haut-fond Sud-Est—Toledo.....	456	4.6
Port Huron—Toledo.....	29	9.9
Détroit—Toledo.....	285	4.7

Ces statistiques ne donnent qu'une idée partielle du volume de travail réel, car on n'y tient pas compte du temps pris par les pilotes pour rejoindre une affectation et en revenir ou pour aller d'une station à une autre où ils sont transférés. Mises à part les distances, les déplacements entre stations donnent lieu à une situation sensiblement la même que dans les autres circonscriptions; mais la durée des déplacements pour rejoindre une affectation ou en revenir est un facteur particulier sans analogue ailleurs dans les Grands Lacs (sauf dans les eaux non désignées), ni même au Canada. La cause en est le nombre de ports de la circonscription et du lac Érié, surtout dans le secteur occidental, qu'il faut desservir à partir de stations de pilotage éloignées (Cf. p. 179). Malheureusement, dans les statistiques accessibles, on néglige de tenir compte de cet accroissement notable du volume de travail. La division *de facto* de la circonscription, en 1969, a pratiquement éliminé ce problème pour les pilotes du canal Welland et l'établissement d'une station de pilotage à Détroit a réduit la durée des déplacements, ainsi que les retenues et les retards.

(4) SECTEUR DES LACS HURON ET MICHIGAN

a) Procédures opérationnelles

L'évolution des procédures opérationnelles dans le secteur des lacs Huron et Michigan a suivi la même orientation que dans le lac Ontario, mais plus tardivement, et elle n'est pas encore aussi accentuée. On procéda

d'abord, en 1964, à la formation officieuse d'un groupe de pilotes de lac pour ce secteur, à titre d'apprentis de la circonscription n° 2, ce qui explique que parfois, jusqu'en 1967, certains de ces pilotes de lac pilotaient encore dans la circonscription. Graduellement, pour les affectations dans les lacs Huron et Michigan, ils remplacèrent les pilotes de la circonscription n° 2 et depuis 1969, ceux-ci en sont complètement dispensés. Il n'en est pas de même pour les pilotes de la circonscription n° 3 qui continuent à fournir ces services aux termes des règles de travail communes (Cf. p. 187); de fait, leur participation s'est accrue substantiellement en 1969, bien que les règles de travail donnent la priorité aux pilotes de lac sur ceux de la circonscription, ce qui indique simplement que le nombre de ceux-là est insuffisant pour répondre à la demande. Si on doit maintenir le pilotage dans les eaux libres des Lacs cet état de choses devrait être corrigé de sorte que les pilotes de circonscription soient seulement affectés aux eaux désignées pour lesquelles ils sont spécialement formés.

Comme dans le lac Ontario, les opérations de pilotage dans le secteur des lacs Huron et Michigan relèvent conjointement des autorités administratives responsables des stations d'embarquement des circonscriptions les plus proches. Elles ont établi des règles de travail communes, afin de coordonner leurs opérations—la dernière version date du 25 octobre 1963 (Cf. p. 186). En vue de réduire autant que possible les retenues aux ports importants du lac Michigan et la durée des déplacements des pilotes pour ces ports, les deux autorités administratives ont établi une station de pilotage commune à Chicago.

Les règles de travail inter-centres contiennent très peu de dispositions. Elles comportent les mêmes caractéristiques opérationnelles que celles adoptées pour le lac Ontario. Les pilotes de lac doivent normalement assurer les affectations de lac et l'on ne fait appel aux pilotes de la circonscription que lorsque d'autres pilotes ne sont pas disponibles à la station d'embarquement de leur circonscription, soit pour une affectation de lac, soit pour une affectation de retour. Un pilote de circonscription doit être renvoyé à sa station si l'on ne prévoit pas pour lui une affectation dans les 12 heures qui suivent son arrivée à la station, à la fin de son affectation de lac. Étant donné la nature du pilotage dans les eaux libres, il n'y a pas de période automatique de repos entre les affectations; mais, si un pilote se sent fatigué, on lui accordera un repos de 12 heures s'il le demande dès son arrivée. Chacune des trois stations tient une liste distincte de pilotes de lac qui reçoivent leur affectation suivant un tour de rôle strict.

Les observations faites aux pages 261 à 263 sur les différences fondamentales des opérations de pilotage dans les eaux désignées et dans les eaux non désignées sont valables ici et la situation concernant le pilotage présaisonnier et postsaisonnier est la même que dans les circonscriptions n° 1 et n° 2 (Cf. pp. 244 et 262).

b) Volume de travail

Le tableau suivant indique la répartition du volume de travail entre les pilotes des lacs Huron et Michigan. On n'a pas fait de distinction de nationalité—qui ne signifierait rien dans le contexte local, puisque les règles d'affectation ne comportent aucune disposition d'exception sur cette base. Le tableau est fondé sur des statistiques portant sur les droits de trajet et de retenue, puisque les statistiques relatives aux affectations ne séparent pas les affectations de lac dans ce secteur des autres affectations de lac assurées ailleurs par des pilotes des circonscriptions n^{os} 2 et 3.

RÉPARTITION DU VOLUME DE TRAVAIL DANS LES LACS HURON ET MICHIGAN*

Année	Secteur d'affectation	Nombre de droits de trajets	Durée des affectations (heures)		
			Pilotage	Retenue	Temps total
1967	Circonscription n ^o 2.....	399	10,086.5	4,107.8	14,194.3
	Lacs Huron et Michigan.....	771	16,984.2	7,496.7	24,480.9
	Circonscription n ^o 3.....	577	12,063.3	n/a	n/a
	Total.....	1,747	39,134.0	n/a	n/a
1968	Circonscription n ^o 2.....	148	4,116.7	1,311.1	5,427.8
	Lacs Huron et Michigan.....	1,014	21,907.7	4,750.4	26,658.1
	Circonscription n ^o 3.....	597	13,401.1	2,890.1	16,291.2
	Total.....	1,759	39,425.5	8,951.6	48,377.1
1969	Circonscription n ^o 2.....	néant	néant	néant	néant
	Lacs Huron et Michigan.....	784	23,110.7	3,550.9	26,661.6
	Circonscription n ^o 3.....	795	17,347.5	3,211.8	20,559.3
	Total.....	1,579	40,458.2	6,762.7	47,220.9

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1215.

*Basée sur les droits de trajets et de retenue.

Le nombre d'affectations par pilote de lac s'est accru notablement mais le volume de travail global est demeuré pratiquement le même. La cause majeure en est le retrait, pour les affectations de lac, des pilotes de la circonscription n^o 2 auxquels on donnait la priorité pour les trajets de retour et qui ne pouvaient recevoir d'une station ou d'un port hors circonscription qu'une affectation de retour à la station de pilotage de leur circonscription. En conséquence, les pilotes de lac reçurent les affectations pour d'autres ports hors circonscription où se produisaient des retenues et des retards. Les trajets occasionnels des pilotes de lac dans la circonscription

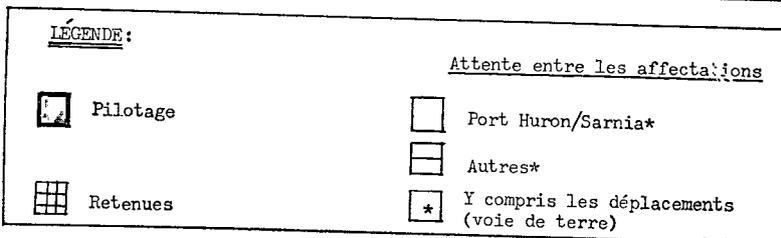
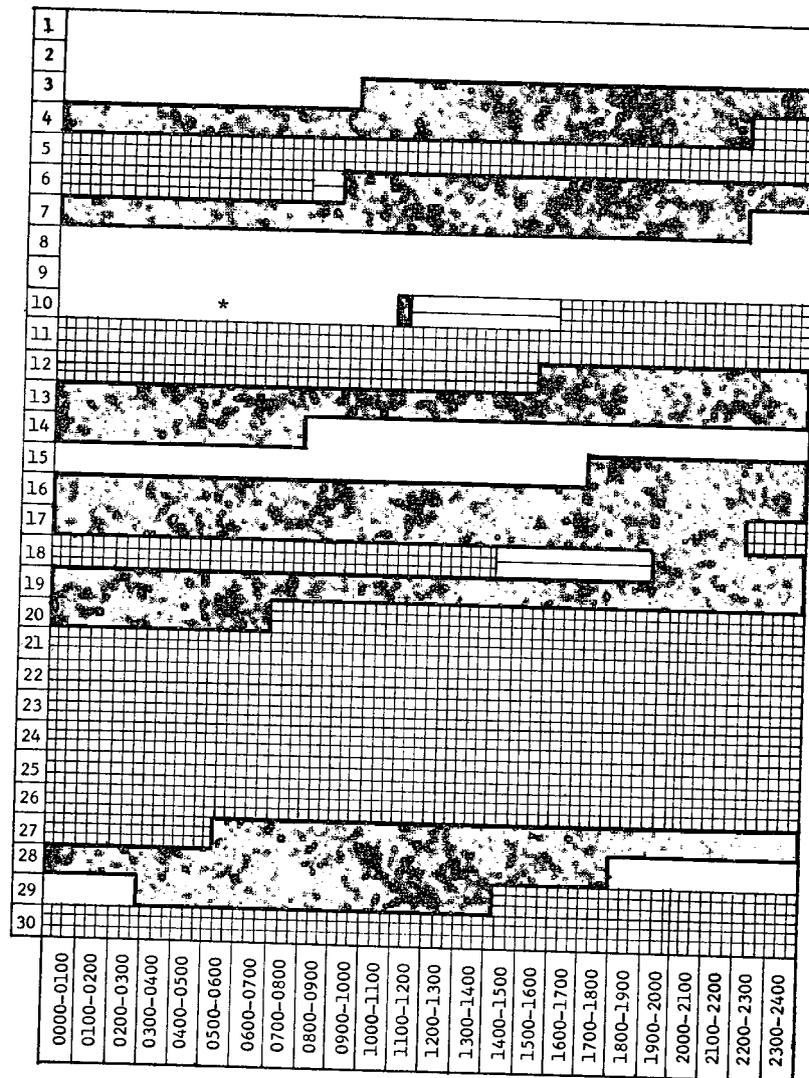
n^o 2, en tant que pilotes en formation, ont maintenant cessé. La moyenne quotidienne de leur volume de travail semble très élevée en comparaison de celle des pilotes de la circonscription, et la durée moyenne des affectations, très longue; en fait, aucune comparaison n'est possible, par suite de la différence fondamentale de la nature des opérations en cause (Cf. p. 282).

Le graphique de la page 294, qui indique le volume de travail du pilote le plus actif, M. Herman S. Burch, au cours de septembre 1964, mois, le moins chargé, constitue un cas typique de l'emploi du temps des pilotes des lacs Huron et Michigan. Le temps global de service—549.4 heures—a consisté en 252.3 heures à bord, dans des eaux non désignées, et 297.1 heures de retenue. Les statistiques fournies (pièce 1303) ne donnent pas le détail de chaque affectation. Un trajet aller-retour, entre la station d'affectation et un port hors circonscription, compte pour une seule affectation et le temps passé par un pilote dans un port hors circonscription, à la demande du navire, est traité comme une retenue et facturé comme telle. En conséquence, dans ce graphique, on a réparti arbitrairement les services de pilotage par moitié en trajets vers l'extérieur et en trajets de retour.

Voici le détail et la nature du temps de service du pilote Burch en septembre 1964:

- Au début du mois, partant de 00 h 00, le 1^{er} septembre, il a été en attente d'affectation à Port Huron durant 2 j 9 h 24 mn.
- Le 3 septembre, un trajet de Port Huron à Chicago lui prit 36.6 heures et il a été retenu sur le navire, probablement à Chicago, durant 34 heures.
- Le 6 septembre, il a attendu une heure à Chicago avant de recevoir une nouvelle affectation. Le trajet de retour à Port Huron a pris 37 heures.
- Il a ensuite attendu 2 j 10 h à Port Huron avant d'être finalement envoyé à Chicago par voie de terre ou par avion pour y effectuer un mouvement.
- Après une attente de quelques heures à Chicago, il a reçu une affectation de retour à Port Huron—88 heures: 40.7 heures de pilotage et 47.3 heures de retenue.
- Après un séjour de 38 heures à Port Huron, il a reçu une affectation pour Détour—69.1 heures: 53.1 heures de pilotage et 16 heures de retenue.
- Après une attente de 5 heures à Détour, il a reçu une affectation à un long trajet qui lui permit de retourner à Port Huron (avec, sans doute, une longue retenue due à une escale dans un port hors circonscription)—environ 10 jours: 72.7 heures de pilotage et 6 jours 22.2 heures de retenue.

VOLUME DE TRAVAIL DE HERMAN S. BURCH, PILOTE AMÉRICAIN DES LACS HURON ET MICHIGAN
SEPTEMBRE 1964



—A Port Huron, attente de 8.9 heures avant de recevoir une affectation pour Détour; elle n'était pas terminée à minuit le 30 septembre et elle avait alors duré 45.1 heures: 11.5 heures de pilotage et 33.6 heures de retenue.

Le tableau suivant indique les affectations de lac les plus fréquentes en 1969.

Trajets	Nombre de droits de trajets	Durée moyenne (retenues exclues) (heures)
Port Huron—Chicago.....	492	39
Port Huron—Milwaukee.....	210	33
Port Huron—Détour.....	221	13.7
Port Huron—Bay City.....	61	12.2
Port Huron—Green Bay.....	30	29
Détour—Chicago.....	56	25
Détour—Milwaukee.....	33	19.2
Détour—Green Bay.....	14	16.2
Chicago—Bay City.....	20	39.8
Chicago—Green Bay.....	19	23.1
Chicago—Milwaukee.....	205	8.2

Le tableau qui suit indique le volume de travail moyen des pilotes de lac déterminé de la même façon que pour les pilotes de la circonscription n° 1 (Cf. p. 251) pour les mêmes années.

VOLUME DE TRAVAIL MOYEN DE 80% DES PILOTES LES PLUS ACTIFS

Année	Durée de la saison de navigation* (jours)	Nombre moyen d'affectations par pilote		Durée moyenne des affectations (heures)					
				Par année				Par affectation	
				Eaux désignées	Eaux non désignées	Retenues et retards	Total		Par jour
1965	242.6	59.1	0.2	78.7	1,487.9	976.5	2,543.1	10.5	43.0
1968	242	94.5	0.4	1.4	1,753.3	393.1	2,147.8	8.9	22.7
1969	241	84.0	0.3	néant	2,270.0	371.7	2,641.7	11.0	31.4

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièces 1215 et 1542.
*La durée (jours) de la saison de navigation de 1965 différant pour les pilotes canadiens et les pilotes américains, on en a établi le total moyen pour déterminer les moyennes «par jour».

Ici encore, ces statistiques sur le volume de travail induisent en erreur du fait qu'on n'y tient pas compte ni du temps considérable passé en déplacements par les pilotes de circonscription lorsqu'ils doivent retourner,

d'une station ou d'un port hors circonscription, à la station de leur circonscription, ni du temps passé par les pilotes de toutes les catégories pour aller d'un port hors circonscription à une station de pilotage pour rejoindre un navire ou en revenir, après la fin de leur affectation, ni du temps de leurs déplacements lorsqu'ils sont transférés d'une station à une autre.

(5) CIRCONSCRIPTION N° 3 ET LAC SUPÉRIEUR

Dans la circonscription n° 3, les opérations sont encore dirigées suivant la conception de l'organisation initiale, c.-à-d. que les pilotes ont compétence exclusive dans un secteur des eaux désignées et, en outre, compétence dans les eaux non désignées contiguës, conjointement avec les pilotes de toute autre circonscription contiguë. En vertu de ces arrangements, les pilotes de la circonscription n° 3 ont compétence exclusive dans les eaux désignées, de Détour à Gros Cap, aussi bien que dans le lac Supérieur et ses ports, aucune autre circonscription n'étant contiguë au lac Supérieur. Toujours conformément à cette conception, ils participent aussi au pilotage dans les lacs Huron et Michigan, autrefois avec les pilotes de la circonscription n° 2 et avec les pilotes des lacs Huron et Michigan, après la création de ce groupe, et exclusivement avec ces derniers depuis 1969. Fait surprenant, en dépit de la priorité accordée aux pilotes des lacs Huron et Michigan sur les pilotes de la circonscription n° 3 au regard des affectations concernant ces lacs, les deux groupes se partagent presque également le volume de travail à cause du nombre insuffisant de pilotes de lac.

Les pilotes de la circonscription n° 3 sont plutôt des «officiers de navigation» que des pilotes au sens canadien du terme. Ils n'ont pas expérimenté la même évolution opérationnelle que les autres circonscriptions ont connue, par suite de circonstances particulières:

- transits dans la circonscription relativement courts, du fait que la distance du phare de la Pointe-aux-Iroquois au phare de la pointe Détour n'est que 57 milles (Cf. p. 92);
- absence de difficulté sérieuse de navigation;
- improbabilité de congestion du trafic, du fait qu'on effectue un seul éclusage et qu'on dispose de quatre écluses parallèles américaines et d'une petite écluse canadienne pour recevoir les navires;
- demande de pilotage comparativement peu élevée permettant aux pilotes de la circonscription, malgré leur petit nombre, de la satisfaire dans les eaux non désignées tout en restant disponibles pour leur service de circonscription.

Dans ces conditions exceptionnelles, aucun problème grave ne s'est posé et l'on s'en est tenu à la conception de l'organisation initiale.

On a établi des zones d'embarquement à chaque extrémité de la circonscription: dans le lac Huron, au large du feu du récif Détour, situé à l'entrée du passage Détour, et à l'extrémité aval du lac Supérieur, entre le feu du récif de Gros Cap et la bouée n° 45 qui se trouve juste à l'intérieur d'une ligne imaginaire tirée du phare de la Pointe-aux-Iroquois à l'île Jackson. Conformément aux arrangements pris par l'association des pilotes américains responsable du centre, le service de bateau-pilote est assuré à chaque station par des entrepreneurs privés (Cf. pp. 187-188).

Les deux principaux ports du lac Supérieur sont Duluth-Superior et Thunder Bay. Aucune zone d'embarquement spéciale n'existe et les pilotes embarquent et débarquent aux postes d'amarrage, ou dans les eaux libres, au large du port, près de la bouée de chenal, ou dans la zone de mouillage. Dans ces deux ports, des entreprises locales fournissent le service de bateau-pilote. Jusqu'à la modification du tarif, en 1970, le coût du service de bateau-pilote dans les eaux non désignées entrait dans des dépenses raisonnables de déplacement du pilote que les navires étaient tenus de payer en plus des droits de pilotage. Depuis 1970, tout est inclus dans les taux de pilotage.

a) Service d'affectation

Cette partie des Grands Lacs ne disposant pas d'un réseau de renseignements maritimes, la planification des opérations de pilotage est basée sur les E.T.A. que les navires doivent envoyer et sur d'autres informations transmises par les pilotes et les stations de pilotage entre elles.

La fourniture des services dans la circonscription n° 3 et dans le lac Supérieur est régie par les *Pool Working Rules and Dispatching Procedures Great Lakes Pilotage District No. 3*, modifiées le 1^{er} mars 1965 (pièce 1090b). Les procédures opérationnelles majeures sont résumées aux pages 189-190.

Par suite de la distance en cause, afin d'épargner du temps et des frais de déplacements aux pilotes et d'assurer leur disponibilité sur place, on considère, aux fins des opérations, la zone globale de la circonscription n° 3 et du lac Supérieur comme constituée de trois zones faisant fonction de circonscription—la rivière Sainte-Marie, le port de Duluth-Superior et le port de Thunder Bay—séparées par les eaux libres du lac Supérieur. Les pilotes de la circonscription n° 3 sont répartis en trois groupes de pilotes de zone et un groupe de pilotes d'affectations générales. Le règlement des affectations s'inspire à la fois des règles régissant les opérations de circonscription et celles des eaux non désignées; en règle générale, il appartient aux pilotes de la zone concernée d'assurer les affectations de cette zone, sauf en cas de pénurie de pilotes; les pilotes d'affectations générales assurent les affectations de lac, mais un pilote de zone a la priorité pour une affectation de lac lui

permettant de retourner dans sa zone; il retourne par voie de terre si l'on ne prévoit pas une telle affectation prochaine.

Les opérations combinées de la circonscription n° 3 et du lac Supérieur sont dirigées par trois stations de pilotage: la station principale de Duluth et les deux stations secondaires de Sault-Sainte-Marie et de Thunder Bay. Les services des pilotes de la circonscription n° 3 dans les lacs Huron et Michigan relèvent de la station de pilotage de Sault-Sainte-Marie, de celle de la circonscription n° 2, à Port Huron et de la station de pilotage commune, à Chicago, et ils sont régis par les *Joint (Interpool) Working Rules Great Lakes Pilotage Districts Nos. 2 and 3* (Cf. p. 189). Deux fois par jour, tous les bureaux échangent leurs informations, ce qui permet au bureau principal de Duluth de suivre de près la position de ses pilotes. Le bureau de Duluth procède à la facturation et à la perception des droits de pilotage.

A Sault-Sainte-Marie, on tient trois listes d'affectations: affectations de rivière, affectations de lac et déplacements locaux (comprenant les trajets partiels entre Sault-Sainte-Marie et Gros Cap). Un pilote indisponible sans autorisation est placé en tête de la liste pour les affectations de lac et en queue des deux autres. A Duluth-Superior et à Thunder Bay, on tient deux listes: une pour le pilotage portuaire et une autre pour les affectations de lac.

Un pilote d'affectations générales est placé sur la liste de la station où il débarque et doit rendre les mêmes services que les pilotes de la zone où il se trouve. Quand des transferts par voie de terre sont nécessaires, les pilotes d'affectations générales sur la liste doivent être choisis suivant leur ordre sur la liste avant qu'un pilote de zone ne soit transféré.

A l'ouverture de la saison de navigation, les pilotes de zone peuvent être transférés à Port Huron pour aider à faire face à la période de pointe initiale du trafic dans le lac Supérieur et les pilotes d'affectations générales apporteront leur aide comme pilotes de lac pour le trafic dans les lacs Huron et Michigan.

Normalement, le préavis minimal doit être donné 3 heures avant l'heure d'affectation ou une heure avant celle du départ du moyen de transport si le pilote doit rejoindre par voie de terre. Un pilote qui se présente à la fin d'une affectation a droit à une période de repos de 10 heures, à condition d'en faire la demande; dans ce cas, il n'est pas placé sur la liste d'affectation de zone ni sur celle de pilotage portuaire, mais il conserve son rang sur la liste des affectations de lac, étant donné qu'il aura amplement de temps pour se reposer au cours d'une telle affectation.

b) Volume de travail

Le volume de travail des pilotes de circonscription n° 3 présente toutes les caractéristiques de celui des pilotes de lac, du fait que les affectations de lac occupent la majeure partie de leur temps.

Le tableau suivant indique le volume de travail global des pilotes de la circonscription n° 3 (à l'exclusion des pilotes des lacs Huron et Michigan affectés à cette circonscription, en 1970). Les statistiques accessibles ne permettent pas de ventiler les affectations dans les eaux désignées et celles dans les eaux non désignées et encore moins d'établir des listes distinctes pour les lacs Huron et Michigan et le lac Supérieur. Le terme *Assignment* (affectation) dans ce tableau comprend des mouvements (qui sont nombreux; en 1969, p. ex., 749 mouvements, totalisant 1,404 h $\frac{1}{2}$) et des annulations (négligeables: 30, en 1969). On n'a fait aucune distinction entre pilotes canadiens et américains, une telle distinction ne répondant à rien dans le cadre de la circonscription n° 3.

VOLUME DE TRAVAIL DES PILOTES DE LA CIRCONSCRIPTION N° 3*

Année	Nombre d'affectations†	Durée des affectations ‡(heures)			Total
		Eaux désignées	Eaux non désignées	Retenues et retards	
1963.....	1,707	5,276.9	20,494.2	10,100.9	35,872.0
1964.....	2,177	8,607.4	22,694.9	7,906.3	39,208.6
1965.....	2,349	8,654.7	22,567.4	4,919.0	36,141.1
1966.....	2,275	6,458.2	25,065.6	5,611.1	37,134.9
1967.....	1,739	5,219.3	24,303.0	6,138.7	35,661.0
1968.....	2,070	3,911.8	21,514.0	3,757.4	29,183.2
1969.....	2,290	3,092.2	25,342.2	4,041.8	32,476.2
1970.....	1,868	3,719.9	22,460.9	3,426.5	29,607.3

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1215.

*Canadiens et Américains, à l'exclusion des pilotes des lacs Huron et Michigan.

†Y compris les mouvements et les annulations.

‡Y compris les mouvements (on ne tient pas compte du temps pour les annulations).

La diminution des opérations de pilotage (Cf. pp. 104 et suiv.) s'est traduite par celle du volume de travail de circonscription mais, d'autre part, le volume de travail dans les eaux non désignées est demeuré généralement stable, sauf dans la période de pointe 1966. La demande moindre a été contrebalancée par la diminution du nombre de détenteurs de certificat «B» (Cf. pp. 151 à 153). L'accroissement du volume de travail dans les eaux non désignées, en 1969, est attribuable au retrait des pilotes de la circonscription n° 2 du secteur des lacs Huron et Michigan (Cf. tableau, p. 286).

Les statistiques détaillées accessibles pour 1967, 1968 et 1969 ont permis d'établir (comme pour les autres circonscriptions et zones) un tableau indiquant la répartition du volume de travail des pilotes de la circonscription n° 3, aussi bien du point de vue du nombre des droits de trajets que des heures de service. Les statistiques sur les droits de trajets ne comprennent ni les mouvements ni les annulations. Il est surprenant de constater que les affectations dans les lacs Huron et Michigan ont toujours représenté une part substantielle du volume de travail de ces pilotes; en 1969, p. ex., 48.3% des droits de trajets et 60.8% du total des heures de pilotage. Il faut remarquer qu'ils ont dû, cette année-là, se charger de la partie du volume de travail des lacs Huron et Michigan qui revenait auparavant aux pilotes de la circonscription n° 2, parce qu'on n'avait pas augmenté l'effectif des pilotes de lac dans la proportion voulue. Il faut être très prudent quand on compare les statistiques relatives au volume de travail avec celles des autres circonscriptions ou zones, car les caractéristiques et la nature de celui-ci diffèrent.

PILOTES DE LA CIRCONSCRIPTION N° 3*—RÉPARTITION DU VOLUME DE TRAVAIL

Année	Secteur d'affectation	Nombre de droits de trajets	Durée des affectations (heures)	
			Affectations (trajets)	Retenues et retards
1967	Lacs Huron et Michigan.....	578	11,870.9	n/a
	Circonscription n° 3.....	770	5,217.0	n/a
	Lac Supérieur.....	508	11,229.1	n/a
	Total.....	1,856	28,317.0	n/a
1968	Lacs Huron et Michigan.....	597	13,399.9	2,890.1
	Circonscription n° 3.....	607	3,911.8	284.6
	Lac Supérieur.....	320	6,641.8	582.7
	Total.....	1,524	23,953.5	3,757.4
1969	Lacs Huron et Michigan.....	795	16,449.7	3,211.8
	Circonscription n° 3.....	504	3,092.7	215.8
	Lac Supérieur.....	346	7,492.3	791.6
	Total.....	1,645	27,034.7	4,219.2

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1215.
*A l'exclusion des pilotes des lacs Huron et Michigan.

Les statistiques moyennes, obtenues par la méthode utilisée pour la circonscription n° 1 (Cf. p. 251), et pour les mêmes années, s'établissent comme suit:

VOLUME DE TRAVAIL MOYEN DE 80% DES PILOTES LES PLUS ACTIFS

Année	Durée de la saison de navigation* (jours)	Nombre moyen d'affectations par pilote		Durée moyenne des affectations (heures)					
				Par année			Total	Par jour	Par affectation
				Eaux désignées	Eaux non désignées	Retenues et retards			
1965	233.7	131.7	0.6	490.8	1,245.6	269.1	2,005.5	8.6	15.2
1968	234	103.9	0.4	273.9	1,372.2	226.7	1,872.8	8.0	18.0
1969	241	117.9	0.5	195.0	1,544.1	226.7	1,965.8	8.2	16.7

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièces 1215 et 1542.

*La durée de la saison de navigation de 1965 différant pour les pilotes canadiens et les pilotes américains, on a établi le total moyen pour déterminer les moyennes « par jour ».

Le volume de travail individuel en rapport du nombre d'affectations a quelque peu diminué depuis 1965, bien que le nombre des pilotes de la circonscription n° 3 ait diminué de deux (Cf. p. 198). Le nombre total des heures de travail n'a pas varié, mais la nature du service de pilotage s'est modifiée notablement: on a observé une diminution de 60.3% du temps passé dans les eaux désignées, mais une augmentation correspondante du temps passé dans les eaux des lacs Huron et Michigan, où les services de pilotage sont de même nature que dans le lac Ontario (Cf. pp. 258 et suiv.), mais d'une plus grande durée à cause de l'étendue des lacs.

Très peu de long-courriers touchent les ports intermédiaires de la circonscription n° 3, et presque toutes les affectations concernent des transits complets dans la circonscription. La ventilation des affectations (trajets) pour 1969 l'illustre bien (pièce 1215):

	Nombre	%
Trajets complets (entre Détour et Gros Cap).....	457	90.7
Trajets partiels (Détour à Sault-Sainte-Marie).....	31	6.2
Gros Cap à Sault-Sainte-Marie.....	15	3.0
Autres.....	1	0.1
	504	100.0

Pour une comparaison avec le trafic dans la circonscription n° 1, se référer au tableau de la page 249.

La durée moyenne d'un transit complet était de 6.3 heures; celle d'un trajet partiel de Détour à Sault-Sainte-Marie, 6.4 heures, puisqu'il comprenait l'accostage ou l'appareillage; les 14 trajets partiels entre Gros Cap et Sault-Sainte-Marie (Ontario) prirent en moyenne 1.9 heure, et le seul trajet partiel de Gros Cap à Sault-Sainte-Marie (Michigan), 5.8 heures.

En 1969, le nombre des droits de trajets pour des affectations dans le lac Supérieur s'établit à 366. Voici les affectations les plus fréquentes, leur nombre global et leur durée moyenne:

Gros Cap-Duluth	250	24.3 heures
Gros Cap-Thunder Bay	88	17.1 heures
Duluth-Thunder Bay	28	14.2 heures

c) *Problème de la répartition équitable du volume de travail*

À l'époque des audiences de la Commission, on formula des plaintes au regard de la procédure opérationnelle alors en vigueur, pour le motif qu'elle ne permettait pas une juste répartition du volume de travail des pilotes, tant en nombre d'affectations qu'en temps global. Si l'on s'en rapporte à leur mode officiel de rémunération, il en résulte une différence substantielle de leurs revenus et, en conséquence, on reprochait au système de n'être pas conforme au principe fondamental de donner à tous les pilotes la même occasion de partager le volume de travail et les revenus.

COMMENTAIRE

Il serait possible d'améliorer la procédure, mais la plainte telle que formulée est mal fondée. Ceux qui se sont plaints oublient que le pilotage est un service rendu aux navires et que l'exigence primordiale est de répondre à leurs besoins au point et au moment voulus, au moindre prix. Ils perdent aussi de vue que deux affectations de pilotage ne sont jamais identiques, particulièrement dans la circonscription n° 3.

Si l'on avait respecté le principe fondamental régissant la définition des catégories d'opérations effectuées par les pilotes, c.-à-d. limiter le domaine d'activité de ceux-ci aux eaux restreintes afin qu'il correspondît à un tour de service normal (Cf. *Titre I*, pp. 524 et 527), le facteur temps aurait subsisté, mais sous une forme atténuée. En fait, même après la division *de facto* de la circonscription n° 2, ce problème se pose toujours dans le secteur occidental, à cause du grand nombre de trajets partiels et des nombreux facteurs qui, en faisant varier considérablement la durée d'affectations semblables, s'opposent à une répartition égale du volume de travail, soit en nombre d'affectations, soit en nombre global d'heures de service, parfois

même les deux simultanément. C'est un objectif impossible à atteindre dans le service de pilotage, parce que les facteurs déterminants sont hors du contrôle de l'autorité responsable. Celle-ci peut tenter de remédier à certaines inégalités par l'adoption de règles de travail établies en vue de répondre aux conditions locales, mais avec un succès partiel; c'est ainsi que dans les circonscriptions de pilotage du Saint-Laurent et n° 1 des Grands Lacs, à la demande des pilotes, les autorités administratives ont accepté le régime de la péréquation des trajets. Étant donné que la plupart des affectations sont semblables (transits complets) dans ces circonscriptions, le mode d'affectation extrêmement compliqué inhérent à ce régime permet une certaine égalité dans le nombre annuel d'affectations de chaque pilote, mais avec un grand écart dans la répartition du volume de travail au regard des heures de service (Cf. p. 298). (Cf. *Titre IV*, pp. 487-488, quant au point de vue de la Commission sur la valeur de ce régime.) Il va de soi que le principe de la péréquation des trajets ne peut s'appliquer dans le secteur occidental de la circonscription n° 2 où la majeure partie des affectations sont si différentes.

Comme l'a prouvé l'expérience, il faudrait adopter le régime qui assurera un traitement égal à tous les pilotes aux termes de règles de travail conçues en vue de répondre efficacement à la demande de pilotage dans tout le secteur d'opérations. Quelque variation dans le nombre ou la durée des affectations est inévitable. Les écarts sensibles résultant de l'affectation de certains pilotes à une zone ou une localité déterminées pourraient être rectifiés en réglant le nombre de ceux-ci ou en procédant à un roulement, ainsi qu'y pourvoient, p. ex., les règles de travail de la circonscription n° 2, pour les services de pilotage à Port Weller (Cf. pp. 271-272).

Quand les pilotes ne sont pas des salariés, le fond du problème réside dans la méthode fautive employée pour les rémunérer, c.-à-d. sur le travail exécuté plutôt que sur la disponibilité, comme si les pilotes étaient des entrepreneurs libres, bien qu'ils ne le soient pas. Les pilotes eux-mêmes s'en sont nettement rendu compte puisqu'ils ont généralement mis leurs revenus en commun, afin que tous les pilotes d'une disponibilité égale reçoivent une part égale, sans égard au nombre et à la durée de leurs affectations. Cette manière de procéder élimine tout problème, à condition que tous les pilotes du groupe appartiennent à la société de mise en commun, ce qui est le cas, p. ex., des pilotes canadiens et américains du lac Ontario. Des difficultés surgissent inévitablement lorsque tous les pilotes ne sont pas régis par les mêmes règles de mise en commun des revenus.

d) *Plaintes de l'autorité administrative de la circonscription n° 3 au sujet du manque de communications directes avec l'autorité canadienne*

L'une des recommandations faites par la *Lake Superior Pilots Association* à la Commission visait à ce qu'on lui accordât, en tant qu'autorité administrative de la circonscription n° 3, plus de pouvoir de décision à

l'échelon local. Lors des audiences de la Commission, ses représentants expliquèrent qu'elle songeait particulièrement à un moyen de communication directe avec le ministère des Transports, étant donné qu'elle dirige un service qui s'étend aux territoires canadien et américain et que les quelques pilotes canadiens, employés du ministère des Transports, relèvent de sa juridiction administrative et opérationnelle.

A cette époque, l'administrateur américain du pilotage dans les Grands Lacs avait informé l'association que toutes ses communications avec le ministère des Transports concernant le fonctionnement du centre autorisé dans la circonscription n° 3 devaient passer par le bureau de l'administrateur. D'après l'association, ces directives suscitaient des difficultés et rendaient impossible la solution adéquate de problèmes communs. P. ex., l'association estimait que la question de la participation égale des pilotes canadiens à toutes les phases des opérations de pilotage aurait pu être facilement réglée par des discussions directes avec le ministère des Transports.

Cette situation n'existait alors que dans la circonscription n° 3, puisque c'était la seule où le ministère des Transports n'était pas représenté au niveau de la circonscription (il n'y a aucun bureau canadien de pilotage dans la circonscription n° 3). La même situation risque maintenant de se présenter dans tous les circonscriptions et secteurs, étant donné qu'on a complètement abandonné le principe de dualité des autorités administratives locales.

La Commission estime qu'une autorité administrative locale doit avoir pleins pouvoirs pour traiter avec quiconque sur des questions relevant de sa juridiction exclusive, sans égard à la nationalité des parties en cause ou toutes autres fonctions qu'elles peuvent remplir. Dans le cas présent, le ministère canadien des Transports, vis-à-vis de l'association des pilotes, n'a pas été consulté en tant que l'une des deux autorités centrales de l'organisation du pilotage dans les Grands Lacs, mais seulement en tant qu'organisme directement responsable de l'administration locale. Le recours à l'autorité centrale comme simple intermédiaire semble être une procédure incommode et inadéquate. Si le ministère des Transports estimait avoir été injustement traité par l'association américaine des pilotes, il aurait pu, comme toute partie qui croit avoir été injustement traitée, discuter de la question avec l'Administrateur et, au besoin, avec le secrétaire au Transport. Il faut toutefois remarquer qu'en vertu de la législation des États-Unis, ni l'un ni l'autre ne peut s'ingérer dans une décision administrative de l'association, du moment qu'une telle décision relève de sa juridiction et qu'elle ne constitue pas un abus de pouvoir (l'administration centrale américaine n'a effectivement aucun pouvoir en matière d'opérations de pilotage). Cependant, l'intervention du ministère des Transports auprès de l'autorité centrale américaine aurait pu amener l'Administrateur à modifier le règlement régissant l'administration et le fonctionnement du centre de pilotage concerné.

16. ADMINISTRATION FINANCIÈRE, TAUX ET RÉMUNÉRATION DES PILOTES

PRÉAMBULE

Le financement des services conjoints de pilotage dans le réseau des Grands Lacs est régi par les principes suivants:

- le service doit être financièrement autonome;
- chaque gouvernement supporte respectivement les dépenses des administrations centrales.

Initialement, chaque bureau de pilotage (centre de pilotage) était une unité indépendante tant du point de vue comptable que du point de vue opérationnel. Elle finançait ses opérations par des déductions à la source sur les droits que gagnaient les pilotes pour les affectations données par ce bureau, la facturation et la perception incombant au bureau d'affectation. Cette procédure s'étant révélée coûteuse et inutilement compliquée, elle fut modifiée lors de la réorganisation des circonscriptions nos 1 et 2.

(1) COÛT AUX GOUVERNEMENTS

Toute dépense de pilotage non couverte par des revenus du pilotage est supportée par l'administration du pilotage de chaque pays (Cf. p. 163) dans les Grands Lacs, c.-à-d. aux États-Unis par la *Great Lakes Pilotage Administration*, autrefois entité administrative du département du Commerce, et maintenant du département du Transport, par l'entremise de la Garde côtière des États-Unis; au Canada, par la section du ministère des Transports responsable de l'application de la Partie VI de la Loi sur la marine marchande, qui assurait le service de Port Weller-Sarnia avant la création de la circonscription n° 2 et qui, sous l'autorité du Ministre, est devenue l'Administration canadienne du pilotage dans les Grands Lacs aux termes de la Partie VIA. Les gouvernements respectifs supportent les dépenses de ces administrations du pilotage, sauf la contribution négligeable que représentent les droits de certificats d'inscription des pilotes et de certificats d'aptitude des officiers de navires (Cf. p. 26).

La Commission n'a aucune information sur les sommes versées par le gouvernement des États-Unis pour le pilotage dans les Grands Lacs.

Les dépenses engagées par le ministère des Transports du Canada au titre du pilotage figurent globalement dans les *Comptes publics*. La fonction de l'Administration canadienne du pilotage des Grands Lacs n'ayant pas été confiée à une section du ministère des Transports spécialement établie à cette fin, mais à la Section du pilotage, en plus de ses autres fonctions, on ne dispose d'aucun moyen de déterminer avec précision la part des dépenses du ministère attribuables à sa fonction d'autorité de pilotage canadienne aux

termes de la Partie VIA, ou la partie du coût du bureau central d'Ottawa pouvant être attribuée aux circonscriptions de pilotage établies aux termes de la Partie VI. Dans ces conditions, la Commission a dû adopter une méthode arbitraire de répartition des dépenses du bureau central d'Ottawa entre les diverses circonscriptions de pilotage et les circonscriptions des Grands Lacs. L'expert-comptable de la Commission a pris comme base de calcul l'incidence du coût total du service aux armateurs dans chacune de ces circonscriptions sur le coût global du pilotage au Canada (pièce 1295 et *Titre I*, annexes, pp. 695 à 697). Voici les résultats pour les années 1961 à 1969:

Année	Coût total du bureau central (toutes circonscriptions)	Part du réseau des Grands Lacs
1961.....	\$ 84,000	\$24,994
1962.....	122,000	26,193
1963.....	114,000	25,285
1964.....	130,000	28,574
1965.....	148,000	34,617
1966.....	150,000	33,000
1967.....	211,000	46,420
1968.....	241,000*	53,020
1969.....	264,000*	58,080

*Y compris les dépenses au titre du «Groupe d'étude spécial sur le pilotage».

Contrairement au gouvernement des États-Unis, le gouvernement du Canada est lié aussi par des engagements financiers à l'échelon des opérations, non du fait qu'il ait accepté la fonction administrative des bureaux de pilotage placés sous la responsabilité canadienne (Cf. p. 72)—ceux-ci restent financièrement autonomes—mais à cause du mode de rémunération des pilotes inscrits canadiens des circonscriptions nos 2 et 3 du secteur des lacs Huron et Michigan.

Conformément au principe directeur voulant que chaque bureau de pilotage soit financièrement autonome, toutes les dépenses du gouvernement canadien pour l'équipement en personnel et le fonctionnement des bureaux de pilotage canadiens des circonscriptions nos 1 et 2, soit Cornwall et Port Weller, sont payées sur les revenus de pilotage gagnés par les pilotes (sans égard à leur nationalité) qui utilisent ces stations. Les dépenses des bureaux de pilotage des États-Unis (centres de pilotage) sont payées de la même façon; le gouvernement canadien n'y participe donc pas. Ses obligations financières se bornent à payer la différence entre la rémunération des pilotes inscrits canadiens des circonscriptions nos 2 et 3 et du secteur lac Huron/lac

COÛT AU GOUVERNEMENT

	1960-1961	1961-1962	1962-1963	1963-1964	1964-1965	1965-1966	1966-1967	1967-1968	1968-1969	1969-1970
Revenu et dépenses	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<i>Circonscription n° 2</i>										
Part de revenu net des pilotes.....	536,000	649,000	495,000	482,000	529,000	729,000	701,000	641,000	1,040,000	907,000
Déduction (dépenses pour les pilotes):										
Salaires et allocations.....	511,000	502,000	384,000	394,000	407,000	608,000	705,000	810,000	1,052,000	993,000
Avantages sociaux.....	63,000	76,000	59,000	64,000	65,000	89,000	116,000	98,000	134,000	199,000
Frais de déplacement et divers.....	3,000	4,000	52,000	36,000	36,000	49,000	51,000	61,000	13,000	10,000
	577,000	582,000	495,000	494,000	508,000	746,000	872,000	969,000	1,199,000	1,202,000
Excédent ou (déficit).....	(41,000)	67,000	néant	(12,000)	21,000	(17,000)	(171,000)	(328,000)	(159,000)	(295,000)
<i>Circonscription n° 3</i>										
Revenu total des pilotes.....		49,000	35,000	58,000	54,000	57,000				
Déduction (dépenses pour les pilotes):										
Salaires et allocations.....		32,000	31,000	36,000	38,000	53,000				
Avantages sociaux.....		5,000	5,000	5,000	5,000	7,000				
Frais de déplacement et divers.....		2,000	2,000	4,000	4,000	5,000				
		39,000	38,000	45,000	47,000	65,000				
Excédent ou (déficit).....		10,000	(3,000)	13,000	7,000	(8,000)				

Inclus dans le revenu de la circonscription n° 2 ci-dessus.

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1295.

Michigan, s'ils avaient touché le revenu net dû pour leurs services, et le salaire que leur paie le gouvernement à titre d'employés aux taux régnants. Cette différence globale se traduit, pour le gouvernement, par un excédent ou un déficit. Le rapport financier du ministère des Transports (pièce 1295) ne donne pas pour les pilotes des lacs Huron et Michigan de montants distincts; il les inclut dans ceux de la circonscription n° 2 et, depuis 1967-1968, ne donne plus la ventilation par circonscription. Le tableau de la page 307 montre le détail et l'importance de ces engagements financiers pour les années financières 1960-1961 à 1969-1970.

(2) COÛT AUX ARMATEURS

Le coût aux armateurs représente le montant global payé par les bâtiments pour le pilotage, soit les droits de pilotage proprement dits (le prix établi dans la législation pour les divers genres de services de pilotage), les indemnités exigibles pour retenue, retard et annulation, les dépenses accessoires telles que le transport par voie de terre et tous autres paiements faits, officiellement ou officieusement, par les bâtiments (ou certains d'entre eux) pour des services, p. ex., la rémunération officieuse des aspirants pilotes payée par les bâtiments appartenant aux membres de la Fédération des armateurs du Canada, dans les circonscriptions de pilotage du Saint-Laurent (Cf. *Titre IV*, p. 250) ou le prix de location des bateaux-pilotes là où leur service est organisé par des particuliers et n'a aucun caractère officiel (Cf. *Titre IV*, pp. 445 à 448 et 789 à 791). Dans le réseau des Grands Lacs, les bâtiments ne sont tenus de payer que les droits portés au tarif.

a) Structure des taux

Conformément à l'accord intervenu entre le Canada et les États-Unis, le tarif établi dans les règlements sur le pilotage dans les Grands Lacs de chaque pays doit être le même. Les changements de taux doivent faire l'objet d'ententes préalables entre les deux gouvernements et ils sont ratifiés par modification au Mémoire d'accord.

Lors du premier établissement du tarif conjoint, en 1961, les dimensions des navires n'étaient pas un facteur du calcul des taux, sans doute à cause des différences fondamentales entre la méthode de jaugeage utilisée aux États-Unis et la méthode britannique, en usage au Canada (Cf. *Titre I*, p. 186). Il y a lieu de remarquer qu'avant 1961, alors que le pilotage dans la circonscription de Kingston relevait uniquement des autorités canadiennes, la structure des taux était basée sur la jauge et le tirant d'eau (Cf. p. 54)².

² Toutefois, dans le secteur Port Weller-Sarnia, la Fédération des armateurs du Canada avait établi un régime de taux forfaitaires. Ainsi, le tarif de 1958 (pièce 1240) prévoyait un taux forfaitaire de \$200 pour un transit complet, plus un droit de \$12.50 pour chaque utilisation du bateau-pilote.

Par ailleurs, dans les eaux désignées, la distance parcourue devint le seul facteur déterminant et des taux forfaitaires furent établis suivant le type de trajet. Dans les eaux non désignées, où la plupart des trajets étaient longs et différaient beaucoup quant à la distance et au type, on se référa au facteur temps et l'on établit un taux forfaitaire pour une période de temps donnée.

La structure des taux n'était pas satisfaisante, car elle entraînait une discrimination au préjudice des petits bâtiments (Cf. *Titre I*, p. 174). Les gouvernements du Canada et des États-Unis exprimèrent leur intention de modifier la structure des taux en vue de tenir compte des caractéristiques des navires, ainsi que l'indique cet extrait du préambule du Mémoire d'accord de 1967 (pièce 1400)*:

«Au cours des six dernières années, l'apparition de nouveaux navires plus grands équipés d'appareils de navigation perfectionnés et les modifications des types de trafic ont changé considérablement les exigences relatives au pilotage dans les eaux régies par l'accord. Il en résulte que le régime actuel de pilotage et la structure des taux établis en vue de satisfaire aux besoins de 1961 ne répondent plus à ceux d'aujourd'hui.

En conséquence, les États-Unis et le Canada ont entrepris une refonte du régime actuel de pilotage et de la structure des taux en vue d'en établir de nouveaux avant la saison de navigation de 1968.»

Toutefois, ce n'est qu'en 1970 qu'un régime acceptable pour les deux pays fut mis sur pied. Le Mémoire d'accord de 1969 fait état de la question (version française):

«Les tarifs actuels ne tiennent pas compte de la grandeur du navire ou, dans certains cas, de la durée du voyage, et ils devraient être remplacés par un nouveau régime qui évalue de façon plus réaliste le travail des pilotes. Le Secrétaire et le Ministre sont convenus que les nouveaux tarifs soient fixés et entrent en vigueur avant la saison de navigation de 1970.»

Finalement, les deux gouvernements s'entendirent sur une nouvelle formule, entrée en vigueur le 7 juillet 1970 (Cf. p. 26). Cette formule (longueur × largeur × hauteur) s'applique à chaque navire pour obtenir les

10,000

«unités de pilotage» qui, utilisées avec un «facteur de pondération» correspondant, classent les navires en quatre catégories et permettent d'obtenir une échelle de taux forfaitaires tenant compte des dimensions du navire. Voici cette classification des unités de pilotage et le «facteur de pondération» correspondant:

Classe d'unités de pilotage	Facteur de pondération
0 à 99.....	.85
100 à 129.....	1.00
130 à 159.....	1.15
160 et plus.....	1.30

*Traduction.

On obtient le droit de pilotage applicable en multipliant le taux de base, ou taux forfaitaire, du tarif par le facteur de pondération.

La Commission a étudié cette méthode de calcul des droits de pilotage (Cf. *Titre I*, en particulier pp. 194-195), et est arrivée à la conclusion que la jauge brute maximale, mesure britannique, est plus pratique du fait qu'elle est facilement obtenue (Cf. *Titre I*, p. 201). Sans aucun doute, la différence fondamentale des méthodes de jaugeage utilisées aux États-Unis et en Grande-Bretagne (ou OMCI) a suscité des difficultés et c'est pourquoi on a adopté cette méthode de mesure *ad hoc*, solution de compromis.

En règle générale, les taux pour les eaux désignées comprennent tous les services, c.-à-d. l'accostage et l'appareillage, le service de bateau-pilote et le transport des pilotes par voie de terre. Par contre, les taux pour les eaux non désignées ne comprennent pas l'accostage et l'appareillage et, jusqu'à ces derniers temps, ne comprenaient pas non plus le service de bateau-pilote ni le transport des pilotes. Comme les frais de transport variaient non seulement en raison de la destination du navire, mais aussi du lieu où le pilote recevait son affectation, il en résultait de nombreux différends. Depuis 1970, les nouveaux taux pour les eaux non désignées comprennent aussi tous les frais, sauf ceux de l'accostage et de l'appareillage.

(i) *Taux de trajets*

Taux de trajets dans les eaux désignées. Le taux de trajet de base est un taux forfaitaire, tous frais compris, pour un trajet donné; le droit réel varie d'un navire à l'autre par suite de l'application du facteur de pondération mentionné ci-dessus.

Le taux de trajet principal est le taux pour un transit complet applicable aux navires montants ou descendants. A cette fin, on a toujours considéré la circonscription n° 2 comme si ses deux secteurs constituaient des circonscriptions distinctes.

Selon les circonstances locales, le tarif prévoit, pour les transits partiels, trois modalités:

—Un taux *ad hoc* de trajet partiel donné; on a recours à cette modalité lorsque tous les ports intermédiaires entre les stations de pilotage se trouvent situés sur la route du transit complet, p. ex., la circonscription n° 1, le canal Welland et la circonscription n° 3.

—Un taux de zone (p. ex., la circonscription de pilotage de Québec, cf. *Titre IV*, p. 493) ou différents taux par zone ou groupe de zones (p. ex., la circonscription de pilotage de Montréal, cf. *Titre IV*, pp. 827-828). Cette dernière modalité est en usage dans le secteur occidental de la circonscription n° 2; p. ex., tous les trajets inclus dans le tarif de zone des eaux désignées du lac Érié

comportent le même taux: Sandusky-Toledo, Haut-fond Sud-Est-Sandusky ou Toledo.

—Distance parcourue; c'est une modalité souple mais incommode et elle sert de disposition «passe-partout» qui permet de traiter des cas non prévus par ailleurs; on prévoit un taux par mille, avec un droit maximal et minimal, au lieu de l'ancienne modalité où l'on imposait le droit de transit complet au prorata de la distance ayant donné lieu à du pilotage. Dans le secteur du canal Welland, on impose un droit additionnel pour chaque passage d'écluse.

Taux de trajets dans les eaux non désignées. Le taux de base de trajet dans les eaux non désignées est établi en fonction du facteur temps. Comme pour tous les autres taux, le droit effectivement imposé au navire est établi par la formule du facteur de pondération. Un taux est prévu pour une période donnée de service. «Service», dans les eaux non désignées, signifie simplement que le pilote est présent à bord, à la disposition du capitaine, que ses services soient requis ou non. Cela exclut les cas où le pilote est à bord comme passager, p. ex., sur un bâtiment bénéficiant d'une exemption indirecte de prendre un pilote, du fait qu'un de ses officiers détient un certificat «B» pour les eaux concernées, et que le pilote doit être transporté en vue d'assurer sa disponibilité à l'entrée des eaux désignées, comme c'est le cas pour tous les trajets du lac Érié qui comportent la navigation à l'ouest du Haut-fond Sud-Est (par suite de l'absence de station d'embarquement), ou ailleurs dans des eaux non désignées, où c'est le moyen le plus sûr de s'assurer les services d'un pilote pour un port hors circonscription.

A l'origine, le taux tenant compte de ce facteur avait été établi sur la base d'une période complète ou partielle de 24 heures; depuis le 7 juillet 1970, le taux est basé sur une période complète ou partielle de 6 heures.

Contrairement aux taux applicables dans les eaux désignées, ceux pour un trajet dans les eaux non désignées ne comprennent pas tous les frais—les droits d'accostage sont ajoutés. Jusqu'en juillet 1970, on exigeait aussi des navires les frais de déplacement des pilotes, y compris le droit pour le service de bateau-pilote.

(ii) *Droits d'accostage*

L'accostage et l'appareillage ont habituellement été considérés comme des opérations faisant intégralement partie d'un trajet ou d'un mouvement; il en était ainsi jusqu'en 1962, alors qu'on ajouta un droit d'accostage dans les eaux non désignées, afin d'encourager les pilotes déjà à bord à se charger, lorsqu'il y avait lieu, du pilotage portuaire (Cf. p. 133). Par opposition avec le droit de trajet, dont il n'est qu'accessoire, le droit d'accostage ne s'applique que si le service a été effectivement rendu.