

(iii) *Mouvements (Movages)*

Le règlement sur le pilotage dans les Grands Lacs contient la définition usuelle adoptée du mot «déplacement»*, c.-à-d. le mouvement (*movage*) d'un navire à l'intérieur d'un port (art. 2[cc]). En conséquence, il garde ce sens dans tout le règlement, y compris le tarif. Pour éviter toute ambiguïté, il eut fallu retenir le même sens dans les autres règles et ordonnances en relation avec l'administration du pilotage dans les Grands Lacs. Malheureusement, dans les règles de travail de la circonscription n° 1 (pièce 432, art. F-1), on lui donne un autre sens; pour les affectations, on s'y réfère, sans y prendre garde, pour désigner de courts trajets, en vue de donner aux pilotes du tour de rôle un crédit de trajet complet. Aux fins du tarif, ces présumés déplacements sont des trajets (pièce 1541y).

Mouvements dans les eaux désignées. A l'origine, le tarif ne contenait aucune disposition sur les mouvements dans les eaux désignées. Ce poste fut prévu, pour la première fois, en 1962, dans la circonscription n° 3 et, en 1966, dans la circonscription n° 1. Il s'agit d'un taux de base incluant tout, fixé au début à \$50 et porté, par la suite, à \$120 dans la circonscription n° 1 et à \$125 dans la circonscription n° 3 (sujet à variation par suite de l'application du facteur de pondération).

Dans la circonscription n° 2, il n'existe aucune disposition sur les mouvements, de sorte qu'un mouvement dans un port quelconque de cette circonscription, que ce soit dans le secteur du canal Welland qui comprend, entre autres, Port Colborne, ou dans le secteur occidental, comporte le taux de base d'un trajet pour un trajet partiel prévu dans le tarif pour la zone où le port est situé; p. ex., dans le cas d'un mouvement dans le port de Détroit (art. 1[b][viii]), \$125; pour un mouvement dans Port Colborne, il semblerait que le tarif minimal de base de \$120 s'applique (art. 1[b][i]) (pièce 1541y).

Mouvements dans les eaux non désignées. Le poste, ajouté à cet effet en 1962, a été supprimé à compter de juillet 1970, de sorte que tout mouvement effectué dans un port situé dans des eaux non désignées est considéré maintenant comme un trajet. En conséquence, un mouvement à Toronto, p. ex., dont le coût était de \$39, en 1969, plus les frais de déplacement du pilote, et de \$60, en juillet 1970, toutes dépenses comprises, est maintenant de \$180 au minimum depuis le 12 août 1970, à condition que le mouvement n'exige pas plus de 6 heures, soit le taux de trajet de base de \$60 pour une période de 6 heures dans le lac Ontario et deux droits d'accostage de \$60 chacun pour l'appareillage et l'accostage (sujet à variation par suite de l'application du facteur de pondération); si le mouvement s'effectue d'un mouillage à un poste d'amarrage, ou *vice versa*, le droit sera de \$120 (pièce 1541y).

*La traduction de *movage* par «déplacement» pour désigner un mouvement dans un port prête à ambiguïté (Cf. *Titre I*, pp. 246-247).

(iv) *Frais de déplacement des pilotes (y compris les frais de bateau-pilote)*

L'un des critères fondamentaux de l'établissement d'un tarif est de ne rien laisser au hasard et de ne l'établir que par voie de règlement, et que les droits qu'un navire sera tenu de payer soient susceptibles d'être calculés à l'avance d'après les données du tarif (Cf. *Titre I*, p. 165). C'est la responsabilité individuelle du pilote (donc, celle de la circonscription ou du secteur) d'être disponible chaque fois que ses services peuvent être requis dans la circonscription ou le secteur; par contre, l'exercice de sa profession exige qu'il soit débarqué dans un port ou lieu de débarquement situé dans sa circonscription ou son secteur. Les dépenses qu'impliquent l'embarquement d'un pilote ou son retour d'une affectation sont essentiellement une question d'organisation interne. Une organisation déficiente (telle que celle qui résultait de l'application du concept «officier de navigation» ou celle qui existait jusqu'à récemment dans le secteur occidental de la circonscription n° 2) entraîne des frais de déplacement considérables et une perte de temps pour les pilotes. On ne doit pas désavantager certains bâtiments en leur imposant, pour cette raison, des droits plus élevés. Les taux sont des droits standards et doivent, en conséquence, produire le même revenu pour un même service rendu au même bâtiment. Des frais occasionnels qui résultent du remboursement par les navires de frais de déplacement sont incompatibles avec cette règle (Cf. *Titre I*, pp. 167 à 170).

Le tarif des affectations dans les eaux non désignées allait à l'encontre de ce principe et, jusqu'à ce qu'il soit rectifié le 8 juillet 1970, il fut une source constante de discorde et, pour les armateurs, un motif de mécontentement et de frustration. Les frais de déplacement des pilotes, y compris les droits de bateau-pilote, sont maintenant à la charge personnelle du pilote ou à celle de l'organisation de la circonscription ou du secteur; on en a tenu compte au même titre que les autres frais d'administration ou d'exploitation quand on fixa les taux, afin de les répartir uniformément entre tous les usagers (pièce 1541z).

La pratique d'ajouter un droit de bateau-pilote aux droits de pilotage ne viole pas ce principe. C'est simplement une façon d'établir le tarif de telle sorte qu'il réponde à des circonstances différentes; p. ex., une affectation de trajet comportant un accostage diffère de celle où le pilote est relevé au large (Cf. *Titre IV*, p. 1085 et *Titre I*, p. 205).

(v) *Indemnités*

Retenues et retards. Les dispositions du tarif relatives à la retenue, sauf dans le cas du retard à l'arrivée d'un navire à la station d'embarquement, répondent à la nature exacte du terme; c'est une indemnité (Cf. *Titre II*, pp. 169-170), une pénalité, ou un droit supplémentaire pour le temps perdu

par le pilote au delà des conditions de son contrat de pilotage, par la faute ou à la demande du navire. Depuis 1966, on fait une distinction entre la retenue et le retard. La retenue a lieu lorsqu'un trajet est interrompu en cours de route pour la convenance ou à l'avantage du navire, que ce soit pour l'embarquement ou le débarquement de marchandises ou pour toute autre raison. En conséquence, la retenue exclut les interruptions de trajets dues à des conditions indépendantes du navire telles que le temps, l'état des glaces ou la congestion du trafic. Cependant, on prévoit maintenant une exception au regard de la soi-disant saison d'hiver (Cf. *Titre IV*, pp. 988 et 1095), soit la période allant du 1^{er} décembre au 8 avril, durant laquelle on imposera un droit de retenue, même si l'interruption du trajet en cours de route est due à ces facteurs hors de contrôle. D'autre part, les retards concernent le temps perdu par un pilote à attendre l'arrivée ou le départ du navire ou lorsque, pour la convenance du navire, le capitaine le retient à bord à la fin d'une affectation. Ce taux d'indemnité s'applique à la première heure, sauf dans le cas d'une attente de l'arrivée ou du départ du navire: on ne l'impose alors qu'après la première heure.

Annulations. Quant à la nature des droits d'annulation, on se référera au *Titre II*, page 177. Un droit forfaitaire est prévu à titre d'indemnité pour annulation, plus un droit de retenue si l'annulation a lieu plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à bord, à l'heure ou après l'heure d'affectation.

(vi) *Taux de double affectation*

Dans le cas où deux pilotes sont affectés conjointement au pilotage d'un navire ou d'une unité de navigation (Cf. pp. 245-246), on majore de 50% le droit qui eût été normalement imposé si un seul pilote avait été affecté.

(vii) *Pilotage des «navires morts» et des «unités de navigation» de remorqueurs et remorqués*

Le tarif ne prévoit pas, pour ces cas, de taux spécial. En conséquence, à moins qu'on ne les considère comme des cas d'exception et que l'on affecte conjointement deux pilotes, les taux seront ceux qui s'appliquent à un navire disposant de son appareil de propulsion et, dans le cas d'une unité de navigation, comme s'il s'agissait d'un seul navire. Aucune disposition n'existe, non plus, à l'égard des remorqueurs et remorqués qui ne sont pas des «navires morts». Le facteur de pondération ne s'applique qu'aux remorqueurs, puisqu'il est basé sur les dimensions d'un «navire», et non d'un «bâtiment». L'emploi du terme «navire» dans une législation où l'on emploie normalement le terme «bâtiment» indique bien l'intention de faire une distinction. (Quant au sens des termes «navire» et «bâtiment», cf. *Titre I*, pp. 238 et suiv.)

COMMENTAIRE

La structure des taux de trajets dans les eaux désignées est, maintenant, adéquate dans l'ensemble, à la suite de l'adoption de la formule du facteur de pondération. En dépit de son avantage théorique, la Commission n'a pas recommandé l'adoption d'une méthode spéciale de jaugeage des navires à l'effet de calculer les droits de pilotage, compte tenu des inconvénients pratiques qu'elle entraîne, c.-à-d. en premier lieu, l'obtention des informations voulues et, en second lieu, la nécessité d'effectuer des calculs. Les navires ne devraient pas être retardés dans le seul but de déterminer leur jaugeage. La Commission a préconisé l'utilisation de la mesure britannique, car c'est une valeur représentative des dimensions du navire et facilement obtenue (Cf. *Titre I*, p. 201). On convient que les machines à calculer modernes simplifient le travail de bureau nécessaire.

Toutefois, la Commission estime qu'on pourrait améliorer la structure des taux de trajets en l'établissant pour répondre aux différentes situations, lorsqu'une part substantielle du pilotage s'effectue en transit. Le taux unique, incluant tout, n'est satisfaisant que s'il s'applique à des services semblables. A l'évidence, c'est la méthode qui s'impose pour le pilotage portuaire, alors que presque toutes les affectations comportent le service de bateau-pilote et l'accostage ou l'appareillage, ce qui n'est pas le cas d'une circonscription ou d'un secteur de pilotage qui est une partie intermédiaire de la voie d'eau et où la majeure partie du trafic consiste en transits. Il faudrait alors établir les taux de manière à prévoir un droit différent selon que le pilotage embarque à bord ou en débarque au large ou à un poste d'amarrage. Ce qui signifierait une réduction du taux de trajet, l'extension du droit d'accostage aux trajets dans les eaux désignées et l'adoption du droit habituel de bateau-pilote. (Pour une situation comparable, se référer au *Titre IV*, p. 1085.)

La Commission estime que l'absence d'un taux pour les mouvements, dans la circonscription n° 2, constitue une grave lacune du tarif. Les taux applicables devraient refléter les différences en valeur objective des différents types de services (Cf. *Titre I*, pp. 170-171). Un mouvement, dans cette circonscription, comporte un droit exagérément élevé.

L'indemnité ne devrait être imposée que lorsque la retenue ou le retard sont attribuables au navire, mais non (sauf pendant la saison d'hiver) s'ils sont dus à des événements indépendants du navire. Les dispositions du tarif concernant la retenue et le retard sont réalistes à cet égard, sauf dans le cas de retard à l'arrivée d'un navire à une station d'embarquement.

Dans le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent, un capitaine ne peut garantir une heure d'arrivée, du fait que la congestion du trafic aux écluses et les instructions d'un opérateur du trafic de la Voie maritime peuvent bouleverser ses prévisions. En fait, les préposés aux affectations des pilotes, grâce aux renseignements qu'ils reçoivent constamment des centres d'information sur le trafic, sont les mieux placés pour prévoir les besoins en pilotes et, en pratique, décident, sur cette base, des heures d'affectation. Toute erreur de leur part ou tout retard dû à des circonstances indépendantes du navire ne devrait pas se traduire, pour le navire, par une pénalité. Le même principe s'applique ailleurs. Si l'on trouve raisonnable qu'un navire ne soit pas pénalisé pour un retard en cours de route dû à des circonstances indépendantes du navire, il faudrait aussi accorder la même tolérance à celui qui, pour la même raison, arrive en retard à une station d'embarquement; si la cause du retard n'entraîne pas une indemnité de retenue pour le pilote à bord, elle ne devrait pas non plus entraîner une indemnité de retard pour le pilote qui attend à la station d'embarquement. (Pour des recommandations similaires, cf. *Titre IV*—Tarif de la circonscription de Montréal, pp. 834-835—Commentaire, pp. 786 à 789, 807-808—Tarif de la circonscription de Cornwall, pp. 1038 à 1040.)

Le tarif comporte aussi une lacune en ce que rien n'est prévu pour les unités de navigation. Se référer à ce sujet aux remarques de la Commission, *Titre I*, page 203.

b) Majorations des taux

Le tarif adopté en 1961 a été modifié neuf fois. Les majorations ne furent ni simultanées ni uniformes pour tous les circonscriptions et secteurs; elles ont varié d'une circonscription ou d'un secteur à l'autre, et des montants voulus, pour réajuster le tarif au revenu local requis.

Sans entrer dans les détails, un tableau d'ensemble ressort des taux de trajets pour les transits complets, source de la majeure partie des revenus de pilotage. Voici les variations de ces taux (mis à part le facteur de pondération):

—Dans la circonscription n° 1, le taux, de \$200 en 1961, a été majoré six fois: une fois par an de 1966 à 1969, et deux fois en 1970, le taux de base étant actuellement de \$332, soit une majoration globale de 66%.

—Dans la circonscription n° 2, un transit dans le canal Welland est passé de \$125 à \$430 et, entre le Haut-fond Sud-Est et Port

de Huron, de \$125 à \$300, soit, respectivement, une majoration de 244% et 140%.

—Dans la circonscription n° 3, un transit entre Détour et Gros Cap est passé de \$200 à \$370, soit une majoration de 85%.

Dans les eaux non désignées, le taux de \$50 pour chaque période de 24 heures, outre les frais de déplacement, est maintenant, pour chaque période complète ou partielle de 6 heures, de \$60 dans le lac Ontario, de \$65 dans le lac Érié, de \$60 dans les lacs Huron et Michigan et de \$65 dans le lac Supérieur, y compris les frais de déplacement du pilote (C.P. 1970-1411, du 11 août 1970). Il est difficile d'évaluer l'importance réelle de ces augmentations, étant donné qu'on ne connaît pas l'incidence des frais de déplacement qu'on recouvrait auparavant des navires.

D'autres postes ont également été majorés substantiellement; p. ex., le droit de retenue qui était initialement de \$5 l'heure, avec un maximum de \$50, par période de 24 heures, a été porté à \$10 l'heure ou fraction d'heure, en 1970, avec un maximum de \$160 par période de 24 heures.

Depuis 1967, chaque année, on a relevé le tarif dans toutes les circonscriptions et tous les secteurs—deux fois même en 1970, à un mois d'intervalle—à la suite des demandes des groupes de pilotes dont la rémunération dépend du revenu net provenant de leurs services ou de ceux de tous les pilotes du groupe. Les pressions exercées par les pilotes employés aux taux régnants pour obtenir une augmentation de salaire et l'amélioration des conditions de travail ont aussi influé sur les taux, bien que d'une façon moins évidente. Le gouvernement canadien fut contraint de majorer les tarifs, afin de contrebalancer les augmentations de salaire accordées à ses employés et le coût accru de ses bureaux de pilotage, mais ce facteur a été beaucoup moins déterminant, parce que le gouvernement a toujours envisagé un déficit d'exploitation raisonnable lorsque les circonstances ne justifient pas une forte majoration des taux. Les frais de fonctionnement des bureaux de pilotage sont des obligations courantes qui se sont accrues d'année en année, alors que le trafic de circonscription soumis au pilotage a diminué substantiellement sous l'influence de certains facteurs dont le principal est la répercussion économique, pour les long-courriers, des voyages dans les Lacs (Cf. p. 145). Les effets conjugués de ces deux facteurs et le surcroît de pilotes qui résulte du second, et qui ne peut être réduit que par élimination normale (Cf. p. 194), ont rendu les taux insuffisants pour permettre d'accorder aux pilotes un revenu annuel en rapport avec leurs responsabilités.

D'autre part, la Fédération des armateurs s'est vivement opposée aux exigences des pilotes, parce qu'elles menaçaient la continuation du trafic des long-courriers dans le réseau des Grands Lacs. Des droits plus élevés imposés aux navires soumis au pilotage obligatoire rendent impossible leur concurrence avec les navires des Lacs. Une majoration des taux, à cause des conséquences qu'elle allait entraîner, ne pouvait produire le résultat recherché: il n'en résulterait pas nécessairement des revenus globaux plus élevés, car un certain nombre d'entreprises marginales seraient contraintes d'abandonner leurs opérations et la demande de pilotage diminuerait. On ne peut sortir de ce cercle vicieux qu'en s'attaquant aux autres facteurs déterminants, tels que les frais d'administration et d'exploitation, le nombre des pilotes et le pilotage obligatoire non essentiel.

Les administrations de pilotage canadienne et américaine réduisent graduellement le nombre des pilotes, en vue de compenser pour la diminution de la demande, en ne remplissant pas les vacances dues à l'élimination normale. Pour réduire les dépenses générales administratives, des mesures ont été prises, telles que l'abandon de la dualité d'autorités distinctes dans les circonscriptions (Cf. p. 159). Mais la mesure corrective de la plus grande portée serait de dispenser les navires du pilotage obligatoire dans les eaux libres, ce qui se traduirait par une diminution substantielle du coût global du pilotage et une aide aux long-courriers leur permettant de reprendre une position compétitive.

Les demandes pressantes des pilotes pour des majorations annuelles des taux et l'opposition non moins vive de la Fédération des armateurs ont abouti à une détérioration notable des relations existant entre les parties en cause et, en conséquence, le régime actuel est menacé. Le veto de l'administration canadienne du pilotage au cours de ces dernières années a entraîné des grèves chez les pilotes des États-Unis et des menaces des centres américains de se mettre en faillite (Cf. p. 194), un recours qui leur est permis, sous leur régime, si l'association de pilotes responsable des opérations d'un centre devient hors d'état de tenir des engagements tout en accordant aux pilotes un revenu raisonnable.

c) Problèmes des monnaies américaine et canadienne

Bien que le *U.S. Great Lakes Pilotage Act* exige des taux identiques dans la législation des deux pays, cette exigence n'a jamais été satisfaite au regard des payeurs (armateurs). Le libellé du règlement est le même à tous les égards (y compris les montants à payer) sur les deux côtés de la frontière; mais le coût aux armateurs varie du fait que les taux sont exprimés en monnaie de chaque pays, et non en valeur monétaire absolue. Cela consti-

tue, comme la mesure du jaugeage étudiée à la page 310, un point mineur sur lequel les deux pays, par fierté nationale, arrivent difficilement à une entente.

Le premier Mémoire d'accord (1961, art. 3h [pièce 1400]) portait que les bureaux de pilotage (centres de pilotage) factureraient les droits de pilotage dans leur monnaie respective. A défaut d'exprimer les taux en valeur monétaire absolue, c'était la solution la plus logique, en premier lieu, du fait qu'une station est régie par la législation du pays qui l'a établie et, en second lieu, du fait que l'unité des taux était atteinte dans la limite de la juridiction de chaque station de pilotage. Cette procédure fut changée deux ans plus tard par une modification apportée au Mémoire d'accord, portant que la devise utilisée serait déterminée par la nationalité du pilote, américain ou canadien, ayant l'affectation. Il en est résulté une variation dans les droits perçus, au hasard du tour de rôle.

COMMENTAIRE

Mis à part le principe en cause, cette solution était pratique, au début, car les deux devises étaient presque au pair; mais l'écart devint substantiel lorsque, le 2 mai 1962, le dollar canadien fut coté à 92¢ $\frac{1}{2}$ américains. L'écart est moins prononcé depuis qu'on a laissé le dollar canadien fluctuer librement, en juin 1970; mais rien ne garantit que la disparité ne s'accroisse ultérieurement.

Ce régime est fondamentalement mauvais, car il entraîne une discrimination au préjudice des bâtiments qui paient des droits plus élevés que d'autres pour le même service. La méthode de fourniture des services requis est strictement une question d'organisation interne et le fait que les deux pays aient admis leur participation à tous les niveaux ne doit en aucune façon toucher les usagers. Les difficultés administratives que pourrait susciter un mode de paiement uniforme ne concernent en rien les armateurs.

En dépit de son apparente simplicité, le mode actuel de facturation aux bâtiments en devise nationale du pilote qui rend le service cause encore de grandes complications administratives, du fait que chaque bureau de pilotage est toujours aux prises avec des problèmes de change, puisque les factures établies en devise de l'autre pays doivent être converties en monnaie nationale de ce bureau, après la perception, dans le but de procéder à la ventilation de ses dépenses de fonctionnement; puis, lorsqu'on paie aux pilotes—ou à leurs mandataires—leurs gains nets, il faut convertir de nouveau ceux qui reviennent à des pilotes d'une autre nationalité que celle de ce bureau de pilotage; lorsque la cote des devises a changé substantiellement entre la date à laquelle les droits ont été gagnés et celle

de leur distribution, certains pilotes subissent une perte importante qu'on ne peut éviter que par une complication de la méthode comptable, qui ne produit pas les résultats recherchés, par suite des frais d'administration supplémentaires qu'elle entraîne.

Il pourrait s'avérer difficile de résoudre le problème par une formule, comme on l'a fait pour la structure des taux (Cf. p. 310). Par suite des variations constantes du taux de change, il ne semble pas qu'une formule simple soit possible. Depuis la réorganisation de 1969, le problème ne s'est pas posé dans la circonscription n° 2, puisque les divers services de pilotage ont été divisés par types basés sur la nationalité des pilotes. Une solution parfaite serait d'étendre cette procédure aux autres secteurs du réseau des Grands Lacs.

Si l'on maintient la participation conjointe et égale à la fourniture des services dans certains secteurs, la Commission estime que la solution serait le retour au principe original: que les droits soient établis en devise du bureau qui donne l'affectation. Ce principe devrait être inclus non seulement dans le Mémoire d'accord, mais encore dans les règlements américain et canadien sur le pilotage dans les Grands Lacs.

d) Coût total aux armateurs

(i) Par secteur

Étant donné le chevauchement des activités des pilotes des divers groupes et que, jusqu'à 1966 inclusivement, la seule identification des secteurs où des droits étaient gagnés était le fait qu'ils aient été soit dans des eaux désignées, soit dans des eaux non désignées, les statistiques accessibles n'ont pas permis de ventiler par secteur le coût aux armateurs pour les années antérieures à 1967, comme la Commission l'a fait dans les titres précédents du rapport. Les statistiques des années 1967, 1968 et 1969 font la ventilation.

COÛT AUX ARMATEURS—EAUX DÉSIGNÉES DE LA CIRCONSCRIPTION N° 1

Année	Pilotes	Trajets	Mouvements	Retenues et retards	Annulations	Total
1967	Circonscription n° 1.....	\$640,985.48	\$ 485.00			
1968	Circonscription n° 1.....	686,421.80	1,387.00	10,814.50	\$180.00	698,803.30
1969	Circonscription n° 1.....	732,960.20	78.00	17,680.50	414.00	751,132.70 ^b

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1215.

^aObtenu en soustrayant du total accessible les droits de trajets et de mouvements.
^bLe total obtenu ne concorde pas avec le total de \$750,568.45 indiqué dans la pièce.

COÛT AUX ARMATEURS—EAUX DÉSIGNÉES DU SECTEUR DU CANAL WELLAND, CIRCONSCRIPTION N° 2

Année	Pilotes	Trajets	Mouvements	Retenues et retards	Annulations	Total
1967	Circonscription n° 2	\$512,348.50	^a	\$2,249.00	\$205.00 ^b	\$514,802.50
1968	Circonscription n° 2	684,147.35	^a	4,229.00	néant	688,376.35
1969	Circonscription n° 2	673,409.35	^a	4,037.00	225.00	677,671.35

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1215.

^aUn mouvement dans la circonscription n° 2 est compté comme trajet partiel (Cf. p. 312).

^bObtenu en soustrayant du total accessible les droits de trajets, de retenues et de retards.

COÛT AUX ARMATEURS—LAC ONTARIO (EAUX NON DÉSIGNÉES)

Année	Pilotes	Droits de pilotage				Frais de transport recouvrables		Total général			
		Trajets	Mouvements	Retenues et retards	Annulations	Accostages*	Total		Voie de terre	Bateau-pilote	Total
1967	Circoscription n° 1.....	\$ néant	\$ 50.00	\$ néant	\$ néant	\$ 25.00 ^a	\$ 75.00	\$ néant	\$ néant	\$ néant	\$ 75.00
	Lac Ontario.....	103,560.00	6,691.50	42,917.00 ^b	40.50	3,787.36 ^c	153,168.50	30,092.93	250.48 ^d	58,399.30	211,567.80
	Lacs Huron et Michigan.....	900.00	néant	40.00	néant	36.00	976.00	261.94 ^d	156.66 ^d	512.42 ^d	4,299.78
	Total.....	\$107,225.00	\$ 6,816.50	\$43,965.36	néant	néant	\$158,006.86	\$28,713.51	\$30,477.49	\$59,191.00	\$217,197.86
1968	Circoscription n° 1.....	\$ 191.00	néant	néant	néant	néant	\$ 191.00	\$ 57.24	\$ 32.20	\$ 89.44	\$ 280.44
	Lac Ontario.....	125,225.00	7,379.00	7,347.00	1,008.00	43,325.00	184,284.00	29,522.99	34,979.70	64,502.69	248,786.69
	Lacs Huron et Michigan.....	1,357.00	néant	néant	néant	36.00	1,393.00	116.75 ^a	21.20 ^d	137.95 ^d	1,530.95
	Total.....	\$126,773.00	\$ 7,379.00	\$ 7,347.00	\$ 1,008.00	\$43,361.00	\$185,868.00	\$29,696.98	\$35,033.10	\$64,730.08	\$250,598.08
1969	Lac Ontario.....	\$143,939.00	\$ 6,363.00	\$ 7,162.75	\$ 408.00	\$47,393.00 ^a	\$205,265.75	\$31,626.56	\$36,474.00	\$68,100.56	\$273,366.31
	Circoscription n° 2.....	1,559.00	néant	néant	néant	486.00 ^e	2,045.00	1,335.08 ^f	290.00 ^f	1,625.08 ^f	3,670.08
	Lacs Huron et Michigan.....	\$145,498.00	\$ 6,363.00	\$ 7,162.75	\$ 408.00	\$47,879.00	\$207,310.75	\$32,961.64	\$36,764.00	\$69,725.64	\$277,036.39
	Total.....	\$145,498.00	\$ 6,363.00	\$ 7,162.75	\$ 408.00	\$47,879.00	\$207,310.75	\$32,961.64	\$36,764.00	\$69,725.64	\$277,036.39

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1215.

- *Les frais de transport recouvrables et les droits d'accostage ne s'appliquent qu'aux secteurs des eaux non désignées.
- ^aPilotes américains en stage comme pilotes pour la circoscription n° 2.
- ^bObtenu par soustraction de tous les chiffres accessibles du total (ensemble des pilotes canadiens et américains).
- ^cObtenu en soustrayant du total tous les chiffres accessibles pour chaque secteur des eaux non désignées (ensemble des pilotes canadiens et américains), au prorata.
- ^dL'absence de détail des frais de transport rendant impossible la ventilation exacte par secteur, ces chiffres approximatifs ont été obtenus au prorata des trajets dans les eaux non désignées de chaque secteur.
- ^eChiffre approximatif, calculé d'après le nombre des accostages effectués au taux applicable (\$36 avant le 1^{er} août 1969 et \$39 après cette date).
- ^fPar suite de la répartition des affectations, en 1969, par secteurs, suivant la nationalité des pilotes, les frais de transport des pilotes canadiens ont été attribués aux affectations dans le lac Ontario, et ceux des pilotes américains, aux affectations dans le lac Érié; les pilotes de la circoscription n° 2 n'ont reçu, en 1969, aucune affectation dans le secteur des lacs Huron et Michigan.

EAUX NON DÉSIGNÉES DU SECTEUR DU LAC ÉRIÉ—COÛT AUX ARMATEURS

Année	Pilotes	Droits de pilotage				Frais de transport recouvrables		Total général			
		Trajets	Mouvements	Retenues et retards	Annulations	Accostages*	Total		Voie de terre	Bateau-pilote	Total
1967	Circoscription n° 2.....	\$128,675.00	\$ 475.00	\$ 6,538.50	\$31,956.16 ^a	\$167,644.66 ^b	\$11,866.70 ^c	\$ 17,184.90 ^c	\$ 3,121.20 ^c	\$20,306.10	\$276,809.35
1968	Circoscription n° 2.....	198,159.00	1,474.50	19,426.25	216.00	37,154.50	256,430.25	néant	néant	néant	256,430.25
1969	Lacs Huron et Michigan.....	73.00	néant	néant	néant	néant	73.00	néant	néant	néant	73.00
	Total.....	\$198,232.00	\$ 1,474.50	\$19,426.25	\$ 216.00	\$37,154.50	\$256,503.25	\$17,184.90	\$ 3,121.20	\$20,306.10	\$276,809.35
	Circoscription n° 2.....	\$191,169.00	\$ 954.00	\$29,430.75	\$ 228.00	\$36,965.00 ^a	\$258,746.75 ^c	\$23,645.48 ^f	\$20,435.00 ^f	\$44,080.48 ^f	\$302,827.23

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1215.

- *Les frais de transport recouvrables et les droits d'accostage ne s'appliquent qu'aux secteurs des eaux non désignées.
- ^aObtenu en soustrayant du total tous les chiffres accessibles pour chaque secteur des eaux non désignées (ensemble des pilotes canadiens et américains), au prorata.
- ^bObtenu du total (ensemble des pilotes canadiens et américains) au prorata applicable à chaque secteur des eaux non désignées.
- ^cL'absence de détail des frais de transport rendant impossible la ventilation exacte par secteur, ces chiffres approximatifs ont été obtenus au prorata des trajets dans les eaux non désignées de chaque secteur.
- ^dChiffre approximatif, calculé d'après le nombre des accostages effectués au taux applicable (\$36 avant le 1^{er} août 1969 et \$39 après cette date).
- ^eObtenu en soustrayant tous les chiffres accessibles du total pour les eaux non désignées du lac Ontario.
- ^fPar suite de la répartition des affectations, en 1969, par secteur, suivant la nationalité des pilotes, les frais de transport des pilotes canadiens ont été attribués aux affectations dans le lac Ontario, et ceux des pilotes américains, aux affectations dans le lac Érié; les pilotes de la circoscription n° 2 n'ont reçu, en 1969, aucune affectation dans le secteur des lacs Huron et Michigan.

COÛT AUX ARMATEURS—EAUX DÉSIGNÉES DU SECTEUR OCCIDENTAL DE LA CIRCONSCRIPTION N° 2

Année	Pilotes	Trajets	Mouvements	Retenues et retards	Annulations	Total
1967	Circonscription n° 2	\$505,745.00	a	\$150,207.00	néant	\$655,952.00
1968	Circonscription n° 2	656,922.00	a	193,859.35	\$171.50	850,952.85
	Lacs Huron et Michigan ^b	414.00	a	50.75	néant	464.75
	Total.....	657,336.00		193,910.10	171.50	851,417.60
1969	Circonscription n° 2	618,714.00	a	126,382.50	459.00	745,555.50

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1215.

^aUn mouvement dans la circonscription n° 2 est compté comme un trajet partiel (Cf. p. 312).

^bPilotes américains en stage comme pilotes pour la circonscription n° 2.

COÛT AUX ARMATEURS—EAUX DÉSIGNÉES DE LA CIRCONSCRIPTION N° 3

Année	Pilotes	Trajets	Mouvements	Retenues et retards	Annulations	Total
1967	Circonscription n° 3....	\$156,018.00	\$132.50	.....\$917.50 ^a		\$157,068.00
1968	Circonscription n° 3....	170,802.00	néant	\$742.50	néant	171,544.50
1969	Circonscription n° 3....	145,619.00	39.00	987.75	néant	146,645.75

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1215.

^aObtenu en soustrayant du total accessible les droits de trajets et de mouvements.

COÛT AUX ARMATEURS—SECTEUR DES LACS HURON ET MICHIGAN (EAUX NON DÉSIGNÉES)

Année	Pilotes	Droits de pilotage				Frais de transport recouvrables*			Total général	
		Trajets	Mouvements	Retenues et retards	Annulations	Accostages ^b	Voie de terre	Bateau-pilote		Total
1967	Circonscription n° 2. Lacs Huron et Michigan.....	\$ 38,365.00	\$ 2,467.50	\$ 2,975.00	.....\$10,320.98 ^a	\$ 54,128.48 ^b	\$ 3,538.09 ^c	\$ 3,647.54 ^d	\$ 7,185.63 ^e	\$ 61,314.11
	Circonscription n° 3.....	68,720.00	7,862.50	6,246.50	.....23,610.00 ^c	106,439.00	11,987.19 ^c	9,383.19 ^d	21,370.38 ^e	127,809.38
	Total.....	46,330.00	7,590.00	\$12,491.59 ^a	.....	66,411.59 ^b	7,541.79	11,861.01	19,402.80	85,814.39
	Total.....	\$153,415.00	\$17,920.00	.....	.....\$55,644.07 ^c	\$226,979.07	\$23,067.07	\$24,891.74	\$47,958.81	\$274,937.88
1968	Circonscription n° 2. Lacs Huron et Michigan.....	\$ 21,189.00	\$ 1,426.50	\$ 3,708.00	\$ 36.00	\$ 1,192.75 ^c	\$ 1,837.34 ^d	\$ 333.71 ^e	\$ 2,171.05 ^f	\$ 29,723.30
	Circonscription n° 3.....	117,837.00	13,216.50	22,133.75	775.00	43,740.25	21,941.93	12,513.18	34,455.11	232,157.61
	Total.....	68,571.00	29,349.50	15,535.50	396.00	19,888.00	20,153.45 ^f	14,228.35 ^g	34,381.80 ^h	168,121.80
	Total.....	\$207,597.00	\$43,992.50	\$41,377.25	\$ 1,207.00	\$64,821.00	\$43,932.72	\$27,075.24	\$71,007.96	\$430,002.71
1969	Lacs Huron et Michigan.....	110,439.00	\$ 7,733.00	\$19,320.75	\$ 300.00	\$26,995.70 ^c	\$22,087.15 ^d	\$14,304.68 ^e	\$36,391.83 ^f	\$201,180.28
	Circonscription n° 3.....	89,130.00	51,936.00	17,652.00	978.00	36,253.73 ^c	26,968.54 ^d	13,314.15 ^e	40,282.69 ^f	236,232.42
	Total.....	\$199,569.00	\$59,669.00	\$36,972.75	\$ 1,278.00	\$63,249.43	\$49,055.69	\$27,618.83	\$76,674.52	\$437,412.70

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1215.

*Les frais de transport recouvrables et les droits d'accostage ne s'appliquent qu'aux secteurs des eaux non désignées.

^aObtenu en soustrayant du total tous les chiffres accessibles pour chaque secteur des eaux non désignées (ensemble des pilotes canadiens et américains), au prorata.

^bObtenu du total (ensemble des pilotes canadiens et américains) au prorata applicable à chaque secteur des eaux non désignées.

^cObtenu en soustrayant tous les chiffres accessibles du total (ensemble des pilotes canadiens et américains).

^dObtenu en soustrayant le total des autres secteurs des eaux non désignées du total attribuable aux pilotes de la circonscription n° 2 dans les eaux non désignées.

^eObtenu en soustrayant le total (ensemble des pilotes canadiens et américains), tous les chiffres accessibles—dans les eaux non désignées des lacs Huron et Michigan et du lac Supérieur, pour les pilotes des lacs Huron et Michigan et pour les pilotes de la circonscription n° 3—au prorata des nombres d'accostages dans chaque secteur.

^fPar suite de l'absence de détail des frais de transport rendant impossible la ventilation exacte par secteur, ces chiffres approximatifs ont été calculés au prorata des trajets dans les eaux non désignées de chaque secteur.

COÛT AUX ARMATEURS—LAC SUPÉRIEUR (EAUX NON DÉSIGNÉES)

Année	Pilotes	Droits de pilotage			Frais de transport recouvrables*		Total général
		Trajets	Mouvements	Retenues et retards	Annulations	Accostages*		Total
1967	Circonscription n° 3	\$ 38,010.00	\$47,391.00		\$19,786.41 ^a	\$105,187.41 ^b	\$121,126.69
1968	Circonscription n° 3	31,360.00	63,235.00	\$ 2,862.30	171.50	\$11,331.00	\$ 9,743.75
1969	Lacs Huron et Michigan	2,962.00	117.00	396.50	néant	6,168.55 ^b	6,512.69
	Circonscription n° 3	38,265.00	32,854.00	4,252.25	111.00	8,284.02 ^c	5,706.06
	Total 1969	\$ 41,227.00	\$32,971.00	\$ 4,648.75	\$ 111.00	\$14,452.57	\$ 6,087.91
							\$18,235.45

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1215.
^a Les frais de transport recouvrables et les droits d'accostage ne s'appliquent qu'aux secteurs des eaux non désignées.
^b Obtenu en soustrayant du total (ensemble des pilotes canadiens et américains) tous les chiffres accessibles pour chaque secteur des eaux non désignées.
^c Obtenu en soustrayant du total (ensemble des pilotes canadiens et américains) au prorata applicable à chaque secteur des eaux non désignées.
 Supérieur, pour les pilotes des lacs Huron et Michigan et ceux de la circonscription n° 3, au prorata des nombres d'accostages dans chaque secteur.
 Par suite de l'absence de détail des frais de transport ne permettant pas la ventilation exacte par secteur, ces chiffres approximatifs ont été obtenus au prorata des trajets dans les eaux non désignées de chaque secteur.

(ii) Par groupe de pilotes

Par suite de la relation directe entre le coût aux armateurs (revenu brut du pilotage) et la rémunération des pilotes, ou part du revenu net du pilotage versée au gouvernement canadien, pour les pilotes canadiens qui sont ses employés, on dispose de statistiques sur le coût aux armateurs des services rendus par chaque groupe de pilotes dans les divers secteurs auxquels s'étend leur compétence.

COÛT AUX ARMATEURS PAR GROUPE DE PILOTES

Année	Groupe de pilotes*	Droits de			Total
		pilotage	bateau-pilote	frais de transport	
		\$	\$	\$	\$
1961	Circonscription n° 1	578,686.06	n/a	7,120.44	n/a
1962†		628,139.90	‡	13,066.52	641,206.42
1963		617,484.65	15,048.48	11,995.02	644,528.15
1964		607,030.30	1,969.28	1,096.88	610,096.46
1965		673,170.75	2,857.40	1,658.52	677,686.67
1966		667,236.55	543.40	298.81	668,078.76
1967		649,585.98	néant	néant	649,585.98
1968		698,935.30	32.20	57.24	699,024.74
1969		750,568.45	néant	néant	750,568.45
1970		798,003.61	néant	néant	798,003.61
1963	Lac Ontario	96,182.20	14,542.98	11,820.41	122,545.59
1964		106,240.00	18,996.02	12,422.46	137,658.48
1965		115,505.00	22,351.30	15,588.83	153,445.13
1966		139,910.00	28,610.73	26,061.78	194,582.51
1967		153,168.50	30,092.93	28,306.37	211,567.80
1968		184,343.00	34,979.70	29,522.99	248,845.69
1969		205,265.75	36,474.00	31,626.56	273,366.31
1970		297,091.75	13,103.40	11,456.81	321,651.96
1961	Circonscription n° 2	901,860.75	n/a	9,732.88	n/a
1962†		965,960.72	n/a	12,574.24	n/a
1963		1,142,352.18	5,885.86	9,214.36	1,157,452.40
1964§		1,289,535.00	4,381.00	7,654.19	1,301,570.19
1965		1,518,025.00	8,599.90	13,646.97	1,540,271.87
1966		1,440,540.00	3,348.30	10,681.56	1,454,569.86
1967		1,397,291.00	3,909.48	15,655.27	1,416,855.75
1968		1,825,267.70	3,476.11	19,138.99	1,847,882.80
1969	Can.	891,150.35	290.00	1,335.08	892,775.43
	U.S.	793,170.75	20,435.00	23,645.48	837,251.23
		1,684,321.10	20,725.00	24,980.56	1,730,026.66
1970	Can.	1,145,596.25	72.00	26.10	1,145,694.35
	U.S.	844,578.40	6,540.00	7,498.90	858,617.30
		1,990,174.65	6,612.00	7,525.00	2,004,311.65

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièces 1215 et 1373.
 * Ensemble des pilotes canadiens et américains, à l'exception des pilotes de la circonscription n° 2, en 1969 et 1970.
 † Monnaies canadienne et américaine sans réajustement pour prime ou escompte.
 ‡ Y compris les droits de pilotage.
 § Y compris les pilotes de port de Port Weller.

Année	Groupe de pilotes*	Droits de pilotage	Droits de bateau-pilote	Frais de transport	Total
1964	Lacs Huron/Michigan.....	84,520.00	7,758.00	5,230.76	97,508.76
1965	84,595.00	7,327.90	6,912.88	98,835.78
1966	130,295.00	11,456.46	9,090.41	150,841.87
1967	106,439.00	9,505.81	12,143.85	128,088.66
1968	197,877.75	12,513.18	21,941.93	232,332.86
1969	174,432.50	14,686.53	22,676.75	211,795.78
1970	359,219.88	5,351.64	10,227.70	374,799.22
1962	Circonscription n° 3.....	315,857.53	.....	18,146.82	334,004.35
1963	318,157.39	11,155.39	16,213.85	345,526.63
1964	393,475.00	13,111.00	14,907.66	421,493.66
1965	400,175.00	12,413.75	15,936.41	428,525.16
1966	373,165.00	16,352.00	20,454.57	409,971.57
1967	328,667.00	13,737.32	21,604.76	364,009.08
1968	414,251.30	20,741.04	29,378.21	464,370.55
1969	279,716.00	25,137.51	46,972.07	351,825.58
1970	602,232.38	6,198.12	13,073.27	621,503.77

(3) OPÉRATIONS FINANCIÈRES

Les principes directeurs de l'administration financière sont restés sensiblement les mêmes depuis 1961, les changements majeurs concernant l'organisation.

Comme c'est le cas pour les opérations, chaque bureau de pilotage (centre de pilotage américain) est un organisme financièrement autonome. Le centre étant responsable du service dans la zone qui relève de sa juridiction, on ne saurait l'identifier avec un groupe particulier de pilotes et les dépenses de fonctionnement sont acquittées par tous les pilotes qui bénéficient de ses services et en proportion des avantages reçus.

Les frais de fonctionnement d'un bureau de pilotage sont payés sur le revenu du pilotage produit par les services commençant dans la zone qui relève de sa juridiction. Donc, en vue d'assurer la contribution voulue des pilotes à ces frais, chaque bureau de pilotage a, entre autres, pleine autorité sur le revenu gagné par ces pilotes dans sa zone de juridiction, y compris la facturation et la perception des droits et des frais connexes.

Les droits de pilotage perçus sont traités par le bureau de pilotage comme s'ils lui appartenaient et il paie à même ses dépenses de fonctionnement à mesure qu'elles se produisent. Le surplus, ou revenu net, appartient aux pilotes ou à leurs représentants. La part exacte de chaque pilote sur le revenu net est établie à la fin de la saison de navigation, des avances mensuelles étant faites sur les fonds disponibles, après constitution d'une réserve destinée à acquitter les dépenses prévues, et l'on procède au réajustement

final à la fin de la saison, après l'arrêt des comptes. La distribution des revenus nets aux pilotes participants s'effectue sur la base de l'encaisse et non des gains.

La première modalité de distribution, telle que définie dans le Mémoire d'accord de 1961, était basée sur une véritable mise en commun des revenus de pilotage, le produit net étant distribué en fonction de la disponibilité pour le service, c.-à-d. «proportionnellement à la participation active des pilotes inscrits des États-Unis et du Canada». C'est la méthode idéale, mais elle n'est applicable que lorsque le bureau de pilotage s'occupe d'un seul groupe de pilotes—ce qui n'est pas le cas dans le réseau des Grands Lacs où le service doit être ininterrompu. En 1961, cette situation ne suscita presque pas de difficulté, à cause de l'identification des bureaux de pilotage avec les divers groupes de pilotes de circonscription, sauf celle créée par les services réciproques rendus dans les eaux non désignées, et cette difficulté fut réglée dans le Mémoire en fixant une contribution arbitraire aux dépenses de fonctionnement du bureau de pilotage des pilotes d'une autre circonscription ayant bénéficié des services de ce bureau pour des affectations dans des eaux non désignées. Dans ce cas, la circonscription chargée des affectations procédait à la facturation et retenait 25% des droits perçus pour payer ses frais d'administration (affectations et perception) et 75% revenait «à la circonscription du pilote». Cet arrangement s'est révélé non satisfaisant, car, sauf pour la circonscription n° 3, il ne correspondait pas à la réalité, vu que la circonscription de pilotage ne formait pas une entité administrative (les circonscriptions n°s 1 et 2 avaient deux bureaux de pilotage distincts et indépendants, dans leurs limites respectives).

Ces dispositions furent changées par la première modification apportée au Mémoire d'accord (entrée en vigueur le 21 février 1963, avec effet rétroactif au 15 octobre 1962). On établit deux centres de pilotage et l'on s'en tint encore au concept «officier de navigation». La détermination de la disponibilité du pilote à chacun des deux bureaux de pilotage de sa circonscription dut se révéler compliquée. Les revenus nets du pilotage de lac versés à la circonscription par les autres bureaux de pilotage suscitaient d'autres difficultés. On résolut ces problèmes en remplaçant la base de distribution du revenu net par celle de la contribution réelle de chaque pilote au revenu brut du bureau, c.-à-d. «proportionnellement à la participation active des pilotes inscrits des États-Unis et du Canada». Pour éviter une double contribution aux dépenses administratives, ce qui se serait produit si les gains nets remis par d'autres bureaux de pilotage que ceux de la circonscription avaient été versés dans la caisse de pilotage des centres de la circonscription, la fonction réciproque pour les affectations de lac fut limitée au service d'affectation; la facturation et la perception des droits et des frais accessoires furent confiées au bureau de pilotage le plus proche

de la circonscription du pilote. Les droits perçus (à l'exception des droits de bateau-pilote) faisaient partie du revenu du bureau de pilotage de la circonscription à laquelle appartenait le pilote et contiguë aux eaux non désignées dans lesquelles le service avait été rendu. Les affectations de retour de trajets de lac devenaient un service réciproque gratuit.

Le même principe fut maintenu dans le Mémoire d'accord de 1966, mais énoncé plus clairement:

«5 a) Le bureau qui envoie un pilote en service sera chargé de percevoir et de comptabiliser les recettes fournies par le service de pilotage, sauf lorsqu'un pilote est envoyé en service par un bureau de régulation situé en dehors de sa circonscription, auquel cas la facturation et la comptabilité reviendront au plus proche bureau de facturation de sa propre circonscription.

b) Les frais d'exploitation des services de régulation et autres services connexes seront fixés sur décision du Secrétaire et du Ministre et ils seront déduits des recettes du pilotage et, sauf dans le cas prévu à l'alinéa (c), le reste sera réparti entre les États-Unis et le Canada en parts qui seront proportionnelles aux recettes tirées des services de pilotage assurés respectivement par des pilotes des États-Unis et des pilotes du Canada.»

A ce moment-là, on avait nommé des pilotes pour le lac Ontario et, bien que du point de vue administratif ils fussent attachés à la circonscription n° 1 (de fait, au centre de pilotage américain de Cape Vincent), ils formaient un groupe distinct. Aux fins des affectations, ils relevaient aussi bien du bureau de pilotage de Cape Vincent que de celui de Port Weller, selon la zone du lac Ontario où ils terminaient leur affectation de lac. Toutefois, étant attachés à la circonscription n° 1, Cape Vincent était leur seule base dans la circonscription et, du fait qu'ils ne pouvaient recevoir d'affectations de circonscription, elle était aussi leur seul bureau de pilotage. Quant à l'administration financière, cette situation permettait un retour à la modalité originale de distribution des revenus nets de Cape Vincent revenant aux pilotes de lac, basée sur la disponibilité quotidienne. Cela revenait à établir une véritable mise en commun pour les pilotes de lac, américains aussi bien que canadiens, leur rémunération n'ayant aucun rapport avec le montant global des gains gagnés par leurs services personnels et versés au fonds commun (différant d'un pilote à l'autre à cause des divers types d'affectations qu'ils recevaient au hasard du tour de rôle), mais sur la base la plus équitable, c.-à-d. leur disponibilité telle que définie dans les règles communes d'affectation:

«c) Les parts des recettes de pilotage perçues par les États-Unis et le Canada pour les services assurés par les pilotes inscrits uniquement pour le lac Ontario seront déterminées d'après le nombre de jours où les pilotes des États-Unis et du Canada ont été respectivement de service ou ont été disponibles pour assurer le service de pilotage.»

L'apparition des pilotes du lac Ontario créa une situation d'exception pour laquelle aucune disposition n'avait été prévue. Le bureau de Port Weller leur fournissait le service d'affectation sans aucun frais (à l'exception du

service de bateau-pilote), car à cet égard les pilotes de lac étaient considérés comme pilotes de la circonscription n° 1. Mais quand on parvint au stade où ils rendirent presque tous les services de pilotage pour le lac Ontario, il n'y eut plus l'équilibre entre les services d'affectation qui existait lorsque les pilotes des circonscriptions n° 1 et 2 recevaient seuls les affectations de lac, avec le résultat que le bureau de Port Weller assurait sans frais un plus grand nombre d'affectations pour les soi-disant pilotes de la circonscription n° 1 que Cape Vincent pour les pilotes de la circonscription n° 2. Ces derniers demandèrent alors que les pilotes de lac soient tenus de contribuer aux dépenses de fonctionnement du bureau de Port Weller.

Dans son rapport annuel de 1964 (pièce 1023), le surveillant des pilotes de Port Weller avait déjà attiré l'attention de l'autorité de pilotage sur cette question*:

«Nous croyons opportun d'appeler votre attention sur le volume de travail accompli par ce bureau en rapport avec le service de pilotage pour le lac Ontario. Nous signalons que le préposé aux affectations consacre habituellement beaucoup plus de temps à ces affectations, par suite des difficultés de communication et des besoins en pilotage en regard du nombre restreint de pilotes de lac.

Notre bureau rend ce service gratuitement et nous engageons parfois des frais de téléphone en vue de donner une affectation lorsque nous ne disposons pas d'autres moyens de communication.

Une partie des gains des pilotes du lac Ontario est retenue par la circonscription n° 1 pour les services de facturation et d'affectation. En fait, nous subventionnons la circonscription n° 1.»

Dans son rapport de 1963, il avait dit:

«Outre l'augmentation des travaux d'écriture pour la circonscription, nous avons constaté qu'un temps considérable est absorbé par l'affectation de pilotes du lac Ontario aux mouvements dans les ports de Toronto et de Hamilton. Nous avons relevé 710 affectations à ces ports et aux transits dans le lac Ontario.

Ce service est rendu gratuitement; mais il semble maintenant qu'il faudrait prévoir un droit d'affectation pour ce service supplémentaire.»

Ce problème est désormais réglé. On impose maintenant aux pilotes du lac Ontario une contribution de \$1.70 par affectation faite par le bureau de Port Weller (pièce 1541u).

Ces dispositions sont, en substance, inchangées. La modification majeure apparut dans le Mémoire d'accord de 1969, qui autorise le Secrétaire et le Ministre à prendre les mesures qui leur sembleraient opportunes au regard des opérations financières.

Pour la circonscription n° 1, il en résulta la centralisation de l'administration, y compris ses opérations financières, au bureau de Cornwall, et la station de Cape Vincent devint une simple station d'embarquement. Les pilotes de la circonscription n° 1 relèvent d'une seule autorité administrative et rien ne s'oppose à l'établissement d'un véritable mode de mise en commun. On ne l'a cependant pas fait et la distribution du revenu net des pilotes

*Traduction.

est officiellement toujours effectuée sur la base de leur contribution individuelle à leur centre de pilotage (sauf pour les pilotes du lac Ontario pour lesquels a été maintenu un véritable mode de mise en commun). Jusqu'en 1970, les pilotes de la circonscription n° 1 n'étaient guère touchés, parce qu'on arrivait au même résultat (excepté les écarts dus au taux de change) par un mode d'affectations basé sur la péréquation des trajets que les pilotes ont adoptée. Ce mode assure une égale répartition des affectations (trajets) entre les pilotes et, par conséquent, de leur revenu, puisque la plus grande partie de leurs trajets sont des transits complets comportant un droit identique. Il n'en va plus de même, car depuis l'adoption du facteur de pondération, en juillet 1970, les gains résultant d'affectations comparables peuvent maintenant varier jusqu'à 52.9% (c.-à-d. entre le facteur de pondération le plus faible, 0.85, et le plus élevé, 1.30), d'après la taille du navire. Ce nouvel élément rend le système de péréquation désuet en tant que moyen d'assurer un partage équitable des revenus du pilotage.

La situation n'a pas changé en ce qui concerne les pilotes du lac Ontario, sauf que le bureau de Cornwall assume des fonctions administratives qui revenaient auparavant au bureau de Cape Vincent et, en plus de leur donner leurs affectations de lac par l'entremise de son bureau secondaire de Cape Vincent, surveille la mise en commun de leurs gains nets pour leurs services, y compris ceux commençant à la station de Port Weller à laquelle ils continuent de payer le taux forfaitaire de \$1.70 pour l'administration, et les frais pour le service de bateau-pilote.

Mais pour le gouvernement canadien, à titre d'employeur des pilotes canadiens dans le secteur des lacs Huron et Michigan et dans la circonscription n° 3 (à un degré moindre maintenant dans la circonscription n° 2), le problème que pose le partage égal des revenus du pilotage demeure entier. Bien que tous les pilotes de chaque groupe, canadiens et américains, soient régis par les mêmes règles de travail et les mêmes procédures d'affectation, la grande disparité des affectations s'oppose au partage égal du volume de travail, tant au point de vue du nombre d'affectations semblables que des heures globales de service. Cette situation a donné lieu à beaucoup de désaccord entre le ministère des Transports et la *Lake Superior Pilots Association* qui dirige le centre de pilotage de la circonscription n° 3. On a soutenu que les pilotes canadiens étaient l'objet d'une inégalité de traitement du fait qu'ils recevaient moins d'affectations qui prenaient cependant plus de temps. Il en résultait donc, en termes de temps global de service, une moyenne de volume de travail plus élevée, mais selon les arrangements une plus faible part des gains nets. Si l'on doit maintenir la participation des pilotes canadiens, la seule solution possible consiste à établir une véritable mise en commun qui assurera à chaque pilote, ou à son représentant, une part égale des gains nets pour une même disponibilité.

Les opérations comptables des centres américains sont régies par des règlements établis à cette fin par l'Administrateur américain du pilotage dans les Grands Lacs: *The Great Lakes Pilotage Uniform Accounting System Manual* (46CFR 403). Étant donné que les bureaux de pilotage canadiens relèvent du ministère des Transports, leur comptabilité est régie par le Manuel de comptabilité du ministère des Transports, article 5, paragraphe 3, qui concerne les autorités de pilotage de Kingston et de Port Weller (pièce 1498c), et est soumise au contrôle des vérificateurs des comptes.

Depuis 1966, le Mémoire d'accord porte que les comptes de chaque bureau seront soumis à une vérification effectuée conjointement par des représentants désignés du Secrétaire et du Ministre.

Toutefois, le Mémoire d'accord ne prévoit pas l'approbation conjointe des dépenses proposées par les centres de pilotage américains ou les bureaux de pilotage canadiens; l'absence de quelque moyen de contrôle de la part de ceux qui sont appelés à acquitter ces dépenses a donné lieu à de graves disputes. Un exemple fut celle qui, en 1962, porta sur l'utilisation du bateau-pilote de Cape Vincent (Cf. p. 235) et il y en eut plusieurs autres, surtout dans la circonscription n° 3 (Cf. p. 341). Une cause majeure de désaccord est la distinction faite en vertu du régime américain entre les frais d'exploitation courants que doivent supporter tous les pilotes bénéficiant des services d'un centre et les frais engagés par l'Association des pilotes en tant que telle (Cf. *Titre I*, pp. 608 à 610, quant au point de vue de la Commission à ce sujet). L'indépendance absolue dont jouissent les associations américaines dans l'organisation et le fonctionnement des services d'un centre s'est aussi traduite parfois par des frais d'exploitation très élevés qu'il eut été possible d'éviter.

On ne dispose pas de statistiques vraiment instructives sur les frais d'exploitation des services de pilotage dans les huit circonscriptions et secteurs du réseau des Grands Lacs, non plus qu'en ce qui a trait à chaque groupe de pilotes. En se fondant sur les rapports financiers annuels accessibles et les rapports de vérification des cinq autorités administratives, la Commission a tenté d'établir des tableaux comparatifs; mais la tâche s'est révélée impossible, par suite du manque d'uniformité dans les méthodes comptables et des nombreux changements qu'on y a apportés. Tous les documents financiers étant, sans doute, accessibles à chaque bureau de pilotage, il eût été possible d'établir les statistiques voulues, mais la Commission a estimé, qu'aux fins du présent rapport, un travail aussi considérable et le coût d'une telle tâche n'étaient pas justifiés, d'autant plus que les statistiques et les rapports financiers dont elle disposait en donnent une idée suffisante.

Le rapport statistique conjoint sur le pilotage dans les Grands Lacs (pièce 1542), publié annuellement par les autorités centrales du Canada et des États-Unis contenait, jusqu'en 1968, un tableau indiquant les recettes

et les dépenses relatives au pilotage (en monnaie américaine) (Cf. appendice A, Partie III, tableau 7 du rapport statistique) par année et, suivant le système d'organisation original, par circonscription. Pour saisir le sens des termes «Recettes brutes» et «Dépenses» utilisés dans le tableau 7, on doit se référer au tableau 3 qui donne le détail des chiffres mentionnés pour l'année 1968.

Le rapport annuel de 1969 ne comportait pas ce tableau, mais on y trouvait, pour la première fois, le tableau 3 dans lequel (mais pour la seule circonscription n° 1) on fait une distinction entre les pilotes de rivière (ou de circonscription) et ceux du lac Ontario. Il est reproduit ci-dessous (en monnaie américaine), ce qui permet de compléter la comparaison mentionnée plus tôt. La ventilation entre pilotes canadiens et américains pour la circonscription n° 1, le lac Ontario et la circonscription n° 3 ne signifie rien. On a donc, dans le tableau suivant, combiné les chiffres. Cette ventilation est cependant complètement justifiée pour la circonscription n° 2, surtout en 1969, à cause de la division *de facto* de cette circonscription d'après la nationalité des pilotes (exception faite des deux pilotes canadiens assurant des affectations spéciales dans le secteur occidental).

	Total	Circonscription n° 1		Circonscription n° 2		Circonscription n° 3
		Rivière	Lac	É.-U.	Canada	
Revenu						
Revenu de pilotage.....	\$3,119,603	\$717,838	\$196,864	\$791,620	\$824,046	\$589,235
Frais de déplacement et de subsistance remboursables..	121,729	—	28,880	21,769	1,235	69,845
Frais de bateau-pilote remboursables.....	94,647	—	34,114	20,408	268	39,857
Frais d'affectation et de comptabilité remboursables.....	22,115	16,084	—	3,850	2,181	—
Revenu total*.....	\$3,358,094	\$733,922	\$259,858	\$837,647	\$827,730	\$698,937
Dépenses†						
Frais de subsistance et de déplacement des pilotes.....	\$ 125,845	—	\$ 28,880	\$ 28,383	\$ 1,235	\$ 67,347
Frais de bateau-pilote.....	227,146	\$ 34,693	34,114	42,618	56,446	59,275
Affectation et comptabilité....	213,635	49,031	18,265	57,754	56,513	32,072
Communications.....	21,025	3,519	—	4,682	2,654	10,170
Autres.....	49,315	8,824	—	9,496	5,139	25,856
Dépenses totales*.....	\$ 636,966	\$ 96,067	\$ 81,259	\$142,933	\$121,987	\$194,720
Excédent des revenus sur les dépenses de pilotage*.....	\$2,721,128	\$637,855	\$178,599	\$694,714	\$705,743	\$504,217
Nombre d'affectations.....	15,826	2,716	2,266	3,072	4,604	3,168

*En dollars américains.

†Les dépenses sont celles qui sont acceptées dans les règlements inter-associations.

Par suite de l'abandon graduel du concept «officier de navigation» dans l'organisation, on a été amené à identifier un secteur ou un groupe de secteurs (sauf dans la circonscription n° 3) avec un groupe de pilotes. Il a donc été possible, à partir de 1969, d'établir dans les rapports financiers le montant global et le détail des dépenses d'exploitation sur cette base, sauf en ce qui a trait aux pilotes de la circonscription n° 3 et ceux des lacs Huron et Michigan qui y sont maintenant rattachés. En conséquence, cette étude donne la situation telle qu'elle se présente maintenant.

a) *Dépenses d'exploitation—Circonscription n° 1*

Depuis plusieurs années, les pilotes de la circonscription n° 1 n'ont été chargés que des affectations de circonscription. Ils relèvent d'une seule autorité administrative formée de fonctionnaires du ministère des Transports, dont le bureau principal se trouve à Cornwall et dont la juridiction administrative et opérationnelle hors de la circonscription ne s'étend plus maintenant qu'au groupe de pilotes du lac Ontario.

Jusqu'en 1967 inclusivement (sauf pour l'année 1961, alors que la circonscription relevait uniquement d'une administration canadienne durant la période d'organisation), il fallait, pour obtenir le coût d'exploitation de la circonscription, additionner les dépenses d'exploitation des deux autorités administratives, c.-à-d. le bureau de pilotage de Cornwall et le centre de pilotage américain de Cape Vincent, tout en déduisant, pour chacun, les dépenses d'affectation afférentes aux services dans les eaux contiguës. Jusqu'es et y compris la saison de 1968, les salaires payés par le bureau de Cornwall aux préposés aux affectations canadiens, les heures supplémentaires, les indemnités pour travail de nuit et les bénéfices d'appoint étaient partagés également entre la circonscription canadienne de pilotage de Cornwall, et la circonscription n° 1 des Grands Lacs, de même que les frais du circuit télex reliant Montréal et Cornwall. Cela équivalait, dans une certaine mesure, à une subvention du Canada à la circonscription n° 1. Grâce au service d'information maritime et de communication moderne dont on dispose, toutes les affectations des pilotes de Cornwall, depuis l'ouverture de la saison de navigation de 1969, ont été données par le centre d'affectation de Montréal; le bureau de pilotage de la circonscription n° 1, à Cornwall, n'a plus rien à faire avec les pilotes de la circonscription de Cornwall. En conséquence, le ministère des Transports, au nom de l'autorité de pilotage de la circonscription de Cornwall, ne partage plus les frais de la circonscription n° 1—cette dernière en paie la totalité sur les recettes de pilotage (pièce 1541aa).

Les mêmes progrès techniques qui ont mené à l'établissement d'un centre d'affectation à Montréal permettent au bureau de pilotage de Cornwall de remplir l'office de centre d'affectation des pilotes du lac Ontario pour les affectations qui relevaient auparavant du centre de pilotage américain de Cape Vincent, et il accomplit aussi tout le travail administratif (sauf les

affectations à partir de Port Weller) concernant ces pilotes. Leur part des dépenses d'exploitation de l'autorité administrative de la circonscription n° 1 a été fixée à 10% de leurs droits de pilotage (qui ne comprennent ni les frais de transport ni les frais du service de bateau-pilote, qui, jusqu'à la révision du tarif, en 1970, étaient remboursables par les navires desservis au cours d'affectations dans des eaux non désignées).

Le rapport vérifié de 1969, de l'autorité de pilotage de la circonscription n° 1 (pièce 1409), indique en dollars canadiens les divers postes des dépenses d'exploitation. La part des pilotes du lac Ontario est indiquée sous forme d'un remboursement, ce qui donne un total de \$86,487.77 de dépenses administratives imputables sur les gains globaux de pilotage des pilotes de la circonscription n° 1 (11.1% de leur revenu brut).

Traitement des employés et prestations.....	\$ 53,006.85
Location de bureau—Matériel.....	2,246.54
Réparation de matériel de bureau.....	34.97
Déplacements des administrateurs de la circonscription.....	25.66
Téléphone.....	3,055.70
Télex.....	747.68
Poste et messageries.....	316.26
Papeterie et fournitures.....	500.16
Frais de la station de Cape Vincent.....	5,920.00
Frais du service de bateau-pilote de Cape Vincent (2,679 trajets simples)	37,506.00
Fiches de pilotage.....	350.63
Réparation de matériel de bureau.....	126.00
Dépenses remboursées aux pilotes (navigation postsaisonnière).....	18.15
Pertes de change américain.....	1.30
Total.....	\$ 103,855.90
Moins les remboursements des pilotes de lac.....	17,368.13
Dépenses d'exploitation des pilotes de la circonscription n° 1.....	\$ 86,487.77

Pour établir le rapport des dépenses de 1969 ci-dessus et du montant indiqué dans le tableau des revenus et dépenses de la même année, à la page 334, il faut tenir compte du taux de change (.925) et du fait que, dans ce tableau, la contribution des pilotes de lac aux dépenses administratives de la circonscription n° 1 (\$16,084 en monnaie américaine) est indiquée, aux fins de comptabilité, en tant que revenu pour les pilotes de rivière, ce qui rend moins claire la présentation faite ici.

Dans les circonscriptions canadiennes dont le ministre des Transports est l'autorité de pilotage, p. ex., celle de Cornwall, les dépenses d'exploitation telles qu'indiquées ci-dessus sont réglées par une subvention indirecte du ministère à la circonscription concernée. Il faut en tenir compte quand on compare les recettes brutes du pilotage, les taux de pilotage et autres statistiques.

Comme le stipule le Mémoire d'accord, les pilotes canadiens et américains de tous les secteurs, sauf ceux du lac Ontario, forment deux groupes distincts, aux fins du partage du revenu, et les parts de revenu net sont calculées au prorata de l'apport global de chaque groupe au total des gains.

En 1969, les recettes brutes de la circonscription n° 1 furent de \$775,986.29 (monnaie canadienne), dont \$432,258.25 provenaient des services rendus par les pilotes canadiens et \$343,728.04, par les pilotes américains. Leur part proportionnelle de revenu net était donc respectivement de 55.7% et de 44.3%.

La part de revenu net des pilotes canadiens était de \$384,050.68, dont le gouvernement déduisit \$6,505.75 au titre de remboursement du coût du service de taxi utilisé par les pilotes canadiens de la circonscription n° 1 entre l'écluse Snell et Cornwall (Cf. p. 236). Les pilotes américains n'utilisent pas ce service puisqu'ils se déplacent de Massena à l'écluse Snell et paient les frais de transport qu'ils engagent. Quant aux affectations de circonscription, les taux sont globaux, et les pilotes de la circonscription n° 1 règlent eux-mêmes les frais de déplacement qu'ils engagent à l'occasion de telles affectations, puisque leur rémunération est liée au revenu de la circonscription. Cela explique la déduction faite sur leur part globale des frais de déplacement payés, en leur nom, par le gouvernement canadien. Il reste donc, pour l'année 1969, la somme de \$377,544.93 qui fut payée à l'Association des pilotes canadiens pour la distribution à ces pilotes, conformément à leurs dispositions de mise en commun (Cf. p. 343).

La part des pilotes américains a été de \$305,447.84, de laquelle on a déduit \$756, à titre de cotisations à l'Association américaine. La part nette globale à répartir entre les pilotes américains de la circonscription n° 1 a donc été de \$304,691.84. Elle a été versée à l'Association américaine des pilotes en vue de sa distribution, conformément à leurs dispositions de mise en commun (Cf. pp. 174 et 343).

b) Dépenses d'exploitation—Pilotes du lac Ontario

Les pilotes du lac Ontario ne relèvent pas d'une autorité administrative distincte. Comme on l'a vu, ils relèvent, pour les affectations, de la juridiction de la circonscription n° 1 et de celle du bureau de Port Weller, tandis que toutes questions financières les concernant sont réglées, en leur nom, par l'autorité administrative de la circonscription n° 1. Leur participation aux dépenses d'exploitation de ces bureaux a été fixée, pour la circonscription n° 1, à 10% de leurs gains de pilotage et, depuis 1969, pour le bureau de Port Weller, à \$1.70 par affectation donnée par ce bureau (pièce 1541u). Comme ils ne reçoivent que des affectations dans des eaux non désignées (à l'exception du port de Kingston), leur revenu net, après les déductions, était, jusqu'en 1969, leur salaire net (tous leurs frais de

déplacement, y compris les frais de bateau-pilote, à Cape Vincent et à Port Weller, étaient remboursés par les navires qu'ils pilotaient).

Les frais d'exploitation comparables supportés par les pilotes du lac Ontario en 1969 représentaient 20% de leur revenu brut:

Contribution aux dépenses du bureau de Cornwall.....	\$ 17,368.13
Contribution aux dépenses du bureau de Port Weller.....	2,378.30
	\$ 19,746.43
Service de bateau-pilote, Cape Vincent (1,694 trajets simples).....	23,716.00
Service de bateau-pilote, Port Weller (708 trajets simples).....	12,744.00
	\$ 56,206.43

Les états financiers concernant les pilotes du lac Ontario indiquent aussi, comme dépenses, les autres frais de déplacement des pilotes, qui s'élèvent à \$31,220.56 et les frais de passage sur le bac entre Kingston et l'île Wolfe, soit \$420. Ces postes ne rentrent pas dans les dépenses du bureau de pilotage et le fait qu'elles étaient alors recouvrables des navires ne change en rien leur nature de dépenses personnelles du pilote.

Le revenu brut global a été de \$281,024.13 (y compris les droits de bateau-pilote recouvrables), ce qui laisse aux pilotes un revenu net, avant déduction de leurs dépenses personnelles, de \$224,817.70.

c) *Dépenses d'exploitation—Pilotes de la circonscription n° 2*

La division *de facto* de la circonscription n° 2, effective dès la saison de navigation de 1969 et complète au point de vue opérationnel, ne s'étend pas encore au domaine financier qui continue à être régi par les critères fixés dans le Mémoire d'accord, en dépit du fait qu'ils ne peuvent s'appliquer qu'à des groupes de pilotes canadiens et américains participant également au service de pilotage dans un secteur donné aux termes des mêmes règles de travail, situation qui, en réalité, n'existe plus. On continue à mettre en commun tous les gains des pilotes de la circonscription n° 2 et les frais d'exploitation des bureaux de pilotage de Port Weller et de Port Huron. Le revenu net global est ensuite divisé en deux parts (une part canadienne et une part américaine) au prorata des apports respectifs des pilotes de chaque pays au revenu brut global (pièce 1541cc).

Par suite de la division *de facto* de la circonscription, le bureau de pilotage de Port Weller est devenu la seule autorité administrative des pilotes du canal Welland (tous canadiens), mais seulement en ce qui concerne leurs services dans ce canal. Étant donné l'absence d'un groupe de pilotes du lac Érié, les pilotes du canal Welland reçoivent quelques affectations pour ce lac; ils relèvent alors de l'autorité administrative du secteur occidental, au point de relève de Détroit. Par contre, tandis que

l'autorité administrative de Port Huron a juridiction exclusive sur tous les pilotes de la circonscription n° 2 au regard des affectations concernant cette circonscription (à l'exception des ports canadiens de ce secteur), les pilotes américains qui assurent occasionnellement des affectations dans le lac Érié relèvent de l'autorité administrative de Port Weller pour les affectations à partir de Port Colborne. Un autre problème mineur est de déterminer la part de dépenses à payer par les deux pilotes canadiens opérant dans les ports canadiens des rivières Détroit et Sainte-Claire; mais cela ne s'oppose pas à l'extension aux opérations financières de la division *de facto* de la circonscription. Cependant, cette mesure souhaitable n'a pas encore été prise.

Les pilotes (autres que ceux de la circonscription n° 2) qui reçoivent des affectations de lac bénéficient des installations et services des stations de Port Weller et de Port Huron. Ces pilotes sont tenus de payer pour le service de bateau-pilote, sur la base du trajet, et paient maintenant un droit fixe pour chaque affectation.

Le rapport conjoint vérifié de 1969, relatif aux opérations financières des bureaux de Port Weller et de Port Huron (pièce 1408) énumère les dépenses d'exploitation engagées par les deux autorités administratives de la circonscription n° 2 et imputées sur les gains bruts des pilotes. L'état n° 3 est reproduit textuellement ci-dessous.

	Port Huron	Port Weller
	U.S. \$	Can. \$
Dépenses d'exploitation et d'administration		
Frais de bateau-pilote.....	\$ 22,210.26	\$ 60,732.75
«Contract Dispatching».....	21.00	
Salaires et bénéfices d'appoint.....	47,172.16	55,196.70
Loyer et matériel.....	6,545.80	3,540.35
Frais de dépréciation: mobilier et matériel.....	669.43	
Chauffage, éclairage, énergie et eau.....	961.48	431.04
Réparations: matériel de bureau.....	65.26	61.66
Réparations et entretien: bâtiments et terrains.....	2,395.02	2,403.77
Frais de déplacement des administrateurs.....	869.80	1,602.24
Téléphone, télégraphe, télex.....	4,682.25	2,869.22
Assurances et cautionnements.....	165.34	
Poste et messageries.....	354.46	469.00
Autres dépenses: matériel, approvisionnements, papeterie.....	522.21	588.20
Frais de vérification.....	1,973.75	
	\$ 88,608.22	\$ 127,894.93
Dépenses d'exploitation et d'administration de Port Weller exprimées en devise américaine, au taux de change de .925.....	U.S. \$ 118,302.81	
Total des dépenses d'exploitation et d'administration.....	U.S. \$ 206,911.03	

Les modalités de facturation et de perception furent modifiées en 1969. Le bureau de Port Weller assume maintenant la responsabilité pour tous les droits et frais relatifs aux services rendus par les pilotes canadiens de la circonscription n° 2, c.-à-d. non seulement les pilotes du canal Welland, mais aussi les deux pilotes canadiens en service dans le secteur occidental. Par contre, le bureau de Port Huron doit assurer la facturation et la perception de tous les droits gagnés par les pilotes américains de la circonscription n° 2 (pièce 1541cc). En 1969, les gains des pilotes canadiens s'élevèrent à \$824,045.82 (devise américaine), soit \$890,860.35 (devise canadienne), et ceux du groupe des pilotes américains, à \$791,619.55 (devise américaine), soit un total général de U.S. \$1,615,665.37. L'apport canadien représentant 51% des gains globaux et celui des pilotes américains 49%, le montant global des dépenses d'exploitation et d'administration, \$206,911.03 (devise américaine), fut réparti au prorata des apports, soit \$105,531.87, pour les pilotes canadiens, et \$101,379.16, pour les pilotes américains. Le montant net revenant aux pilotes canadiens fut de \$705,743.01 (devise américaine), mais versé au gouvernement canadien puisque tous les pilotes canadiens de la circonscription n° 2 sont ses employés.

Avant de procéder à la distribution aux pilotes américains, on déduisit de leur part brute (U.S. \$703,011.33) les montants suivants:

Dépenses des pilotes américains pour utilisation, entretien et dépréciation de leur automobile.....	\$ 6,613.90
Droits à l'association consultative.....	\$ 1,683.75
Total.....	\$ 8,297.65

d) *Dépenses d'exploitation—Pilotes des lacs Huron et Michigan*

A l'origine, les pilotes des circonscriptions nos 2 et 3 se partageaient les affectations dans les lacs Huron et Michigan; en conséquence, les pilotes de l'autre circonscription bénéficiaient, à titre gratuit, des installations et des services d'affectations de Port Huron et de Détour. Les circonscriptions nos 2 et 3 partageaient les dépenses du bureau de pilotage commun de Chicago au prorata des nombres d'affectations reçues par leurs pilotes. L'application de ces arrangements continua après la nomination de pilotes de lac. Toutefois, à la suite de la réorganisation de la circonscription n° 2, en 1969, qui entraîna, entre autres, le retrait des pilotes de la circonscription n° 2 du service dans les lacs Huron et Michigan et le transfert, aux fins administratives, des pilotes des lacs Huron et Michigan à la circonscription n° 3, la station de Chicago ne releva plus que de l'autorité administrative de cette circonscription, et un droit spécial fut établi sur chaque affectation de lac à partir de Port Huron (pièce 1541bb). En 1969, les droits d'affectation à Port Huron s'élevèrent à \$3,850 et, de plus,

les pilotes concernés versèrent à ce bureau \$20,407.50 pour le service de bateau-pilote.

L'état financier de la circonscription n° 3 ne ventilant pas les revenus et les dépenses par groupe de pilotes ou par secteur, il est impossible de préciser, d'après les états accessibles, la part de dépenses supportée par les pilotes des lacs Huron et Michigan.

e) *Dépenses d'exploitation—Centre de pilotage de la circonscription n° 3*

Comme on l'a indiqué, l'état financier de 1969 de la *Lake Superior Pilots Association Inc.* concernant le centre de pilotage de la circonscription n° 3 comprend, sans distinction, tous les gains et dépenses relatifs aux services rendus par les pilotes des lacs Huron et Michigan, dans leur secteur, et ceux des pilotes de la circonscription n° 3, dans la circonscription et dans les eaux qui lui sont contiguës, soit les lacs Huron et Michigan, les secteurs du lac Supérieur, ainsi que leurs ports.

La difficulté majeure à laquelle les vérificateurs se sont heurtés au regard de la comptabilité des opérations du centre, dont l'association américaine des pilotes est responsable, fut le manquement de celle-ci à séparer ses opérations financières de celles du centre. Le problème serait purement théorique si tous les pilotes recourant aux services du centre et tenus de payer ses dépenses d'exploitation étaient membres de l'association américaine des pilotes, ce qui n'est pas le cas, car il y a quelques pilotes canadiens aussi bien dans la circonscription n° 3 que dans le groupe des pilotes des lacs Huron et Michigan. Ces pilotes canadiens étant des employés salariés du ministère des Transports, leur revenu net revient au gouvernement canadien qui ne devrait être tenu de participer, sous quelque forme que ce soit, aux dépenses d'exploitation de l'association américaine des pilotes en tant que telle. Afin de redresser cette situation, le Mémoire d'accord prévoit maintenant une vérification conjointe par les deux gouvernements. Pour les opérations de l'année 1969, les vérificateurs conjoints ont défalqué \$19,005.82 des dépenses administratives imputées sur le compte du centre de pilotage, parce qu'il s'agissait de dépenses concernant les propres activités de l'association américaine. Ils constatèrent aussi qu'on avait, à tort, porté, à titre de dépenses, au compte du centre de pilotage, une somme de \$21,185.62 de frais de déplacement et de subsistance, ce qui, ajouté à d'autres rectifications en plus ou en moins, portait la réduction totale dans les dépenses réclamées à \$40,002.24. Le montant total des dépenses, établi à \$112,506.16, fut ainsi réduit à \$72,503.92. Dans la circonscription n° 2, l'état financier de Port Huron suscita des difficultés semblables, mais d'une bien moindre importance.

Pour l'année 1969 (pièce 1391), les dépenses d'exploitation globales de la circonscription n° 3 s'établissent comme suit:

Dépenses d'exploitation:	
Automobiles—essence, huile, réparations.....	\$ 4,567.65
—location.....	8,250.00
Salaires administratifs.....	11,125.47
Location de bureaux—Duluth, Chicago, Milwaukee.....	4,007.00
Fournitures et matériel de bureau.....	3,408.16
Déplacements des administrateurs.....	3,822.11
Téléphone—Duluth, Sault-Ste-Marie, Chicago, Milwaukee.....	10,169.48
Assurances et cautionnements.....	5,547.58
Courrier.....	360.00
Frais bancaires.....	172.09
Vérification.....	810.00
Frais d'affectation—Duluth, Fort William, Sault-Ste-Marie, Port Huron.....	15,794.24
Taxes diverses.....	43.40
Réparations et blanchissage.....	191.05
Dépréciation.....	134.00
Total.....	\$ 68,402.23

Pour faire concorder le coût d'exploitation avec les chiffres donnés pour les divers bureaux de pilotage, il faudrait y ajouter le coût du service de bateau-pilote, même la partie remboursable par les bâtiments. Ce poste s'élève à \$59,275.18, dont \$39,857.61 étaient recouvrables.

Bien qu'aucun détail ne soit donné, il est à présumer que les dépenses ci-dessus comprennent les \$3,850 imposés par la station de Port Huron pour les services d'affectation et les \$20,407.50 pour le service de bateau-pilote, à Port Huron, dont bénéficient les pilotes de la circonscription n° 3, ou pilotes de lac (Cf. p. 340).

La contribution des pilotes américains et canadiens au montant global de \$589,234.94 des gains du centre de pilotage a été, respectivement, de \$447,764.72 et \$141,470.22, soit 75.99% et 24.01%, ce qui permet d'établir leur quote-part aux dépenses d'exploitation du centre.

(4) RÉMUNÉRATION DES PILOTES

Préambule

On s'est souvent plaint que les pilotes canadiens étaient l'objet d'une discrimination injuste, du fait que leur rémunération était inférieure à celle de leurs collègues américains dans un même secteur. Exception faite des variations dues au taux de change (les droits de pilotage sont exigés en devise canadienne ou américaine, suivant la nationalité du pilote—divergence que la Commission estime devoir être corrigée [Cf. recommandation 12]) aucune

comparaison n'est possible entre le revenu des pilotes, puisque les montants en cause ne sont comparables qu'en tenant compte des bénéfices d'appoint et de la sécurité que procure un revenu minimum garanti, du revenu supplémentaire et des dépenses remboursées.

La plus grande prudence s'impose lorsqu'on compare la rémunération des pilotes des différents groupes, car la nature de leur travail et l'importance du volume de celui-ci diffèrent. Pour cette seule raison, la rémunération des pilotes de la circonscription n° 1 devrait être substantiellement plus élevée que celle des pilotes du lac Ontario. La situation des pilotes de la circonscription n° 3 est intermédiaire entre celle des pilotes qui ne reçoivent que des affectations de circonscription et celle des pilotes de lac, parce que leurs services de pilotage comportent de courts trajets dans des eaux désignées, et beaucoup de pilotage dans les eaux libres, auquel ils consacrent la majeure partie de leur temps.

Il faut aussi tenir compte de nombreux autres facteurs tels que la demande de pilotage et les difficultés de celui-ci. Il s'ensuit que les comparaisons faites avant 1969 sans faire ces distinctions entre la rémunération des pilotes de la circonscription n° 1 et celle des pilotes de la circonscription n° 2 dont les affectations s'étendaient aux eaux libres de tous les Grands Lacs, sauf le lac Supérieur, étaient nécessairement imparfaites et trompeuses. Chaque groupe constitue un cas particulier et le critère de la rémunération n'est pas celui du groupe de pilotes voisin ou d'autres groupes de pilotes, mais bien la rémunération qu'on devrait offrir pour attirer la catégorie de marins dont la norme de qualification réponde aux exigences de la nature et des conditions du service local (Cf. p. 192). Cette norme de qualification varie d'un secteur à l'autre: de très élevée dans certaines zones, elle peut n'être que moyenne et générale dans d'autres (Cf. *Titre I*, p. 152). La rémunération d'un groupe de pilotes influe inévitablement sur celle d'autres groupes; mais les taux devraient être établis après mûre considération de tous les facteurs et écarts locaux.

Dans le réseau des Grands Lacs, on reconnaît officiellement trois modes de rémunération:

- Chaque pilote touche les droits qu'il gagne pour ses services, moins sa contribution aux dépenses administratives au prorata de ses apports au fonds commun.
- Chaque pilote reçoit une part égale (mises à part les différences dues au change) des revenus nets sur la base de sa disponibilité pour le service (les pilotes du lac Ontario, canadiens et américains, opèrent comme un groupe [Cf. p. 350]).
- Les pilotes canadiens qui sont des employés aux taux régnants reçoivent un salaire préétabli et ont droit à une rémunération spéciale pour travaux supplémentaires, ainsi qu'aux bénéfices d'appoint.

Dans un régime de pilotage entièrement dirigé, où le statut officieux des pilotes est celui d'employés *de facto*, les pilotes ont généralement coutume, par des arrangements privés, de mettre en commun leurs gains, si l'autorité administrative a manqué de le faire ou s'y refuse. Dans le réseau des Grands Lacs, les diverses autorités administratives ne procèdent pas à la mise en commun des gains des pilotes ressortissant à leur juridiction (sauf pour les pilotes du lac Ontario). La règle officielle est que chaque pilote reçoit tous les gains provenant de ses services, moins sa quote-part des dépenses d'administration et d'exploitation.

La Commission n'a fait aucune enquête en vue de découvrir si les pilotes américains ont pris des arrangements particuliers de mise en commun, mais il ressort des Règles de travail et d'affectation que les pilotes américains de la circonscription n° 1 l'ont fait (Cf. p. 174). La Commission a estimé que ce sont des ententes privées, hors de son mandat pour autant que cela concerne les pilotes américains. En conséquence, pour ceux-ci, la Commission prend le montant global des gains provenant de leurs services, déduction faite des dépenses administratives officielles, comme étant leur rémunération réelle. Du fait que, dans chaque circonscription, les pilotes américains ont formé une association professionnelle, ils doivent partager les dépenses administratives de leur corporation. La Commission n'ignore pas l'existence d'autres dépenses de groupe, entre autres, des primes d'assurance.

A l'égard des pilotes canadiens, le seul secteur où une telle situation peut se présenter est la circonscription n° 1, puisque les gains des pilotes du lac Ontario sont officiellement mis en commun, et tous les autres pilotes canadiens sont des employés salariés du gouvernement. En fait, les pilotes canadiens de la circonscription n° 1, comme leurs collègues américains, sont convenus privément de mettre en commun leurs gains.

A l'instar du volume de travail, à partir de 1963, on disposait de statistiques détaillées (pièce 1215) sur les gains bruts et nets officiels (non les recettes) provenant des services de chaque pilote, canadien ou américain, y compris les pilotes employés du gouvernement canadien. C'est sur ces données que se fonde le rapport statistique conjoint sur le pilotage dans les Grands Lacs (version de 1968 reproduite en appendice A). En vue d'obtenir des chiffres comparables, la Commission a adopté les moyennes calculées de la même manière que le volume de travail moyen (Cf. p. 251), c.-à-d. que pour ne tenir compte que des pilotes entièrement disponibles, les chiffres indiqués représentent les gains moyens de 80% des pilotes les plus actifs. Pour obtenir le revenu net moyen, on a fait une déduction établie sur la base de la contribution procentuelle aux dépenses administratives pour l'année concernée. Comme dans la pièce 1215 qui a servi de base, le revenu net moyen est exprimé en devise nationale des pilotes, comme le sont les droits imposés aux navires (Cf. pp. 318-319).

a) Pilotes de la circonscription n° 1

Dans le tableau suivant, on indique la moyenne des gains bruts et nets des pilotes de la circonscription n° 1 ayant été entièrement disponibles. On a obtenu le revenu net en déduisant les dépenses d'exploitation de la circonscription, calculées uniquement d'après le pourcentage de dépenses d'exploitation payé chaque année sur les revenus bruts des pilotes (Cf. pp. 335-336) tel qu'il est établi dans les rapports financiers annuels (pièce 1409). Quand on étudie ce tableau et les tableaux similaires qui suivent, il faut se rappeler que, pour les pilotes canadiens, les montants sont exprimés en devise canadienne et, pour les pilotes américains, en devise américaine. La dernière colonne indique le taux de change utilisé chaque année pour calculer la distribution finale. Pour obtenir en monnaie canadienne les gains des pilotes américains, il faut effectuer la conversion requise.

Année	Revenu brut moyen		Moins dépenses %	Revenu net moyen		Taux de change américain
	Canadiens	Américains		Canadiens	Américains	%
1963	\$16,051.40	\$18,097.96	19.0	\$13,001.63	\$14,659.35	7.9
1964	19,190.14	21,173.50	13.9	16,522.71	18,230.38	7.9
1965	21,351.31	18,123.74	10.5	19,109.42	16,220.75	8.0
1966	21,071.85	21,046.55	17.1	17,468.56	17,447.59	n/a
1967	19,169.25	19,198.15	n/a	n/a	n/a	n/a
1968	21,485.26	21,362.40	12.9	18,713.66	18,606.65	8.7
1969	22,979.12	22,829.15	14.2	19,716.08	19,587.41	8.7

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièces 1215 et 1409.

Comme il fallait s'y attendre, la moyenne des revenus des pilotes canadiens et américains, dans cette circonscription, a été sensiblement la même. C'est le résultat normal d'un mode d'affectation fondé sur la péréquation des trajets, quand les affectations portent principalement sur des trajets de même nature comportant le même droit. Les légers écarts sont attribuables à des affectations non sujettes à la péréquation, telles que les mouvements, un petit nombre de trajets partiels qui, aux fins d'affectation, comptent pour un trajet complet, mais ne donnent lieu qu'à un droit partiel et à des indemnités accessoires. C'est parce que la plupart des trajets ne rapportaient pas le même revenu qu'on a observé, avant 1966, des écarts considérables. Ces années-là, les pilotes de circonscription recevaient fréquemment des affectations dans le lac Ontario qui comptaient pour un trajet, aux fins d'affectation, mais pour lesquelles les gains variaient beaucoup. Sous le régime de péréquation des trajets, le montant des gains était alors une question de chance qui favorisait parfois les pilotes canadiens, parfois les pilotes américains. Les mêmes écarts risquent de se reproduire à partir de la mi-1970, avec l'applica-

tion du facteur de pondération. Le partage sensiblement égal des revenus de la circonscription résultant de la péréquation des trajets et des taux forfaitaires n'est plus possible, puisque les droits exigés pour un transit complet peuvent varier jusqu'à 52.9%, selon la taille du navire. Aucun problème ne se poserait au regard de la rémunération des pilotes si tous les gains étaient mis en commun et que les pilotes canadiens et américains d'une disponibilité égale reçussent des parts égales, comme c'est le cas pour les pilotes du lac Ontario; mais les groupes de pilotes canadiens et américains de cette circonscription font, chacun, une mise en commun distincte de leurs gains globaux. La Commission estime que c'est une situation inéquitable qui suscitera inévitablement des difficultés; elle devrait être redressée par l'établissement d'un véritable mode de mise en commun auquel participeraient tous les pilotes de la circonscription n° 1.

En dépit d'une forte décroissance de la demande en pilotage depuis les années de pointe de 1965-1966 (Cf. p. 107), la rémunération individuelle des pilotes n'a pas cessé de croître par suite des effets conjugués de la diminution de leur effectif (Cf. pp. 195-196) et des fortes majorations annuelles des droits (Cf. p. 316).

Les gains nets mentionnés précédemment ne représentent pas le revenu net, puisque chaque pilote doit acquitter sa part des dépenses d'exploitation et les dépenses conjointes de son association, et qu'il doit aussi supporter ses frais de transport et de subsistance³, sans remboursement (sauf pour les affectations de lac jusqu'à la mi-1970); on déduit des gains globaux du groupe, avant de les verser à leur association (Cf. *Titre IV*, pp. 1019 à 1021), certaines dépenses personnelles de transport des pilotes canadiens, soit le montant total dû au gouvernement canadien pour le service de taxi qu'il fournit pour transporter ces pilotes entre Cornwall et l'écluse Snell. Cette modalité offre l'avantage d'une répartition de ces dépenses entre tous les pilotes canadiens; mais les autres frais de déplacement et de subsistance varient d'un pilote à l'autre, selon leur affectation. Pour les pilotes de la circonscription n° 1, les frais de déplacement ne comprennent pas le service de bateau-pilote de Cape Vincent, puisque le coût de ce service fait partie des dépenses d'exploitation générales de la circonscription.

Comme on l'a vu aussi (Cf. p. 337), depuis 1969, l'autorité administrative de la circonscription a retenu sur la part globale des pilotes américains la contribution que l'association américaine impose aux pilotes américains—qui s'élève à \$756 et appartient à l'association en tant que telle. Le montant global net des gains des pilotes américains est versé à cette association, mais

³ Pour leur part, les pilotes de la circonscription de Cornwall ne supportent pas personnellement leurs frais de déplacement—on les perçoit des navires (Cf. *Titre IV*, p. 1040). Les gains nets et la rémunération indiqués pour la circonscription n° 1 ne peuvent se comparer à ceux des pilotes de la circonscription de Cornwall (Cf. *Titre IV*, pp. 1047-1048), à moins qu'on n'ajoute à la rémunération moyenne de ces derniers les montants ainsi perçus des navires.

au nom des pilotes pour être distribué conformément aux règles adoptées par leur groupe.

On sait qu'en vertu des *Working Rules and Dispatching Procedures* (pièce 432); les pilotes américains mettent leurs gains en commun par l'entremise de leur association. On procède au partage sur la même base que celle adoptée par les pilotes canadiens, c.-à-d. sur le mode d'affectation, en fonction du nombre d'affectations et non de la disponibilité. A la fin de la saison, chaque pilote dont le nombre total de trajets n'est pas inférieur de plus d'un à la moyenne du nombre total des sept pilotes en réunissant le plus a droit à une part entière; les autres pilotes reçoivent une part entière diminuée de la valeur moyenne du nombre de trajets qui leur manquent pour obtenir une part entière. Outre le remboursement des frais de déplacement, ces règles prévoient des tours fictifs pour la présence aux réunions autorisées de l'association ou l'administration des affaires de l'association quand cela a entraîné la radiation du tour de rôle. Le paragraphe 04 prévoit la déduction des dépenses administratives de l'association de la mise en commun. Il est à présumer que les pilotes américains doivent acquitter, sur leurs revenus, d'autres dépenses telles que les primes d'assurance collective, qui réduisent encore leur revenu net.

Les pilotes de la circonscription de Kingston (c.-à-d. les pilotes inscrits canadiens de la circonscription n° 1) ont toujours mis leurs gains en commun. Ils s'en sont tenus au mode de mise en commun alors en vigueur lorsqu'ils étaient, avec ceux de la circonscription actuelle de Cornwall, des pilotes de la circonscription de pilotage Saint-Laurent—Kingston—Ottawa (quant aux détails, se référer au règlement n° 2 de la Corporation des pilotes du haut Saint-Laurent [pièce 848]). C'est pourquoi, mises à part quelques variantes mineures, leur mode de mise en commun est essentiellement le même que dans la circonscription de Cornwall. Ce mode est une conséquence logique du régime de péréquation des trajets, adopté à leur demande. (Cf. étude du mode de mise en commun des pilotes de Cornwall, *Titre IV*, pp. 1041 et suiv.). La seule différence notable consiste en ce qu'ils n'ont pas adopté la récente innovation introduite dans le mode de Cornwall, en vue d'assurer une entière disponibilité à la fin de la saison, dite mise en commun d'hiver. Il n'existe qu'une période de mise en commun par année, avec des distributions anticipées, généralement mensuelles. Les transits complets, aussi bien que les affectations pour le lac Ontario, comptent chacun pour un tour. On accorde 1/2 tour pour les trajets de courte durée, selon qu'en décide le conseil d'administration. (Quant aux détails sur la Corporation des pilotes du haut Saint-Laurent et ses opérations financières, cf. pp. 202 à 211, en particulier les tableaux, pp. 207 à 209, où l'on explique la méthode comptable pour les opérations de mise en commun. Pour le coût de l'administration et autres dettes du fonds commun, y compris les dépenses de groupe, cf. pp. 209 à 211, où l'on indique, entre autres, la valeur globale des tours fictifs accordés aux administrateurs.)

Le tableau suivant indique, pour les années 1960 à 1969, le nombre des pilotes participant à la mise en commun, le nombre de ceux qui ont obtenu une part entière et son montant, mais sans inclure le partage des gains durant la saison d'hiver. Comme dans la circonscription de Cornwall, la part entière des pilotes est calculée avant les déductions personnelles, c.-à-d. les cotisations à la Fédération et à la Guilde (les mêmes pour tous les pilotes, \$225 en 1969), les primes d'assurance (variables suivant l'état civil du pilote: \$991.52, pour un pilote marié, et \$741, pour un célibataire en 1969) et le droit d'entrée (\$300; un seul en 1969). Pour le tableau correspondant pour les pilotes de Cornwall, se référer au *Titre IV*, page 1046.

MISE EN COMMUN			
Année	Nombre total de pilotes participants	Nombre des pilotes ayant reçu une part entière	Montant de la part entière
1960.....	21		
1961.....	21	19	\$11,105.40
1962.....	21	21	12,785.48
1963.....	21	11	13,323.36
1964.....	21	20	11,889.17
1965.....	n/a	n/a	n/a
1966.....	20	12	17,501.59
1967.....	20	10	16,819.73
1968.....	n/a	n/a	n/a
1969.....	19	17	17,775.50
		18	18,530.91

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 861.

Les gains non mis en commun comprennent les retenues, les dépenses recouvrables et les gains réels de pilotage en hiver (droits, retenues et dépenses recouvrables). On ne dispose pas, pour chaque année, de statistiques sur les gains. Il n'est donc pas possible d'établir des tableaux comparables avec ceux qui concernent les pilotes de la circonscription de Cornwall, tels que ceux du *Titre IV*, «Gains non mis en commun» et «Tableau comparatif des échelons de revenu», pages 1046-1047. Les états financiers de la Corporation donnent, pour 1969, les renseignements suivants qui peuvent servir de guide:

Droits de retenue globaux (gagnés).....	\$10,926.95
Dépenses recouvrables (gagnées).....	1,984.00
Navigation d'hiver (montant payé).....	4,463.00
Total.....	\$17,373.95

La rémunération réelle que chaque pilote obtient de telles sources varie, puisqu'elle n'est pas mise en commun; en 1969, la moyenne par pilote a été de \$914.42, ce qui, ajouté à une part entière de la mise en commun, de \$18,530.91, a porté la rémunération brute moyenne pour cette année-là à \$19,445.33, et après déduction des cotisations à la Fédération et des primes d'assurance, la rémunération nette moyenne à \$18,308.81 pour un pilote marié, et à \$18,479.33 pour un célibataire. Il ne faut pas oublier non plus que certaines dépenses additionnelles de déplacement, à part les frais de taxis entre l'écluse Snell et Cornwall, sont déduites de la part globale des pilotes canadiens, par l'autorité de pilotage de Kingston, et que la Corporation paie, sur le fonds commun, avant le partage, le service de bateau-pilote Dougan, à Kingston (Cf. p. 207).

b) Pilotes du lac Ontario

Le tableau suivant est établi sur la même base que celui qui concerne les pilotes de la circonscription n° 1 (Cf. p. 345). On y indique la moyenne des gains bruts et nets des pilotes du lac Ontario ayant été entièrement disponibles.

GAINS MOYENS DES PILOTES DU LAC ONTARIO*

Année	Gains bruts moyens		Moins dépenses	Gains nets moyens		Taux de change
	Canadiens	Américains		Canadiens	Américains	américain
			%			%
1963	\$16,490.20	\$17,598.05	10.5	\$14,758.73	\$15,750.25	
1964	8,473.33	12,892.50	n/a	n/a	n/a	7.9
1965	13,687.50	9,543.00	10.4	12,264.00	8,550.53	9.2
1966	10,970.00	9,280.83	10.4	9,829.12	8,315.62	n/a
1967	12,649.42	10,796.75	n/a	n/a	n/a	n/a
1968	13,974.83	13,449.04	9.6	12,633.25	12,157.93	8.7
1969	16,452.54	15,975.10	9.3	14,922.45	14,489.42	8.7

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièces 1215 et 1409.
*En Can. \$.

Quand on compare ces chiffres, il faut faire une distinction entre les divers sens des termes «gains bruts» et «gains nets» considérés dans le cadre de la structure des taux pour les eaux non désignées jusqu'à la mi-1970. Jusqu'alors, on remboursait aux pilotes en affectations dans des eaux non désignées tous leurs frais de déplacement, y compris les frais de bateau-pilote; mais les statistiques ne faisaient pas état de ces dépenses recouvrables à titre de gains bruts des pilotes. Les dépenses d'exploitation mentionnées ici pour obtenir les montants nets ne comprennent que le pourcentage des gains bruts que les pilotes sont tenus de payer à l'autorité administrative de la circons-

cription n° 1, au lieu de leur part des dépenses d'exploitation de la circonscription, et les droits d'affectation qu'ils versent maintenant à la station de Port Weller. Tous les pilotes du lac Ontario, sans égard à leur nationalité, sont convenus, depuis 1965, de mettre leurs gains en commun. Le partage se fonde sur les droits de pilotage gagnés (non pas perçus) et leur disponibilité pour le service. C'est le seul procédé équitable, étant donné la grande différence entre le type et la durée des affectations et des revenus qui en proviennent (Cf. pp. 265-266).

L'autorité administrative de la circonscription n° 1 administre la mise en commun sans autres frais d'administration. Les pilotes de lac étant généralement disponibles, leur part entière est sensiblement la même que la part nette moyenne des pilotes entièrement disponibles qu'indique le tableau précédent. En 1968, p. ex., sur les 14 pilotes participants, 8 ont été entièrement disponibles; quatre ont été absents 4 jours ou moins, un, 11 jours et un, 77 jours. La part entière de cette année-là a été de \$12,199.92, en monnaie canadienne. En 1969, sur 13 pilotes participants, deux seulement ne furent pas entièrement disponibles, l'un ayant été absent un jour et l'autre, 41 jours: Cette année-là, la part entière fut de Can.\$14,557.86 (pièce 1409).

COMMENTAIRE

La rémunération des pilotes du lac Ontario est encore inférieure à celle des pilotes de la circonscription n° 1, même après avoir déduit des gains nets de ceux-ci une allocation raisonnable pour les frais de déplacement. Étant donné que la nature du pilotage et le volume de travail ne sont pas comparables (Cf. pp. 127 et 262-263), les rémunérations ne le sont pas. La compétence requise d'un pilote de la circonscription n° 1 étant beaucoup plus étendue et sa tâche plus exigeante, sa rémunération, pour une même disponibilité, doit être plus élevée. Cette situation de fait est conforme au critère de l'établissement de la rémunération des pilotes.

c) Pilotes de la circonscription n° 2

Le tableau suivant indique les gains moyens bruts et nets des pilotes de la circonscription n° 2 entièrement disponibles.

Ici encore, le sens des termes gains bruts et gains nets diffère notablement de celui qu'ils ont lorsqu'on les emploie pour les pilotes de la circonscription n° 1 ou du lac Ontario. Cela découle du grand nombre d'affectations de lac que les pilotes de la circonscription n° 2 devaient assurer jusqu'en 1968 et de l'incidence considérable des affectations du lac Érié qu'ils assurent encore. En conséquence, il faut, pour obtenir les gains nets réels des pilotes de la circonscription n° 2, déduire les frais de déplacement non recouvrables, soit ceux qu'ils acquittent au cours d'affectations de circonscription.

Il y a toujours eu un écart substantiel entre les gains nets et bruts des pilotes canadiens et ceux des pilotes américains de disponibilité égale même

GAINS MOYENS DES PILOTES DE LA CIRCONSCRIPTION N° 2

Année	Gains bruts moyens		Moins dépenses	Gains nets moyens		Taux de change américain
	Canadiens	Américains		Canadiens	Américains	
			%			%
1963	\$17,008.29	\$20,684.38	10.8	\$15,171.39	\$18,450.47	7.9
1964	20,461.25*	22,257.60	12.8	17,842.21**	19,408.63	7.9
1965	18,732.86	20,746.56	9.3	16,990.70	18,817.13	8.0
1966	17,219.31	21,928.93	n/a	n/a	n/a	n/a
1967	15,896.95	19,738.56	10.2	14,275.46	17,725.23	n/a
1968	23,982.16	26,692.00	9.3	21,751.82	24,209.64	8.7
1969	21,449.36	25,393.07	14.4	18,360.65	21,736.47	8.7

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièces 1215 et 1408.

*Comprend un montant de \$625.50 concernant les pilotes de port de Port Weller.

**Comprend un montant de \$547.18 concernant les pilotes de port de Port Weller.

si, jusqu'en 1968, ils participaient à l'ensemble du volume de travail et étaient régis par les mêmes règles de travail. La raison majeure en est la différence de motivation des deux groupes, résultant des différences dans les modalités d'emploi et dans leur mode de rémunération. Il en résulta, entre autres, une exception insérée dans les règles régissant les pilotes américains, qui les dispensait de la relève obligatoire à l'écluse n° 7 (Cf. pp. 273 et 281). En 1963, cette exemption se traduisit pour eux par un supplément de \$100 par transit. Généralement, les pilotes canadiens tiennent à terminer leur affectation dès qu'ils peuvent le faire légalement, car leurs conditions de travail s'en trouvent améliorées; par contre, les pilotes américains visent à prolonger leur temps de service, puisqu'ils en tirent une augmentation de leurs gains. Il est raisonnable de penser que si les pilotes canadiens avaient eu le même statut que leurs collègues américains, il y aurait eu, d'abord, les mêmes règles de travail pour les deux groupes et, en second lieu, les gains moyens des pilotes entièrement disponibles, dans chaque groupe, auraient subi les mêmes variations, une année en faveur des pilotes américains et l'autre, en faveur des pilotes canadiens, pour les mêmes raisons fondamentales qui prévalaient, avant 1966, dans la circonscription n° 1 (Cf. pp. 307 à 309). Cette situation a été redressée par la réorganisation de 1969, et chaque groupe a maintenant la compétence exclusive sur des types donnés d'affectations (Cf. pp. 278 à 282), ce qui a éliminé les divergences dues aux différences de leurs affectations et de leur revenu global.

La Commission n'a pas connaissance d'arrangements, s'il en est, des pilotes américains au sujet de la mise en commun. Les chiffres nets indiqués ci-dessus ne constituent pas vraiment leur revenu net, puisqu'ils doivent acquitter leur part des dépenses administratives de leur association, soit par cotisations, soit par paiements imputés sur la mise en commun. En outre,

comme pour les autres associations de pilotes américains, ils ont certainement des primes d'assurance à payer.

La rémunération globale des pilotes canadiens des Grands Lacs rétribués aux taux régnants comprend:

- (i) un salaire au cours de la saison de navigation dont la durée varie d'une année à l'autre mais dépasse en général légèrement huit mois, ainsi que les bénéfices d'appoint accordés aux employés de la Couronne et autres indemnités inhérentes au statut d'employé, soit le remboursement intégral des frais de subsistance hors de leur station (normalement, sous forme d'indemnité fixe), ainsi que des frais de déplacement entre stations, ou de leur station pour rejoindre leurs affectations, ou en revenir;
- (ii) les gains de ceux qui sont volontaires pour participer au service avant ou après la saison de navigation (Cf. p. 282).

Les déductions sur les salaires de chaque pilote comprennent sa part de contributions à la Caisse de retraite, à l'assurance collective médicale-chirurgicale, au Fonds d'indemnisation des accidents du travail et au Régime des pensions du Canada (le gouvernement verse l'autre part, qui fait partie des bénéfices d'appoint des pilotes). Au regard des gains avant ou après la saison de navigation, les pilotes sont considérés comme des entrepreneurs privés et, par conséquent, ils doivent payer personnellement leurs frais de déplacement et de subsistance; ils ne sont toutefois pas tenus de contribuer aux frais d'administration des bureaux de pilotage et ces gains n'entrent pas en compte pour la caisse de retraite. En outre, la plupart des pilotes sont membres de la *Corporation of Professional Great Lakes Pilots* (Cf. p. 212), et ils sont tenus de verser des cotisations à cette corporation, ainsi qu'à la Fédération des pilotes du Saint-Laurent à laquelle elle est maintenant affiliée. Les pilotes qui sont devenus membres de la Guilde de la marine marchande du Canada à titre personnel doivent aussi acquitter leurs cotisations à cet organisme.

Les différences dans la rémunération globale personnelle des pilotes sont attribuables surtout à la durée de leur disponibilité au cours de la saison de navigation, ainsi qu'au nombre de congés qu'ils ont pris et du nombre de jours de vacances accumulés auxquels ils ont droit à la fin de la saison. Cela dépendra aussi s'ils se sont portés ou non volontaires pour les services de pilotage présaisonnier ou postsaisonnier et, dans l'affirmative, il y aura, en plus, l'importance des affectations qu'ils auront reçues—car bien que ces affectations soient données à tour de rôle, elles diffèrent grandement et les gains ne sont pas mis en commun—enfin, mais dans une mesure négligeable, intervient aussi leur état civil pour ce qui concerne les déductions. (Pour de plus amples précisions sur les changements qui influent sur la rémunération et les conditions d'emploi des pilotes canadiens des Grands Lacs rétribués aux taux régnants, cf. pp. 218 et suiv.)

Le tableau suivant indique, pour les années 1963, 1964 et 1969, le salaire brut (à l'exclusion, par conséquent, des gains provenant du pilotage pré et postsaisonnier) des pilotes canadiens de la circonscription n° 2 et le nombre de pilotes dont le salaire brut pour la saison de navigation tombe dans l'un des échelons de l'échelle des salaires.

Echelle de salaire brut	1963	1964	1969
\$20,500-21,000.....	....	....	18
20,000-20,500.....	....	....	22
19,500-20,000.....	....	....	2
19,000-19,500.....	....	....	....
18,500-19,000.....	....	....	....
18,000-18,500.....	....	....	....
17,500-18,000.....	....	....	....
17,000-17,500.....	....	....	....
16,500-17,000.....	....	....	....
16,000-16,500.....	....	....	....
15,500-16,000.....	....	....	1
15,000-15,500.....	....	....	....
14,500-15,000.....	....	....	1
14,000-14,500.....	....	....	....
13,500-14,000.....	....	....	....
13,000-13,500.....	....	....	....
12,500-13,000.....	....	....	....
12,000-12,500.....	2	22	....
11,500-12,000.....	3	3	....
11,000-11,500.....	27	4	....
10,500-11,000.....	1	1	....
10,000-10,500.....	....	2	....
5,000-10,000.....	1	1	1
0- 5,000.....	....	2	....
Nombre total des pilotes.....	34	35*	45

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1019.

*A l'exclusion des deux pilotes de Port Weller qui ont touché respectivement \$7,359.74 et \$7,594.15.

Voici, pour ces mêmes pilotes, les montants des gains supplémentaires provenant du pilotage pré et postsaisonnier:

- (i) en 1963, un montant brut global de \$10,050 a été partagé entre 27 des 34 pilotes; deux pilotes ont touché plus de \$1,100 chacun et un, plus de \$950;
- (ii) en 1964, partage d'un montant global de \$12,399.20;
- (iii) en 1969, un montant global de \$5,982.50 a été partagé entre 26 des 45 pilotes; les sommes les plus élevées qu'ont touchées certains pilotes ont été de \$1,259.50, \$499, \$404.50 et \$350.

Voici la valeur procentuelle des bénéfices d'appoint en 1969:

Retenues pour assurance collective médicale-chirurgicale (part de l'État) .....	.1%
Vacances .....	.505
Indemnisation des accidents du travail (part de l'État) .....	.3
Périodes de repos	4.05
Jours fériés	2.97
Caisse de retraite (part de l'État)	12.85
Total	20.775%

d) Pilotes du lac Huron et du lac Michigan

La moyenne des gains bruts et nets des pilotes des lacs Huron et Michigan ayant été entièrement disponibles figure au tableau suivant.

Année	Gains bruts moyens		Moins dépenses	Gains nets moyens		Taux de change américain
	Canadiens	Américains		Canadiens	Américains	
			%			%
1964.....	\$ 7,860.00	\$ 7,930.00	11.2	\$ 6,979.68	\$ 7,041.84	.925
1965.....	7,672.50	9,767.50	10.4	6,874.56	8,751.68	.925
1966.....	8,127.50	10,274.29	11.6	7,184.71	9,082.47	.925
1967.....	7,589.08	9,798.25	14.0	6,526.61	8,426.49	n/a
1968.....	13,817.92	16,936.19	9.8	12,463.76	15,276.44	n/a
1969.....	17,248.25	16,594.71	11.2	15,316.45	14,736.10	.925

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièces 1215 et 1408.

Les remarques formulées au sujet du sens des termes «gains bruts» et «gains nets» en ce qui a trait aux pilotes du lac Ontario (Cf. p. 349) s'appliquent également ici. Cependant, à l'inverse du cas des pilotes du lac Ontario, tous les pilotes des lacs Huron et Michigan n'ont pas le même statut. Les gains réels des pilotes canadiens au cours de la saison de navigation reviennent à leur employeur, le gouvernement canadien. Étant donné qu'ils ne font pas de pilotage pré et postsaisonnier, leur rémunération ne comprend que leur salaire et les bénéfices d'appoint inhérents à leur statut d'employés du gouvernement.

Sauf pour ce qui a trait au taux de salaire mensuel et aux quatre jours supplémentaires de vacances accordés en 1971 (Cf. p. 224), leur rémunération et leurs conditions d'emploi sont les mêmes que celles des pilotes canadiens de la circonscription n° 2 et ils bénéficient des mêmes bénéfices d'appoint (Cf. tableau ci-dessus). Les gains bruts réels des quatre pilotes canadiens

des lacs Huron et Michigan pour les années 1969 et 1970 (le groupe de pilotes de lac n'existait pas en 1963 et 1964) ont été respectivement les suivants:

1969	\$17,502.44	\$17,508.04	\$17,508.04	\$17,645.75
1970	16,764.92	16,734.38	14,786.62	14,786.53

e) Pilotes de la circonscription n° 3

Le tableau suivant indique les gains moyens bruts et nets des pilotes de la circonscription n° 3 entièrement disponibles:

Année	Gains bruts moyens		Moins dépenses	Gains nets moyens		Taux de change américain
	Canadiens	Américains		Canadiens	Américains	
			%			%
1963.....	\$17,187.54	\$19,745.03	26.4	\$12,650.03	\$14,532.34	.925
1964.....	25,937.50	26,326.82	23.0	19,971.87	20,271.65	.925
1965.....	13,476.00	26,921.50	20.5	10,713.42	21,412.59	.925
1966.....	16,921.25	24,661.36	18.9	13,723.13	20,000.36	.925
1967.....	18,666.83	20,841.30	23.4	14,298.79	15,964.44	n/a
1968.....	20,838.42	25,125.27	19.8	16,712.41	20,150.47	n/a
1969.....	18,373.63	25,640.75	12.3	16,113.67	22,486.94	.925

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS: pièces 1215 et 1391.

Bien que les règles de travail applicables ne prévoient rien à ce sujet, la Commission n'ignore pas que les pilotes américains de la circonscription n° 3 mettent en commun leurs gains et que le partage se fonde sur la disponibilité pour le service. C'est la seule méthode équitable, étant donné la grande diversité quant à la nature et à la durée de leurs affectations de circonscription et de lac.

Les quelques pilotes canadiens de la circonscription n° 3 ont le statut d'employés aux taux régnants du gouvernement canadien; en conséquence, leurs gains réels sont versés à ce dernier. Ici encore, ils n'effectuent pas de pilotage pré et postsaisonnier; leur salaire et les bénéfices d'appoint et avantages inhérents à ce statut constituent donc leur unique rémunération. A tous autres égards, leurs rémunérations brute et nette et leur salaire mensuel sont exactement les mêmes (Cf. pp. 223-224) que ceux des pilotes canadiens de la circonscription n° 2 (Cf. p. 351). Les rémunérations brutes de ces pilotes ont été respectivement les suivantes en 1963, 1964, 1969 et 1970:

1963	\$11,149.35	\$10,793.46	\$10,479.36
1964	11,795.31	11,795.31	12,068.05
1969	20,366.14	11,296.10	20,355.84
1970	19,438.24	19,438.25	19,287.84

Chapitre D

RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX ZONES DE PILOTAGE DU RÉSEAU DES GRANDS LACS

PRÉAMBULE

Ce chapitre porte sur les recommandations de la Commission relatives à des sujets d'importance essentielle concernant le pilotage dans le réseau des Grands Lacs que couvre le *Titre V* du rapport. Conformément à la pratique adoptée pour les autres titres, on n'y a pas fait figurer beaucoup d'autres propositions contenues dans le texte sous forme de commentaire, remarques et conclusions, afin d'éviter les répétitions et aussi parce qu'on les comprendra mieux en les lisant dans leur contexte.

Il faut, entre autres, porter attention aux diverses remarques touchant les illégalités et les lacunes de la législation canadienne portant sur les exigences de qualification des pilotes (Cf. pp. 17-18), le pouvoir de réévaluation de l'autorité canadienne chargée d'attribuer les brevets (Cf. p. 20), la procédure d'inscription (Cf. p. 23), le manque de coordination des Parties VI et VIA de la Loi sur la marine marchande du Canada (Cf. pp. 27 et suiv.), le caractère facultatif des règles de travail des pilotes canadiens (Cf. pp. 174, 177 et 185-186), le fait que les pilotes canadiens du lac Ontario n'ont pas compétence légale pour piloter dans le port de Kingston (Cf. pp. 177-178), ainsi qu'au commentaire sur le recrutement et l'apprentissage (Cf. p. 200). La Commission estime aussi qu'il est dangereux d'imposer des exigences inutiles, en matière de pilotage, dans le seul but d'accroître le revenu (Cf. p. 194) et qu'il faudrait aplanir la divergence d'attitude du Canada et des États-Unis à l'égard des organisations de pilotes (Cf. p. 200).

RECOMMANDATION 1

Que les dispositions générales de la loi proposée sur le pilotage au Canada s'appliquent aussi aux eaux canadiennes du réseau des Grands Lacs. Qu'on évite d'adopter un système et une législation *ad hoc* distincts. Toutefois, que des dispositions d'exception soient insérées dans la nouvelle loi en vue de porter sur des circonstances spéciales telles que celles qui résultent de la binationalité des eaux de pilotage dans les Grands Lacs

Une législation *ad hoc* comporte le double risque que le sujet ne soit que partiellement traité et que la corrélation avec l'autre législation soit négligée. La Partie VIA de la Loi sur la marine marchande du Canada ne fait pas exception (Cf. pp. 27 à 33).

Les eaux restreintes du réseau des Grands Lacs présentent des problèmes particuliers de pilotage et, aussi, des différences entre les secteurs, mais il faut s'y attendre. Le pilotage étant un service local, chaque zone de pilotage constitue un cas particulier; aussi faut-il organiser le service de façon à répondre au type de demandes dictées par les conditions locales. En conséquence, les principes généraux et les dispositions d'application commune que devrait contenir une loi sur le pilotage d'une grande portée (Cf. *Titre I*, recommandation générale 6) s'appliquent également aux secteurs restreints des Grands Lacs, mais des dispositions législatives répondant aux conditions locales de nature permanente devraient figurer dans la loi générale à titre de cas d'exception (l'article 356A de la Loi sur la marine marchande est un bon exemple de cette procédure). Dans le réseau des Grands Lacs, la question majeure que devrait traiter la loi découle du problème spécial que pose la binationalité des eaux de pilotage. L'un des aspects est l'inclusion de dispositions réciproques en vue d'étendre aux États-Unis une juridiction complète sur le pilotage dans des eaux canadiennes des Grands Lacs spécifiées, sous réserve que les États-Unis accordent au Canada une juridiction similaire dans des eaux américaines spécifiées. D'autres dispositions d'exception devraient être incluses en vue de permettre au Canada de coordonner ses exigences en matière de pilotage dans les Grands Lacs avec celles des États-Unis.

Quand il faut utiliser de nouveaux termes, p. ex., pour assurer le parallélisme des législations canadienne et américaine, il faudrait veiller à faire concorder ces nouveaux termes avec ceux qui sont employés dans la loi générale, pour éviter le risque de rendre de telles dispositions inapplicables. Il faut se rappeler que, selon les règles d'interprétation, l'emploi de termes différents dénote l'intention de leur donner un sens différent en vue d'exclure l'application d'autres dispositions statutaires. Un cas pertinent est l'adoption dans la Partie VIA de la Loi sur la marine marchande du terme «pilote inscrit». Au regard de la législation générale du Canada sur le pilotage (Partie VI), le terme «pilote breveté» répondait aux exigences, mais dans le contexte de celle des États-Unis il avait une signification sensiblement différente (Cf. p. 38), d'où la nécessité d'adopter un nouveau terme. L'absence d'une disposition appropriée dans la définition statutaire de l'expression «pilote inscrit» dans la Partie VIA (art. 375A [c]) pour la rattacher, *mutatis mutandis*, à la définition statutaire de «pilote breveté» (art. 2[44]), lorsqu'on voulait désigner un pilote autorisé à exercer sa profession dans un secteur donné, par l'agence qualifiée du gouvernement, a rendu la plupart des dispositions de la Partie VI automatiquement inapplicables à un «pilote inscrit». C'est ainsi qu'un tribunal d'enquête formelle habilité à suspendre ou annuler

un *brevet* de pilote n'a nullement le pouvoir de statuer sur un *certificat d'inscription* (Cf. pp. 30-31).

RECOMMANDATION 2

Que le pilotage obligatoire dans les eaux actuellement désignées du réseau des Grands Lacs soit maintenu, sous réserve de certains réajustements dans les limites de secteurs; que le service de pilotage fourni dans chaque secteur sous direction canadienne soit classé comme Service public essentiel

Il est dans l'intérêt public de prendre toutes les précautions raisonnables pour protéger les installations et les écluses de la Voie maritime contre les dommages causés par les navires et pour s'assurer que le passage des écluses s'effectue non seulement en toute sécurité, mais encore aussi rapidement que possible, car la lenteur des manœuvres diminue l'efficacité des opérations de la Voie maritime et provoque la congestion du trafic maritime. De plus, un accident grave dans une section restreinte de la voie navigable des Grands Lacs pourrait bloquer cette artère active du commerce, vitale pour l'économie du Canada et vraisemblablement pour celle des États-Unis.

Dans ces conditions, les gouvernements en cause ont raison d'intervenir et de prendre les mesures nécessaires pour s'assurer que les navires franchissant les écluses, canaux et chenaux de la Voie maritime sont conduits par des personnes possédant la compétence et l'habileté voulues. En conséquence, le service de pilotage dans chacun de ces secteurs devrait être classé comme Service public essentiel (Cf. *Titre I*, p. 559).

Comme l'a recommandé la Commission pour les secteurs relevant de la législation canadienne, cette classification entraînerait automatiquement, entre autres:

- l'application du pilotage obligatoire (Cf. *Titre I*, recommandation générale 22, p. 585, et la recommandation connexe 23, p. 593, à l'égard des exemptions personnelles);
- la responsabilité de l'autorité de pilotage de chaque circonscription au regard de la direction et de la gestion du service (Cf. *Titre I*, recommandation générale 14, p. 544);
- le statut, pour les pilotes, d'employés (salariés, de préférence à *de facto*) de leur autorité respective de pilotage (Cf. *Titre I*, recommandation générale 24, p. 598).

Il faudrait maintenir le pilotage obligatoire dans les secteurs de pilotage actuellement désignés des Grands Lacs (Cf. *Titre I*, p. 559), sous réserve de certains réajustements dans les limites de secteurs, afin de les faire correspon-

dre aux zones restreintes actuelles de navigation. Après réajustement, ces secteurs désignés devraient être:

- a) la Voie maritime du Saint-Laurent entre l'écluse Snell et Cape Vincent (soit les «eaux désignées» qui forment actuellement la circonscription n° 1), mais à l'exclusion du port de Kingston (pour les raisons déjà données, cf. pp. 147-148) et du court tronçon du fleuve entre l'écluse Snell et Saint-Régis (Cf. *Titre IV*, recommandation 3);
- b) le canal Welland, mais à l'exclusion de Port Colborne pour tous les déplacements de navires qui ne concernent pas le canal Welland (Cf. pp. 146-147);
- c) les approches draguées des ports situés à l'extrémité occidentale du lac Érié et les chenaux de communication entre les lacs Érié et Huron (soit les «eaux désignées» qui forment actuellement la circonscription n° 2, mais à l'exclusion du secteur occidental d'eaux libres de la circonscription pour les raisons données [Cf. pp. 95-96 et recommandation 9]);
- d) les chenaux de communication et les écluses de la Voie maritime entre les lacs Huron et Supérieur (soit les «eaux désignées» qui forment actuellement la circonscription n° 3).

RECOMMANDATION 3

Que soit aboli le pilotage obligatoire dans les eaux non désignées des Grands Lacs et que soient supprimés les services actuels de pilotage organisés par une autorité gouvernementale dans les eaux libres des Grands Lacs

L'exigence de pilotage obligatoire dans les eaux non désignées des Grands Lacs n'est justifiée ni par l'intérêt public ni pour la sécurité de la navigation. Elle entraîne un service coûteux et complexe d'une faible utilité, et préjudiciable aux long-courriers et aux caboteurs, donc à l'économie canadienne.

L'imposition directe ou indirecte du pilotage à des bâtiments ou à un groupe de bâtiments restreint la liberté de la navigation, et ne peut se justifier que si l'intérêt public l'exige. En règle générale, un navire doit être conduit par son capitaine ou, sous l'autorité de celui-ci, par ses officiers, puisque même le pilote le plus expérimenté ne peut connaître aussi bien que le capitaine les particularités, les possibilités et les limites de son navire. Le gouvernement ne devrait donc pas entraver cette responsabilité fondamentale des capitaines de navires, à moins que l'intérêt public ne soit en cause (Cf. *Titre I*, recommandation générale 22, p. 584).

Des navigateurs expérimentés peuvent naviguer en toute sécurité dans les eaux libres des Grands Lacs sans pilote (Cf. pp. 127-128). Un sinistre maritime qui surviendrait dans ces zones ne nuirait qu'aux parties en cause, soit les propriétaires des navires concernés et leurs cargaisons. Le trafic maritime ne serait pas bloqué et l'économie du Canada ou des États-Unis n'en pâtirait pas. De plus, aucun des deux pays ne se soucie en rien de transits rapides dans les eaux libres des Lacs—si certains navires veulent naviguer avec prudence ou à une vitesse relativement lente, le reste du trafic maritime n'en sera pas le moindrement troublé. L'intérêt public n'étant pas en jeu, le pilotage organisé par un organisme gouvernemental—et *a fortiori* le pilotage obligatoire—ne se justifie pas plus dans les eaux libres des Grands Lacs que dans celles du Saint-Laurent, à l'est des Escoumins, et dans le golfe du Saint-Laurent (Cf. *Titre I*, p. 527).

Les exigences du pilotage dans les eaux libres des Grands Lacs ne furent considérées justifiées que pour renforcer la sécurité de la navigation, du fait que certains capitaines et officiers de long-courriers n'étaient pas familiarisés avec les règles et pratiques de navigation dans les Grands Lacs, soit les règles de route spéciales, l'emploi obligatoire de la radiophonie, une connaissance pratique de l'anglais de la part des opérateurs, des routes distinctes vers l'amont et vers l'aval. Toutefois, le fait que certains bâtiments de lignes non régulières ne satisfaisaient pas à toutes ces conditions n'a jamais été tenu pour une sérieuse menace à la sécurité de la navigation, à preuve la facilité avec laquelle on a accordé des dispenses (Cf. p. 156) et la manière indirecte dont les législations canadienne et américaine traitent du sujet. Ni l'une ni l'autre de ces législations n'interdit aux officiers de navires non familiarisés avec ces règles et pratiques spéciales de naviguer sans l'aide d'une personne en possédant la connaissance. La seule exigence est la présence à bord d'une personne dont l'aide soit immédiatement disponible en cas de besoin, autrement dit la simple présence à bord (pas nécessairement sur la passerelle) d'un pilote inscrit ou d'un officier du navire détenant un certificat «B» pour les eaux concernées (Cf. p. 127).

La facilité d'acquisition des connaissances nécessaires ressort de celle de l'obtention des certificats «B», soit deux voyages aller-retour dans les eaux en cause au cours des deux années précédentes et un examen portant sur les règles de route dans les Grands Lacs, la procédure en radiophonie, une bonne connaissance de l'anglais et celle de la pratique des routes distinctes. Au regard des deux voyages aller-retour, on n'exige pas que l'officier participe effectivement à la conduite du navire, ni même qu'il soit présent sur la passerelle (Cf. p. 151).

Les changements de règles et pratiques de navigation sont courants et les capitaines et officiers des long-courriers y sont accoutumés, car ils se produisent partout où des conditions inhabituelles de navigation prévalent. Les règles de route des Grands Lacs furent inspirées par des conditions ayant

changé radicalement à la suite de l'accès aux Grands Lacs des long-courriers, en 1959. Bon nombre de ces règles qui entrent en conflit avec les règles internationales n'ont pas été dictées par des particularités locales; elles reflètent simplement des pratiques locales qui se sont établies au cours des ans, alors que la plupart des bâtiments naviguant dans les Grands Lacs y étaient confinés, du fait de leurs dimensions et que, pour la même raison, la majeure partie des long-courriers ne pouvaient monter au delà de Montréal (Cf. *Titre IV*, pp. 988 à 990). Ces règles qui apportent des modifications aux règles de route internationales prêtent à quelque confusion et peuvent même être une source éventuelle de danger non seulement pour les caboteurs et les long-courriers entrant dans le réseau des Grands Lacs, mais aussi pour les nombreux navires des Lacs qui descendent maintenant le fleuve jusqu'au port de Montréal et en aval, où s'appliquent les règles internationales, modifiées par le Règlement sur la sécurité de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent (Cf. *Titre IV*, pp. 186 et 694). La Commission a connaissance des efforts déployés au Canada et aux États-Unis pour modifier les règles des Grands Lacs en vue de les harmoniser davantage avec les règles internationales, en retenant que les prescriptions absolument nécessaires à la sécurité de la navigation, à la lumière des conditions actuelles. La Commission appuie ces efforts, car elle tient cette harmonisation comme un élément nécessaire de sécurité, et a toute raison de croire que cet objectif important sera réalisé dans un proche avenir.

Les communications radiophoniques entre les navires pour des raisons de sécurité constituent une pratique obligatoire dans le réseau des Grands Lacs (Cf. pp. 115 et suiv.). Elles se sont révélées de beaucoup supérieures aux signaux sonores et visuels. Une langue commune est une condition essentielle et le fait que l'anglais était d'un usage général dans les Grands Lacs a rendu ce système possible. Il a donné satisfaction et il comporte de grands avantages pour la sécurité.

La plupart des capitaines et officiers de navires étrangers qui entrent maintenant dans le réseau ont une bonne connaissance pratique de l'anglais. L'imposition du pilotage obligatoire dans les eaux libres des Lacs, qui nécessite un service coûteux et complexe, pour le seul motif que quelques-uns d'entre eux ne parlent pas l'anglais, n'est pas justifiable. En outre, les règlements actuels ne constituent pas une solution, puisque ni le pilote ni le détenteur du certificat «B», selon le cas, ne sont tenus d'assurer la navigation dans les eaux non désignées—de fait, on n'exige même pas leur présence sur la passerelle—et le capitaine n'est pas tenu d'utiliser leurs services à titre d'interprète, si l'occasion s'en présente. Il faut résoudre le problème par d'autres voies, en gardant à l'esprit que l'entrée des navires dans le réseau

des Grands Lacs repose sur la responsabilité des armateurs d'assurer la présence à bord d'opérateurs de radiophonie parlant couramment l'anglais et la langue du capitaine, et connaissant bien les expressions maritimes. Une méthode possible serait que les armateurs prissent des dispositions, comme il était largement coutume dans le passé avec les «officiers de navigation», pour employer à titre temporaire de tels opérateurs en nombre suffisant pour assurer une veille continue, mais ceux-ci ne feraient pas partie de l'organisation de pilotage et celle-ci ne les fournirait pas.

L'usage de routes de navigation distinctes n'est pas une exigence difficile à satisfaire, puisqu'elles sont clairement indiquées sur les cartes marines. Les capitaines et officiers des long-courriers sont parfaitement au courant de l'usage de routes de navigation distinctes, qui a été maintenant adopté dans plusieurs parties du monde, au point qu'il a fait l'objet d'un accord international de l'OMCI (Cf. p. 123) et en mars 1971, à la réunion du Comité de sécurité maritime de cet organisme, il fut décidé, à l'unanimité, de rendre obligatoires les règles du trafic maritime à deux voies dans toutes les régions encombrées du monde.

L'obligation d'avoir un pilote à bord dans les eaux libres des Grands Lacs coûte très cher aux long-courriers et nécessite le maintien d'une importante organisation de pilotage pour répondre à la demande ainsi créée artificiellement. La grandeur des lacs et les longues distances qui séparent leurs ports entraînent un gaspillage regrettable du temps des pilotes, soit en attente aux ports intermédiaires, soit en déplacement par voie de terre entre ces ports et les stations de pilotes, et *vice versa*, qui se répercute inévitablement sur les droits de pilotage. Le pilotage obligatoire va à l'encontre de son objectif, car il éloigne les usagers du réseau des Grands Lacs (Cf. pp. 105-106).

L'exigence actuelle du pilotage dans les eaux non désignées des Grands Lacs constitue une solution de compromis adoptée en 1960 pour sortir de l'impasse des négociations portant sur une législation parallèle sur le pilotage (Cf. pp. 57 à 67), mais c'était une mesure considérée comme essentiellement temporaire, sous réserve de modifications, à la lumière de l'expérience (Cf. pp. 149-150). Dans le préambule du Mémoire d'accord de 1968 (pièce 1400), les gouvernements canadien et américain déclarèrent être convenus d'inclure le pilotage «dans les eaux libres» dans la révision générale du régime de pilotage et de la structure des taux.

A la lumière des considérations précédentes, la Commission estime que l'on devrait abolir le pilotage obligatoire dans les eaux non désignées des Grands Lacs et que le pilotage organisé par un organisme gouvernemental, tel qu'il existe actuellement, devrait prendre fin, car les transports par eau n'en ont pas besoin et un tel service n'est pas justifié par l'intérêt public.

RECOMMANDATION 4

Que l'établissement de services de pilotage portuaire dans les ports des Grands Lacs situés hors des eaux désignées de pilotage soit laissé aux autorités portuaires locales; que de tels services dans les ports canadiens soient classés comme Service privé

On ne peut établir un service de pilotage de port efficace et relativement peu coûteux qu'à condition de l'organiser sur une base locale. Le but étant d'améliorer la sécurité et l'efficacité locales, l'organisation et la direction de tels services devraient incomber à l'autorité portuaire.

Un pilote est, par définition, un expert en navigation locale; son habileté ne se maintient et ne s'améliore que par la constance et l'ampleur de l'expérience locale. En plus de bien connaître les particularités physiques et les complexités de la navigation, il doit être pleinement informé du trafic local (Cf. pp. 129-130).

De toute évidence, l'organisation de services distincts de pilotage portuaire n'a pas été encouragée dans le réseau des Grands Lacs du fait qu'aux termes de la législation actuelle le besoin s'en fait peu sentir, puisqu'il doit y avoir à bord de tous les navires touchant ses ports une personne qualifiée qui les connaisse assez pour fournir le service nécessaire, même s'il en résulte parfois des retards. Toutefois, l'expérience a montré que les bâtiments non affectés à une ligne régulière qui ne prennent pas de pilote à bord dans les eaux libres des Lacs, en raison de la possession d'un certificat «B»; ont toujours recouru aux services de pilotage portuaire partout où ils existent (Cf. pp. 130-131). La demande de services de pilotage portuaire s'accroît si un plus grand nombre de bâtiments non affectés à une ligne régulière arrivent aux ports sans pilote à bord, ce qui se produira, si le nombre de détenteurs de certificat «B» augmente, ou si, comme la Commission le recommande, l'on abolit l'obligation de la présence à bord d'un pilote dans les eaux libres des Lacs et si le service de pilotage officiellement organisé y prend fin.

Les ports situés dans les eaux désignées (sauf ceux qui y ont été inclus plus par accident que par nécessité, tels que Kingston, ou ceux qui servent simplement de zone d'embarquement tels que Port Colborne) sont dans une situation fort différente car, sauf pour les bâtiments de ligne régulière, ils sont le point de départ ou de destination pour les trajets dans des eaux restreintes où le pilotage est obligatoire. L'accostage et l'appareillage font partie intégrante d'une affectation; il faut s'en tenir à cette pratique, sauf lorsqu'il y aurait avantage pour la sécurité et l'efficacité locales à créer un service distinct de pilotage portuaire, à condition toutefois qu'on ne s'expose pas à des dépenses déraisonnables. A Montréal, on a tenu compte de tous les facteurs déterminants pour arriver à un compromis: l'activité des pilotes de port a été limitée aux mouvements (déplacements dans le port), l'écluse de

Saint-Lambert, à l'entrée de la Voie maritime, étant considérée, à cette fin, comme un poste d'amarrage du port (Cf. *Titre IV*, p. 663). La Commission s'est prononcée contre un service distinct de pilotage portuaire pour Québec—bien qu'il puisse, en certaines circonstances, accroître l'efficacité—à cause du coût exorbitant, pour la demande actuelle (Cf. *Titre IV*, p. 1081). Dans les trois circonscriptions des Grands Lacs, le problème ne se pose que dans les ports intermédiaires de Détroit et de Toledo; ailleurs, la majeure partie du trafic consiste en transits complets. Les statistiques accessibles ne permettent pas à la Commission de juger de la possibilité ou de l'opportunité du pilotage portuaire dans ces deux villes.

Les armateurs se sont plaints surtout du manque de stations de pilotes de circonscription pour desservir ces ports en permettant de maintenir un nombre suffisant de pilotes disponibles pour satisfaire la demande, de sorte que les navires ne soient pas obligés de retenir un pilote pour assurer le service à l'appareillage (Cf. pp. 182 et 275-277). Il en est résulté des frais coûteux de retenue pour les navires et une grande perte de temps pour les pilotes. L'établissement du point de relève à Détroit, avec sa réserve de pilotes, s'est traduit par un allègement, tout en améliorant la situation à Toledo.

En conséquence, la Commission recommande que les services de pilotage portuaire dans les ports des Grands Lacs situés hors des eaux désignées soient organisés, à leur discrétion, par les autorités portuaires locales; que là où de tels services ont été organisés par des autorités portuaires canadiennes, ils soient classés comme Service privé (Cf. *Titre I*, recommandation générale 17, p. 559); que les pilotes de port satisfaisant à la qualification fondamentale aient droit à un certificat d'approbation de l'autorité de pilotage dûment désignée (Cf. *Titre I*, recommandation générale 13, p. 543).

RECOMMANDATION 5

Que les principes de la participation des États-Unis et du Canada à tous les niveaux administratifs du pilotage, et de la parité en nombre des pilotes, cessent de s'appliquer

Ces principes, qui découlent de la binationalité des eaux des Grands Lacs, se fondent sur des considérations étrangères à l'organisation de pilotage en tant que telle. Lors de leur adoption, ils semblaient apporter la solution équitable dans le cadre des circonstances, mais l'expérience a démontré l'impossibilité de les appliquer, car ils entravaient la souplesse qui devrait caractériser une organisation de pilotage et, peu à peu, il a fallu les abandonner (Cf. pp. 157 à 160).

L'organisation plus réaliste vers laquelle le système actuel s'est orienté devrait faire l'objet d'un accord officiel et d'une pleine reconnaissance dans la législation des deux pays.

Les principes d'organisation recommandés se trouvent énoncés dans les recommandations subséquentes.

Il est artificiel et peu réaliste d'exiger la parité globale ou par secteur des nombres de pilotes américains et canadiens. Adopté en vue d'égaliser les chances des pilotes des deux pays, ce principe a créé des problèmes administratifs, et l'on n'atteignit ce but qu'aux dépens de l'efficacité. Le nombre requis dans une zone doit faire l'objet d'une décision locale. Les augmentations ou les diminutions d'effectif devraient être indépendantes de la nationalité des candidats disponibles; de même, toute variation de la représentation nationale dans un secteur ne devrait pas donner lieu à compensation par des réajustements dans d'autres secteurs.

A l'épreuve, le système a révélé ses lacunes (Cf. pp. 190 à 193). Atteinte momentanément en 1964, la parité globale a, depuis lors, été abandonnée à toutes fins pratiques. Bien souvent, les candidats de la nationalité requise firent défaut pour remplir les postes et, fréquemment, ceux-ci restèrent vacants durant de longues périodes, au détriment de l'efficacité du service.

RECOMMANDATION 6

Que dans les Grands Lacs l'on retienne le principe de deux administrations de pilotage distinctes pour le Canada et les États-Unis, mais que leur juridiction respective soit limitée à des zones spécifiques du réseau des Grands Lacs: la zone à l'est du lac Érié sous direction canadienne, et la zone à l'ouest du lac Érié sous direction américaine

En principe, le concept d'une Commission internationale de pilotage semble apporter la solution idéale. En pratique, la Commission estime que l'on pourrait assurer aussi efficacement la direction du pilotage dans le réseau des Grands Lacs par une organisation moins complexe.

Le système d'administrations nationales distinctes a donné satisfaction et s'est avéré suffisamment souple. Il a été possible de procéder graduellement à une réorganisation fondamentale du système, par la simple procédure de décisions prises conjointement par les deux autorités centrales, ratifiées au niveau gouvernemental par un échange de notes diplomatiques (Mémoire d'accord).

La Commission estime toutefois que le rôle des deux autorités centrales devrait maintenant être redéfini dans la législation de chaque pays. En plus de sa fonction de coordonnatrice de l'organisation générale du service de pilotage dans tout le réseau des Grands Lacs, et de sa responsabilité générale de favoriser et de protéger les intérêts du pays qu'elle représente, en assurant, entre autres, la fourniture de services adéquats à un coût raisonnable, chaque autorité centrale devrait avoir une compétence de direction limitée à un territoire donné qui serait placé sous sa responsabilité exclusive, et sur lequel

elle exercerait seule la direction administrative et opérationnelle; c'est d'ailleurs l'organisation vers laquelle le système original a progressivement évolué.

La participation conjointe du Canada et des États-Unis au niveau administratif et opérationnel constituait une solution arbitraire qu'imposait la mise en œuvre du principe initial de l'égalité de participation. Fait significatif, cette solution n'a jamais été appliquée à la circonscription n° 3. Elle exigeait aussi l'accord commun et la coopération absolue des autorités administratives locales du Canada et des États-Unis qui partageaient la direction du service dans les circonscriptions n° 1 et n° 2 et les eaux non désignées qui leur sont contiguës. Elle s'est avérée complexe et coûteuse et a été une source de graves différends parmi les pilotes. Elle a, depuis, fait place à la notion plus réaliste d'une seule autorité administrative et opérationnelle pour chaque secteur d'eaux désignées, et à la division *de facto* du réseau des Grands Lacs en deux sphères distinctes de direction, l'autorité centrale du Canada devenant responsable des opérations de pilotage dans le réseau des Grands Lacs, à l'est du lac Érié, et l'administration américaine de pilotage, à l'ouest du lac Érié.

Élaborés en fonction de l'expérience acquise, ces accords devraient se refléter dans la législation parallèle qui reconnaît le droit de chaque pays d'adopter dans sa propre zone de direction le type d'organisation convenant le mieux à son contexte législatif et institutionnel et susceptible de lui donner tous les pouvoirs nécessaires quant à la direction entière et efficace de la fourniture des services, comme si la zone était entièrement située dans son territoire national, y compris les pleins pouvoirs exclusifs de breveter les pilotes, de fixer leur statut, les modalités de rémunération et les conditions de travail.

RECOMMANDATION 7

Que l'organisation de pilotage dans la zone des Grands Lacs sous direction canadienne soit intégrée au pilotage ailleurs au Canada et dirigée suivant les mêmes principes et procédures

Aucune raison valable ne justifie que la zone du réseau des Grands Lacs, que la Commission propose de placer sous la responsabilité exclusive du Canada, soit traitée, du point de vue organisationnel, comme un cas d'exception dans la législation canadienne: elle devrait s'intégrer au régime national de pilotage.

En plus d'éviter une multiplication inutile d'agences de la Couronne, une organisation unifiée du pilotage au Canada aurait l'avantage marqué de mettre en œuvre une politique conséquente déterminée par l'autorité centrale de pilotage proposée pour le Canada (Cf. *Titre I*, recommandation générale 16, p. 551). Homologue canadien de l'Administrateur américain du pilotage dans les Grands Lacs, elle serait en mesure d'appliquer leurs décisions com-

munes et d'assurer la coordination nécessaire de la zone américaine du réseau et des autres circonscriptions canadiennes de pilotage. En dépit des apparences différentes d'un point de vue purement juridique, c'est effectivement la situation actuelle. Présentement, le ministre des Transports assume pleinement et officiellement cette fonction; pour le réseau des Grands Lacs en tant qu'administrateur du pilotage canadien, et pour les circonscriptions de pilotage du Saint-Laurent situées en aval du réseau des Grands Lacs, à titre d'autorité de pilotage de chacune des trois circonscriptions de Cornwall, de Montréal et de Québec. Cette concentration des pouvoirs de l'autorité centrale canadienne est nécessaire pour assurer le service le plus efficace dans la voie navigable du Saint-Laurent et des Grands Lacs placée sous juridiction canadienne.

La fonction de l'autorité centrale devrait demeurer telle que définie dans la recommandation générale 16 et les suivantes (Cf. *Titre I*, pp. 551 et suiv.) avec la responsabilité accrue, dans le réseau des Grands Lacs, d'agir de concert avec l'administration américaine du pilotage dans les Grands Lacs. Toutefois, l'autorité centrale ne devrait pas s'immiscer dans l'administration au niveau de la circonscription ni dans la direction du service local de pilotage.

Chaque secteur distinct de pilotage dans la zone canadienne du réseau des Grands Lacs devrait devenir une circonscription de pilotage au sens canadien du terme, et chacune de ces circonscriptions dont les services sont classés comme service public essentiel devrait relever entièrement de sa propre autorité de pilotage en ce qui concerne les brevets, l'administration et les opérations (Cf. *Titre I*, recommandations générales, chap. 11, pp. 503 et suiv.).

RECOMMANDATION 8

Que les deux secteurs d'eaux désignées de la zone proposée des Grands Lacs sous direction canadienne deviennent des circonscriptions canadiennes de pilotage distinctes

Le secteur de la Voie maritime entre l'écluse Snell et Cape Vincent, qui s'étend sur les eaux de pilotage des deux pays et forme actuellement la circonscription n° 1 des Grands Lacs, et le canal Welland, qui constitue présentement le secteur oriental de la circonscription n° 2, devraient devenir chacun une circonscription de pilotage, telle que définie dans la législation canadienne, avec sa propre autorité de pilotage.

La circonscription n° 1 est déjà organisée comme circonscription distincte et ses limites actuelles devraient être maintenues, sous réserve de la rectification voulue pour le secteur aval compris entre l'écluse Snell et Saint-Régis, qui, comme la Commission l'a déjà recommandé, devrait faire partie

de la circonscription de pilotage de Cornwall (Cf. *Titre IV*, recommandation 3, p. 1075).

Le canal Welland forme de fait, sinon en droit, une circonscription de pilotage distincte depuis 1969. L'organisation initiale de la circonscription n° 2 des Grands Lacs violait tous les principes fondamentaux qui devraient régir les circonscriptions de pilotage (Cf. p. 178); à l'expérience, elle s'est révélée inadéquate et moins qu'efficace. Non seulement les pilotes de la circonscription n° 2 ont été graduellement restreints aux affectations de circonscription, mais encore, depuis la réorganisation de 1969, on les a affectés à l'un ou l'autre des deux secteurs de la circonscription, séparés de fait par les eaux libres du Lac Érié. Chaque secteur est maintenant desservi par son groupe de pilotes et administré par sa propre autorité administrative, distincte et indépendante. La Commission estime que cette situation de fait devrait être sanctionnée légalement en établissant le secteur du canal Welland comme circonscription de pilotage distincte, avec ses propres autorité de pilotage et règlements.

RECOMMANDATION 9

Que soit établie une station d'embarquement de pilotes à l'extrémité occidentale du lac Érié

Une station d'embarquement de pilotes à l'extrémité occidentale du lac Érié est indispensable pour une pleine efficacité dans le secteur occidental de la circonscription n° 2.

Cette exigence fondamentale a toujours été reconnue, mais certains facteurs ont empêché jusqu'ici d'y satisfaire, principalement parce que les frais qu'elle entraînait n'étaient pas tenus pour justifiés à la lumière de la demande actuelle en pilotage dans les eaux libres du lac Érié.

L'organisation et le maintien d'une zone d'embarquement dans ce secteur sont relativement complexes puisqu'il n'existe aucun port dans les approches des chenaux de communication menant à la rivière Détroit et aux ports à l'extrémité occidentale du lac, et chaque emplacement possible pose des problèmes financiers différents.

Le Haut-fond Sud-Est a été considéré comme l'emplacement le plus approprié, car c'est la seule zone à l'extrémité occidentale du lac Érié où tout le trafic doit passer près de terre, c.-à-d. par le passage entre la pointe Pelée et l'île Pelée. Il se trouve donc à proximité des communications routières et un bateau-pilote partant de la rive n'aurait pas à effectuer une longue traversée pour fournir le service. Toutefois, ce n'est pas l'emplacement idéal du point de vue opérationnel puisqu'il se trouve trop loin dans les eaux libres du lac. Le passage Pelée ne présente pas de difficultés de navigation inhabituelles justifiant l'aide d'un pilote, et le parcours de 36 milles entre le passage Pelée et les eaux restreintes est un passage facile en eaux libres (Cf. p. 95).

L'établissement d'une zone d'embarquement à cette extrémité est possible mais, économiquement, est-il justifié? On pourrait aménager une station flottante d'embarquement, système qu'on a adopté lorsque la terre était à une trop grande distance; ainsi, dans la circonscription de Québec, le C.G.S. Citadelle est resté en station près de la zone d'embarquement pour loger les pilotes (Cf. *Titre IV*, p. 438). Ce système fonctionne également dans le port de New York. Une autre solution serait que les bâtiments se déroutent quelque peu pour se rapprocher de la rive nord-ouest du lac Érié où l'eau est profonde, et de là, un bateau-pilote pourrait faire la navette. Les facteurs qui déterminent le choix d'une de ces solutions sont leur coût et la perte de temps des pilotes que permettrait d'éviter l'établissement d'une station à l'ouest du Haut-fond Sud-Est.

La Commission a recommandé (recommandation 3) l'abolition des exigences de pilotage et la suppression du service dans les eaux non désignées; si l'on donne effet à cette recommandation, il faudra établir et maintenir une telle station d'embarquement. Il en résultera une efficacité accrue dans les deux secteurs de la circonscription n° 2 et une diminution de l'effectif des pilotes.

RECOMMANDATION 10

Que, sans égard à leur nationalité, tous les pilotes d'un même groupe se partageant le même volume de travail relèvent exclusivement des mêmes autorités centrale et locale

Une direction unique de tous les pilotes d'un même groupe se partageant le même volume de travail est essentielle pour l'efficacité du service de pilotage. On peut y parvenir plus facilement quand tous les pilotes du groupe sont de même nationalité, comme c'est actuellement le cas pour le canal Welland où tous les pilotes sont des Canadiens, et pour le secteur ouest de la circonscription n° 2 où tous les pilotes, sauf deux, sont des citoyens américains (les deux pilotes canadiens n'appartenant pas au groupe américain n'assurent pas les mêmes types d'affectations [Cf. pp. 278-279]).

Sans tenir compte de la parité globale ou locale entre pilotes canadiens et américains (Cf. recommandation 5), il n'y a aucune objection fondamentale à ce que les pilotes des deux pays participent à la fourniture des services dans un secteur donné, à condition que, nonobstant la nationalité, ils soient pleinement intégrés au groupe, c.-à-d. qu'ils relèvent de la juridiction des mêmes autorités centrale et locale à tous les égards (y compris l'attribution des brevets et les fonctions connexes), qu'ils aient le même statut et le même mode de rémunération (pour de plus amples détails, cf. recommandation 11).

Si, dans un secteur quelconque, il doit y avoir une participation binationale, le nombre ou le pourcentage de pilotes de chaque nationalité ne devrait

pas être rigide, mais seulement un objectif souhaitable suivant que les exigences du service le permettent.

Le pouvoir d'attribution des brevets et les fonctions connexes de surveillance et de réévaluation sont essentiellement d'ordre local, et devraient être la prérogative de l'autorité locale, l'autorité de pilotage de la circonscription au sein de l'organisation canadienne (Cf. *Titre I*, chap. 11, recommandations générales 8, 12 et 26 à 36). L'exercice de ce pouvoir par les autorités canadiennes de pilotage ne devrait pas s'opposer à l'attribution de brevets à des pilotes de nationalité américaine. L'expérience et la compétence maritimes de base, condition préalable à l'obtention d'un brevet, s'inscrivent dans le dossier des candidats et, sauf aux fins de vérification, ne s'insèrent pas dans le processus d'attribution des brevets. Pour les candidats américains, un certificat de compétence délivré par l'autorité idoine des États-Unis équivaut au certificat requis des candidats canadiens, et devrait être accepté en tant que condition préalable à la délivrance d'un brevet de pilote (ou d'un certificat d'inscription si l'on doit retenir ce terme) par l'autorité canadienne de pilotage, ou leur permettre de continuer à détenir leur brevet de pilote canadien, une fois ce brevet délivré. Un tel brevet serait automatiquement annulé ou suspendu, en cas de retrait ou de suspension du certificat de compétence par la Garde côtière des États-Unis ou toute autre autorité américaine qualifiée. Le brevet d'un pilote canadien serait soumis à la même sanction en cas de retrait du certificat de compétence délivré par le ministère fédéral des Transports (Cf. *Titre I*, recommandation générale 36, p. 634).

RECOMMANDATION 11

Que soient uniformes le statut et le mode de rémunération de tous les pilotes se partageant le même volume de travail

La disparité de statut et de mode de rémunération des pilotes appartenant au même groupe qui se partage le même volume de travail ne favorise pas, l'expérience le prouve, une bonne administration et nuit à l'efficacité du service. (Cf. *Titre I*, p. 602). Les effets préjudiciables d'un tel état de choses étaient graves dans la circonscription n° 2 où l'on trouve le plus grand nombre de pilotes, avec une représentation sensiblement égale de chaque nationalité (Cf. p. 197). Les difficultés qui en découlaient furent sans doute la raison majeure de la division administrative de la circonscription en deux secteurs, en 1969, chaque pilote d'un même secteur bénéficiant du même statut et du même mode de rémunération.

Le problème subsiste dans la circonscription n° 3 et les groupes des lacs Huron et Michigan, mais sans la même acuité du fait du moindre nombre de pilotes et de la plus faible représentation du Canada. Néanmoins, on a porté des accusations de discrimination au détriment des pilotes canadiens ou, pour le moins, de différences de traitement (Cf. pp. 302-303).

Les différences de statut et de mode de rémunération des pilotes du même groupe aboutissent inévitablement à des disputes et à des difficultés administratives. Le pilotage est suffisamment complexe et éprouvant sans qu'on ajoute des complications inutiles; il faudrait remédier à un tel état de choses.

Dans les cas où les pilotes canadiens sont des employés salariés, les pilotes américains ne devraient pas nécessairement être exclus de la participation. Comme la Commission l'a déjà recommandé, les pilotes ne devraient pas être des employés d'un ministère canadien, mais de leur autorité de pilotage.

RECOMMANDATION 12

Que la facturation et la perception des droits de pilotage s'effectuent en devise nationale de l'administration de pilotage dirigeant le service, sans égard à la nationalité des pilotes concernés

Jusqu'à ces derniers temps, le paiement des droits de pilotage en devises canadienne ou américaine se traduisait par une différence substantielle pour les bâtiments (Cf. pp. 318-319). Le problème subsiste, même si à l'heure actuelle (juillet 1971) l'écart de change est peu marqué.

Deux principes fondamentaux régissent l'établissement des taux; ce sont le montant des droits de pilotage pour un service donné, qui devrait pouvoir être déterminé sur les données du tarif applicable, et l'établissement d'un tarif unique applicable aux services rendus par un groupe de pilotes. Telle est, de fait, l'essence de l'accord conclu entre le Canada et les États-Unis avant l'adoption de leurs législations parallèles sur le pilotage dans les Grands Lacs. La législation américaine exige l'établissement de «taux, frais, et toutes autres conditions ou modalités, communs ou identiques pour les services rendus par des pilotes inscrits»; l'expression «pilotes inscrits», lorsqu'elle est employée sans qualificatif dans la loi américaine, désigne les pilotes inscrits américains et canadiens.

Toutefois, on n'atteint jamais cet objectif, car dans la méthode à laquelle on a eu recours le taux de change intervenait toujours. Les accords sur les taux de pilotage ont été conclus au niveau des gouvernements par la procédure du Mémoire d'accord. Les tarifs subséquents ont été communs en ce que les taux ont été décrits dans les mêmes termes dans les règlements, tant américains que canadiens; à première vue, ces taux semblent identiques, car les mêmes montants figurent dans les deux règlements, mais, en fait, ils diffèrent substantiellement puisque les montants payables aux pilotes améri-

*Traduction.

cains sont exprimés en dollars américains tandis que ceux payables aux pilotes canadiens le sont en dollars canadiens.

Au début, on ne prit pas très au sérieux le problème, du fait du faible écart du taux de change. Le Mémoire d'accord de 1961 portait que la devise applicable serait celle de l'autorité administrative concernée; en conséquence, les bureaux canadiens de pilotage facturèrent les droits de pilotage en dollars canadiens, sans égard à la nationalité du pilote, et les centres de pilotage américains les facturèrent en dollars américains. Cette modalité de facturation n'entraînait aucune injustice envers les entreprises de navigation, car il n'y avait pas de chevauchement de juridiction des divers bureaux de pilotage; p. ex., dans la circonscription n° 1 tout le trafic vers l'amont faisait l'objet d'une facturation en devise canadienne, et tout le trafic vers l'aval, en devise américaine. On a modifié cet arrangement en 1962, alors que le cours du change du dollar canadien fut fixé à 92½¢ américains, la perte au change devenant alors substantielle. Il est vrai qu'on a dû invoquer l'argument légal que, les pilotes américains étant régis par la législation américaine, le tarif américain devait s'appliquer lorsqu'on facturait aux navires les droits concernant les services de pilotes américains. En 1963, le Mémoire d'accord fut modifié et portait que la facturation s'établirait désormais en devise nationale du pilote ayant rendu le service. Il en résulta une plus grande complication des opérations comptables et de la distribution des gains nets. Le problème ne se pose plus dans la circonscription n° 2, puisque tous les pilotes de chacun des deux groupes sont de même nationalité, mais il subsiste dans tous les autres secteurs du réseau des Grands Lacs.

La Commission préconise le retour aux accords initiaux, chaque autorité locale facturant en sa propre devise. La division du réseau des Grands Lacs en zones canadienne et américaine devrait être reconnue et définie dans la législation, et l'autorité de chaque pays, exerçant le pouvoir réglementaire, devrait limiter sa fonction d'établir les taux à la seule zone relevant de sa juridiction. Le tarif établi par l'autorité de l'autre pays, investie du pouvoir réglementaire pour la zone relevant de sa juridiction, serait alors rendu applicable par simple référence à la clause usuelle de réciprocité.

RECOMMANDATION 13

Que dans la zone des Grands Lacs sous juridiction canadienne, la direction du service de pilotage soit la responsabilité exclusive de l'autorité de pilotage de chaque circonscription; que l'on abandonne le système de péréquation des trajets actuellement suivi dans la circonscription n° 1; que les affectations soient faites conformément à un tour de rôle régulier établi sur la disponibilité pour le service, compte tenu de la sécurité de la navigation

Une recommandation analogue faite au *Titre IV* (recommandation 8, p. 1088) s'applique ici, *mutatis mutandis*.

RECOMMANDATION 14

Que dans la zone des Grands Lacs sous juridiction canadienne, dans toute circonscription où la rémunération des pilotes n'est pas un salaire fixe, l'autorité de pilotage de la circonscription institue et gère une mise en commun des gains des pilotes, et organise le partage sur la base de la disponibilité pour le service, sans égard à la nationalité; que les dépenses de la Corporation des pilotes soient financées par voie de cotisations de membre déduites à la source des parts des pilotes au fonds commun

Une recommandation analogue à l'égard des pilotes du Saint-Laurent (Cf. *Titre IV*, recommandation 9, p. 1092) s'applique ici également, *mutatis mutandis*.

Il ne devrait exister qu'un seul fonds commun pour chaque groupe de pilotes partageant le même volume de travail, même lorsque les deux nationalités sont en cause, p. ex., le groupe du lac Ontario (Cf. pp. 321, 327 et 349-350). Toutefois, on ne devrait pas tenir compte du facteur devise, et calculer les parts en devise de l'autorité administrative concernée. Ces mesures garantiraient une part égale pour une disponibilité égale, indépendamment de la nationalité.

APPENDICES

APPENDICE A

Statistical Report Great Lakes Pilotage 1968.

APPENDICE B

- (1) Sinistres, accidents et incidents maritimes impliquant des pilotes de la circonscription n° 1
 - a) Tableau comparatif—1964 à 1969
 - b) Détail des sinistres—1964
- (2) Sinistres, accidents et incidents maritimes impliquant des pilotes du lac Ontario
 - a) Tableau comparatif—1964 à 1969
 - b) Détail des sinistres—1967
- (3) Sinistres, accidents et incidents maritimes impliquant des pilotes de la circonscription n° 2
 - a) Tableau comparatif—1964 à 1969
 - b) Détail des sinistres—1965
- (4) Sinistres, accidents et incidents maritimes impliquant des pilotes des lacs Huron et Michigan
 - a) Tableau comparatif—1964 à 1969
 - b) Détail des sinistres—1966
- (5) Sinistres, accidents et incidents maritimes impliquant des pilotes de la circonscription n° 3
 - a) Tableau comparatif—1964 à 1969
 - b) Détail des sinistres—1966.

Appendice A

STATISTICAL REPORT
GREAT LAKES PILOTAGE
1968

Prepared by
U.S. Department of Transportation
U.S. Coast Guard—Ninth Coast Guard District
and the
Department of Transport of Canada, Pilotage Division

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
INTRODUCTION.....	378
PARTIE I—Inscription des pilotes	
Tableau 1 Effectif autorisé.....	379
2 Pilotes inscrits sur les rôles.....	380
3 (a) Élimination normale des pilotes.....	381
(b) Pronostics des mises à la retraite à 65 ans.....	381
4 (a) Âge des pilotes au 31 décembre.....	382
(b) Âge moyen (au 31 décembre).....	382
5 (a) «Applicant Pilots»—nominations.....	383
(b) Élimination normale des «Applicant Pilots».....	383
6 (a) Disponibilité des pilotes.....	384
(b) Pourcentage annuel de disponibilité.....	385
(c) Nombre annuel de pilotes en activité.....	385
PARTIE II—Service de pilotage	
Tableau 1 Nombre d'affectations.....	386
2 Affectations et volume de travail.....	387
Graphique 1—Nombre d'affectations par circonscription.....	388
3 Volume de travail par pilote en activité.....	389
4 Durée moyenne d'une affectation.....	390
5 Nombre moyen d'affectations par pilote en activité.....	391
6 Nombre de transits dans la Voie maritime effectués par des navires étrangers.....	392
7 Rapport des affectations aux transits dans la Voie maritime du Saint-Laurent.....	393
Graphique 2—Transits des bâtiments étrangers section Montréal—Lac Ontario.....	394
PARTIE III—Recettes et dépenses de pilotage	
Tableau 1 Résumé pour 1968.....	395
2 Recettes de pilotage—saison 1968.....	395
3 Recettes et dépenses de pilotage.....	396
4 (a) Coût d'exploitation par affectation.....	397
(b) Total de revenu et de dépense par affectation.....	397
5 Coût moyen annuel par affectation.....	398
6 Gains nets par pilote en activité.....	399
7 Recettes et dépenses annuelles de pilotage.....	400

TABLEAU 2—PILOTES INSCRITS SUR LES RÔLES
(y compris les «Applicants temporarily registered»)

(31 décembre)	Total	Total		Circonscription n° 1		Circonscription n° 2		Circonscription n° 3	
		U.S.	Canada	U.S.	Canada	U.S.	Canada	U.S.	Canada
1961.....	105	41	64	12	20	15	44	14	14
1962.....	117	54	63	14	22	24	38	16	3
1963.....	118	58	60	15	23	29	34	14	3
1964.....	128	65	63	17	23	36	37	12	3
1965.....	143	70	73	17	25	40	45	13	3
1966.....	161	76	85	19	29*	43	50	14	6
1967.....	161	80	81	21	28**	45	49	14	4
1968.....	153	74	79	20	26	40	49	14	4

*Y compris deux positions allouées à Écluse Snell/Saint-Régis.

**A l'exclusion d'un pilote en activité durant toute la saison de navigation, et mis à la retraite le 21 décembre 1967.

TABLEAU 3(a)—ÉLIMINATION NORMALE DES PILOTES
(changements au cours de l'année civile)

Année	Total	Total		Retraite		Démission		Décès		Inscription révoquée		Autres*	
		U.S.	Canada	U.S.	Canada	U.S.	Canada	U.S.	Canada	U.S.	Canada	U.S.	Canada
1961.....	5	4	1	2		1	1	1	1	1		2	1
1962.....	14	6	8	1	5		1	1	1	1		1	1
1963.....	9	6	3	4	1	1	1	1	1	1		1	2
1964.....	8	6	2	3	1	1	1	1	1	1		1	2
1965.....	5	2	3	1	1	2	2	1	1	1		1	1
1966.....	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1
1967.....	6	2	4	1	3								
1968.....	2	2		1									

*Y compris les inscriptions arrivées à expiration sans demande de renouvellement, ou dont le renouvellement n'a pas été accordé.

TABLEAU 3(b)—PRONOSTICS DES MISES À LA RETRAITE À 65 ANS

Année	Total	Total		Circonscription n° 1		Circonscription n° 2		Circonscription n° 3	
		U.S.	Canada	U.S.	Canada	U.S.	Canada	U.S.	Canada
1969.....	1		1			1			
1970.....	5	2	3		1	2		1	
1971.....	5	3	2		2	2		1	
1972.....	3	1	2	1	2	2		13	4
1973, etc.....	139	68	71	19	23	36	44		

TABLEAU 4(a)—ÂGE DES PILOTES AU 31 DÉCEMBRE

Année	29-39		40-49		50-59		60-65		Plus de 65 ans	
	U.S.	Canada	U.S.	Canada	U.S.	Canada	U.S.	Canada	U.S.	Canada
1964.....	6	11	26	20	38	27	1	3	2	2
1965.....	4	11	25	29	35	27	6	7		
1966.....	5	12	27	32	36	28	8	9		
1967.....	5	9	29	29	39	29	7	14		
1968.....	4	10	25	28	38	29	7	12		

TABLEAU 4(b)—ÂGE MOYEN
(au 31 décembre)

Année	Total	Circonscription n° 1		Circonscription n° 2		Circonscription n° 3	
		U.S.	Canada	U.S.	Canada	U.S.	Canada
1964.....	50.4	48.1	45.5	51.1	53.2	51.9	50.3
1965.....	49.4	47.8	45.4	50.5	50.6	51.8	47.7
1966.....	49.1	47.8	47.6	51.6	50.3	50.6	46.7
1967.....	50.4	47.1	47.1	51.6	50.1	51.6	47.8
1968.....	50.5	48.2	47.6	52.4	50.9	52.6	48.8

TABLEAU 5(a)—"APPLICANT PILOTS"—NOMINATIONS

Année	Total	Circonscription n° 1		Circonscription n° 2		Circonscription n° 3	
		U.S.	Canada	U.S.	Canada	U.S.	Canada
1962.....	19	3	2	10		4	
1963.....	13	1	1	8		3	
1964.....	17	3	4	9		1	
1965.....	29	3	2	12	10	1	1
1966.....	26	4	2	4	11	2	3
1967.....	12	3		6	3		
1968.....	0						

TABLEAU 5(b)—ÉLIMINATION NORMALE DES «APPLICANT PILOTS»

Année	Total	Inscription		Démission		Annulation		Autres	
		U.S.	Canada	U.S.	Canada	U.S.	Canada	U.S.	Canada
1962.....	3								
1963.....	13			1				1	
1964.....	10		1	2					2
1965.....	19		8	3		1			
1966.....	17		7	1				2	
1967.....	17		7	1	1	3			1
1968.....	4		4	2		2			

TABLEAU 6(a)—DISPONIBILITÉ DES PILOTES

1968	Total			Circonscription n° 1			Circonscription n° 2			Circonscription n° 3		
	Total	U.S.	Canada	Total	U.S.	Canada	Total	U.S.	Canada	Total	U.S.	Canada
Total de jours-pilote.....	37,288	18,072	19,216	11,538	5,116	6,422	21,538	9,680	11,858	4,212	3,276	936
Jours de disponibilité.....	32,851	15,865	16,986	11,009	4,837	6,172	17,988	8,016	9,972	3,854	3,012	842
Jours d'indisponibilité.....	4,437	2,207	2,230	529	279	250	3,550	1,664	1,886	358	264	94
Pourcentage de disponibilité.....	88.10	87.78	88.39	95.41	94.55	96.10	83.52	82.81	84.09	91.50	91.94	89.95
Durée de la saison.....	135.34	65.57	69.77	44.56	247	247	74.32	242	242	234	234	234
Nombre de pilotes en activité.....					19.58	24.98		33.12	41.20	16.46	12.87	3.59

Le nombre de pilotes en activité est obtenu en divisant le nombre total de jours de disponibilité des pilotes pour le service par le nombre de jours de la saison. En d'autres termes, un pilote en activité est celui qui a été disponible pour le service chaque jour de la saison.

TABLEAU 6(b)—POURCENTAGE ANNUEL DE DISPONIBILITÉ

Année	Total			Circonscription n° 1			Circonscription n° 2			Circonscription n° 3		
	Total	U.S.	Canada	Total	U.S.	Canada	Total	U.S.	Canada	Total	U.S.	Canada
1965.....	89.72	90.83	88.66	95.88	96.40	95.55	86.21	87.40	85.03	93.38	95.29	85.35
1966.....	89.35	90.67	88.54	95.94	96.75	95.37	85.09	86.48	83.92	94.32	95.22	91.08
1967.....	87.29	87.18	87.39	94.23	93.16	95.01	84.00	84.91	83.19	86.22	85.84	87.55
1968.....	88.10	87.78	88.39	95.41	94.55	96.10	83.52	82.81	84.09	91.50	91.94	89.95

TABLEAU 6(c)—NOMBRE ANNUEL DE PILOTES EN ACTIVITÉ

Année	Total			Circonscription n° 1			Circonscription n° 2			Circonscription n° 3		
	Total	U.S.	Canada	Total	U.S.	Canada	Total	U.S.	Canada	Total	U.S.	Canada
1965.....	129.03	64.19	64.84	39.01	15.13	23.88	75.03	36.74*	38.29	14.99	12.32	2.67
1966.....	134.96	65.62	69.34	43.27	17.90	25.37	76.26	35.51	40.75	15.43	12.21	3.22
1967.....	138.18	67.73	70.45	43.69	18.19	25.50	78.97	37.52	41.45	15.52	12.02	3.50
1968.....	135.34	65.57	69.77	44.56	19.58	24.98	74.52	33.12	41.20	16.46	12.87	3.59

*Y compris les pilotes travaillant temporairement sous la juridiction du centre de pilotage américain.

PARTIE II—SERVICE DE PILOTAGE
TABLEAU 1—NOMBRE D'AFFECTATIONS

Année	Total	Circonscription n° 1	Circonscription n° 2	Circonscription n° 3
1961.....	9,033	3,406	3,728	1,899
1962.....	9,165	3,723	3,517	1,925
1963.....	9,845	3,616	4,517*	1,712
1964.....	12,929	4,566	6,186	2,177
1965.....	14,630	5,170	7,111	2,349
1966.....	14,118	5,261	6,582	2,275
1967.....	12,910	4,996	6,175	1,739
1968.....	13,791	4,903	6,818	2,070
Total.....	96,421	35,641	44,634	16,146

* Les affectations données à l'écluse n° 7—Canal Welland, Circonscription n° 2—à partir de 1963, ont augmenté le nombre d'affectations pour chaque transit dans le canal.

TABLEAU 2—AFFECTATIONS ET VOLUME DE TRAVAIL

	Circonscription n° 1			Circonscription n° 2			Circonscription n° 3			
	Total général	Pilotes améri- cains	Pilotes cana- diens	Total	Pilotes améri- cains	Pilotes cana- diens	Total	Pilotes améri- cains	Pilotes cana- diens	Total
1968	13,791	2,225	2,678	4,903	3,006	3,812	6,818	1,643	427	2,070
Nombre d'affectations.....	88,687	11,893	15,983	27,876	22,835	34,064	56,899	3,264	648	3,912
Volume de travail:	97,526	9,743	9,568	19,311	30,138	26,563	56,701	15,750	5,764	21,514
Eaux désignées (heures).....	70,188	2,154	2,865	5,019	31,027	30,385	61,412	2,764	993	3,757
Eaux non désignées (heures).....	256,401	23,790	28,416	52,206	84,000	91,012	175,012	21,778	7,405	29,183
Heures de retenue.....										
Total des heures.....										

Statistiques tirées des fiches de pilotage.

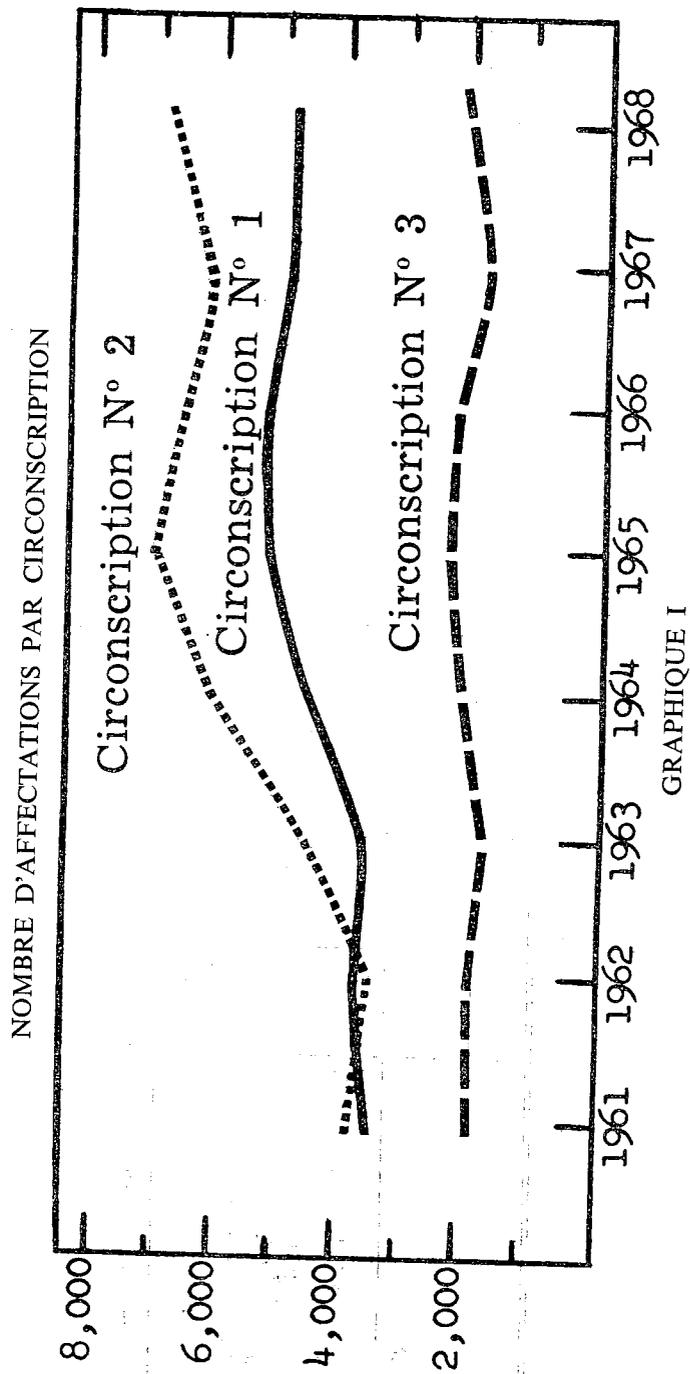


TABLEAU 3—VOLUME DE TRAVAIL PAR PILOTE EN ACTIVITÉ.
(Tiré de la Partie 1, Tableau 6)

1968	Nombre de pilotes en activité	Heures d'affectations*	Heures par pilote	Durée de la saison (jours)	Heures par jour
Circonscription n° 1					
États-Unis.....	19.58	23,790	1,215	247	4.92
Canada.....	24.98	28,416	1,137	247	4.60
Total.....	44.56	52,206	1,171	247	4.74
Circonscription n° 2					
États-Unis.....	33.12	84,000	2,536	242	10.48
Canada.....	41.20	91,012	2,209	242	9.13
Total.....	74.32	175,012	2,354	242	9.73
Circonscription n° 3					
États-Unis.....	12.87	21,778	1,692	234	7.23
Canada.....	3.59	7,405	1,988	234	8.49
Total.....	16.46	29,183	1,772	234	7.57
TOTAL GÉNÉRAL.....	135.34	256,401	1,894	241	7.86

* Les heures d'affectations comprennent le temps total passé à bord du navire dans les eaux désignées et non désignées.

TABEAU 4—DURÉE MOYENNE D'UNE AFFECTATION

	Nombre d'affectations		Nombre d'heures		Durée moyenne d'une affectation			
	1967		1968		1967		1968	
Circonscription n° 1								
États-Unis.....	2,102	2,225	22,217	23,790	10.56	10.69		
Canada.....	2,894	2,678	30,371	28,416	10.49	10.61		
Total.....	4,996	4,903	52,588	52,206	10.52	10.64		
Circonscription n° 2								
États-Unis.....	2,700	3,006	95,319	84,000	35.30	27.94		
Canada.....	3,475	3,812	87,443	91,012	25.16	23.87		
Total.....	6,175	6,818	182,762	175,012	29.59	25.66		
Circonscription n° 3								
États-Unis.....	1,299	1,643	27,365	21,778	21.06	13.25		
Canada.....	440	427	8,296	7,405	18.85	17.34		
Total.....	1,739	2,070	35,661	29,183	20.50	14.09		
TOTAL GÉNÉRAL.....	12,910	13,791	271,011	256,401	20.99	18.59		

TABEAU 5—NOMBRE MOYEN D'AFFECTATIONS PAR PILOTE EN ACTIVITÉ
(Partie I, Tableau 6)

	Nombre de pilotes en activité		Nombre d'affectations		Nombre moyen d'affectations par pilote			
	1967		1968		1967		1968	
Circonscription n° 1								
États-Unis.....	18.19	19.58	2,102	2,225	115.55	113.63		
Canada.....	25.50	24.98	2,894	2,678	113.49	107.20		
Total.....	43.69	44.56	4,996	4,903	114.35	110.03		
Circonscription n° 2								
États-Unis.....	37.52	33.12	2,700	3,006	71.96	90.76		
Canada.....	41.45	41.20	3,475	3,812	83.83	92.52		
Total.....	78.97	74.32	6,175	6,818	78.19	91.73		
Circonscription n° 3								
États-Unis.....	12.02	12.87	1,299	1,643	108.06	127.66		
Canada.....	3.50	3.59	440	427	125.71	118.94		
Total.....	15.52	16.46	1,739	2,070	112.04	125.75		
TOTAL GÉNÉRAL.....	138.18	135.34	12,910	13,791	93.42	101.89		

TABLEAU 6—NOMBRE DE TRANSITS DANS LA VOIE MARITIME
EFFECTUÉS PAR DES NAVIRES ÉTRANGERS
(A l'exclusion des bâtiments américains et canadiens «enregistrés» ou «enrôlés»)

Année	Section Montréal-Lac Ontario		Section du Canal Welland	
	Nombre de transits	Jauge brute moyenne par bâtiment	Nombre de transits	Jauge brute moyenne par bâtiment
1961.....	2,513	5,247	2,526	5,342
1962.....	2,548	5,593	2,607	5,774
1963.....	2,367	5,925	2,441	6,072
1964.....	2,711	6,232	3,129	6,442
1965.....	3,068	6,521	3,338	6,663
1966.....	2,775	6,899	2,748	7,115
1967.....	2,647	6,882	2,426	6,976
1968.....	2,456	7,567	2,382	7,696

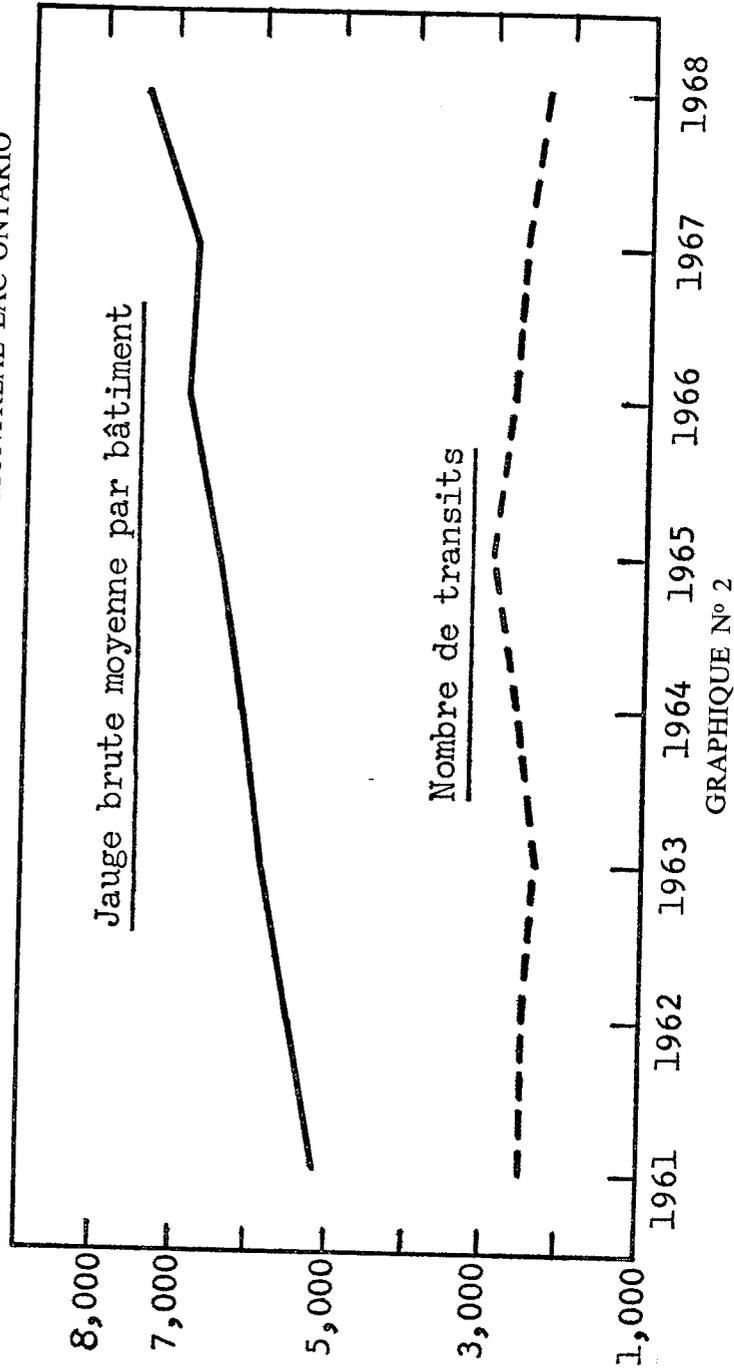
Tiré des rapports sur le trafic des autorités de la Voie maritime du Saint-Laurent.

TABLEAU 7—RAPPORT DES AFFECTATIONS AUX TRANSITS DANS LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

Année	Nombre total de transits	Nombre total d'affectations	Circonscription n° 1		Circonscription n° 2		Circonscription n° 3		Rapport général
			Affectations	Rapport	Affectations	Rapport	Affectations	Rapport	
1961.....	2,513	9,033	3,406	1,355	3,728	1,483	1,899	0,755	3,5945
1962.....	2,548	9,165	3,723	1,461	3,517	1,380	1,925	0,755	3,5969
1963*.....	2,367	9,845	3,616	1,527	4,517	1,908	1,712	0,723	4,1592
1964.....	2,711	12,929	4,566	1,684	6,186	2,281	2,177	0,803	4,7690
1965.....	3,068	14,630	5,170	1,685	7,111	2,317	2,349	0,765	4,7685
1966.....	2,775	14,118	5,261	1,896	6,582	2,372	2,275	0,820	5,0875
1967.....	2,647	12,910	4,996	1,887	6,175	2,333	1,739	0,657	4,8772
1968.....	2,456	13,791	4,903	1,996	6,818	2,776	2,070	0,843	5,6151

* Les affectations données à l'écluse n° 7—Canal Welland, Circonscription n° 2—à partir de 1963, ont augmenté le nombre d'affectations pour chaque transit dans le canal.

TRANSITS DES BÂTIMENTS ÉTRANGERS—SECTION MONTRÉAL-LAC ONTARIO



PARTIE III—RECETTES ET DÉPENSES DE PILOTAGE

TABLEAU 1—RÉSUMÉ POUR 1968
(Chiffres arrondis à l'unité)

	Total (moyen)	Circonscription n° 1	Circonscription n° 2	Circonscription n° 3
Nombre d'affectations.....	13,791	4,903	6,818	2,070
Revenu brut par affectation.....	\$ 246	\$ 188	\$ 293	\$ 224
Coût par affectation.....	\$ 38	\$ 28	\$ 36	\$ 66
Revenu net par affectation.....	\$ 208	\$ 160	\$ 257	\$ 158
Coût procentuel de revenu brut.....	15	15	12	30
Nombre moyen d'affectations par pilote en activité.....	102	110	92	126
Part du coût par pilote en activité.....	\$3,850	\$3,076	\$3,318	\$8,352

TABLEAU 2—RECETTES DE PILOTAGE—SAISON 1968

	Total	Circonscription n° 1		Circonscription n° 2		Circonscription n° 3	
		Pilotes Américains	Pilotes Canadiens	Pilotes Américains	Pilotes Canadiens	Pilotes Américains	Pilotes Canadiens
Droits de pilotage							
En eaux désignées.....	\$2,410,705	\$295,274	\$403,530	\$655,741	\$884,616	\$143,757	\$27,787
En eaux non désignées.....	909,970	88,939	95,536	280,095	202,694	187,416	55,290
Droits de bateau-pilote.....	71,742	17,415	17,597	9,266	6,723	15,474	5,267
Frais de déplacement.....	100,040	15,406	14,174	25,389	15,692	23,063	6,316
Total.....	\$3,492,457	\$417,034	\$530,837	\$970,491	\$1,109,725	\$369,710	\$94,660

Tiré des fiches de pilotage, en monnaies américaine et canadienne.

TABLEAU 5—COÛT MOYEN ANNUEL PAR AFFECTATION
(arrondi à l'unité)

	Moyenne générale	Circonscription n° 1	Circonscription n° 2	Circonscription n° 3
1961.....	\$33	\$23	\$38	\$41
1962.....	44	30	49	62
1963.....	34	30	29	53
1964.....	32	25	31	53
1965.....	28	22	27	46
1966.....	31	25	30	49
1967.....	39	31	37	71
1968.....	38	28	36	66
Moyenne annuelle.....	\$35	\$27	\$35	\$55

TABLEAU 6—GAINS NETS PAR PILOTE EN ACTIVITÉ
(Partie I, Tableau 6)

	Nombre de pilotes		Gains nets		Gains moyens	
	1967	1968	1967	1968	1967	1968
Circonscription n° 1						
États-Unis.....	18.19	19.58	297,627	\$ 358,569	\$16,362	\$18,313
Canada.....	25.50	24.98	387,733	427,412	15,205	17,110
Total.....	43.69	44.56	685,360	785,981	15,686	17,638
Circonscription n° 2						
États-Unis.....	37.52	33.12	663,825	844,287	17,692	25,492
Canada.....	41.45	41.20	623,038	908,117	15,031	22,042
Total.....	78.97	74.32	1,286,863	1,752,404	16,295	23,579
Circonscription n° 3						
États-Unis.....	12.02	12.87	185,962	265,630	15,471	20,639
Canada.....	3.50	3.59	49,248	60,684	14,070	16,903
Total.....	15.52	16.46	235,210	326,314	15,155	19,824
TOTAL GÉNÉRAL.....	138.18	135.34	\$2,207,433	\$2,864,699	\$15,975	\$21,166

Les gains moyens ne représentent pas le salaire net, car les dépenses admises ne comprennent pas toutes celles qui concernent les déplacements, l'assurance, les impôts et les frais individuels.

TABLEAU 7—RECETTES ET DÉPENSES ANNUELLES DE PILOTAGE
(en dollars américains)

	Recettes brutes	Dépenses	Pourcentage des dépenses	Recettes nettes
Circonscription n° 1				
1961.....	\$ 585,807	\$ 78,295	13.36	\$ 507,512
1962.....	639,602	111,148	17.38	528,454
1964.....	596,271	109,609	18.38	486,662
1965.....	713,956	113,133	15.84	600,823
1966.....	794,052	115,449	14.54	678,603
1967.....	825,837	133,219	16.13	692,618
1968.....	839,998	154,638	18.40	685,360
Moyenne annuelle.....	923,100	137,119	14.85	785,981
	\$ 739,452	\$119,076	16.10	\$ 620,751
Circonscription n° 2				
1961.....	\$ 911,594	\$142,113	15.59	\$ 769,481
1962.....	975,491	172,774	17.71	802,717
1964.....	1,061,301	131,525	12.37	929,776
1965.....	1,344,635	188,926	14.05	1,155,709
1966.....	1,576,227	189,659	12.03	1,386,568
1967.....	1,540,429	197,336	12.81	1,343,093
1968.....	1,513,861	226,998	14.99	1,286,863
Moyenne annuelle.....	1,999,054	246,650	12.34	1,752,404
	\$1,365,324	\$186,997	13.69	1,178,326
Circonscription n° 3				
1961.....	\$ 237,970	\$ 77,716	32.66	\$ 160,254
1962.....	338,590	118,637	35.04	219,953
1963.....	322,859	90,981	28.17	231,878
1964.....	417,304	115,360	27.64	301,944

1965.....	423,552	107,116	25.29	316,436
1966.....	405,247	110,434	27.25	294,813
1967.....	358,433	123,223	34.37	235,210
1968.....	463,811	137,497	29.65	326,314
Moyenne annuelle.....	\$ 370,970	\$110,120	29.68	\$ 260,850
Totaux annuels				
1961.....	\$1,735,371	\$298,124	17.18	\$1,437,247
1962.....	1,953,683	402,559	20.61	1,551,124
1963.....	1,980,431	332,115	16.77	1,648,316
1964.....	2,475,895	417,419	16.86	2,058,476
1965.....	2,793,831	412,224	14.75	2,381,607
1966.....	2,771,513	440,989	15.91	2,330,524
1967.....	2,712,293	504,860	18.61	2,207,433
1968.....	3,385,965	521,266	15.39	2,864,699
Moyenne annuelle.....	\$2,476,122	\$416,194	16.80	\$2,059,928

Appendice B(1)(a)
**SINISTRES, ACCIDENTS ET INCIDENTS MARITIMES IMPLIQUANT DES
 PILOTES DE LA CIRCONSCRIPTION N° 1—1964 À 1969**

	1964	1965	1966	1967	1968	1969
A. EN COURS DE NAVIGATION						
I. SINISTRES MAJEURS (avec ou sans perte de vie)— <i>Échouements</i>	2	0	0	0	0	0
II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie):						
a) Échouements mineurs.....	1	1	1	0	0	0
b) Avaries mineures au navire.....	0	0	0	0	1	0
III. ACCIDENTS (sans avarie au navire).....	1	1	1	0	1	0
IV. INCIDENTS (sans aucun dommage)— <i>Talonnage dans un chenal</i>	0	0	0	0	1	0
	0	5	2	1	2	0
	3	6	3	1	4	0
B. AU COURS DE L'ACCOSTAGE, DE L'APPAREILLAGE, DU MOUILLAGE OU DE L'ÉCLUSAGE						
I. SINISTRES MAJEURS (avec ou sans perte de vie).....	0	0	0	0	0	0
II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie):						
a) Échouements mineurs.....	0	1	0	0	1	0
b) Avaries mineures au navire:						
(i) Heurt d'un quai ou d'une installation.....	0	0	0	0	1	0
(ii) Collision avec un bâtiment (accostage ou appareillage).....	0	0	0	0	1	0
(iii) Collision avec un bâtiment au mouillage, à une écluse ou à un pont.....	0	0	0	0	0	0
(iv) Heurt d'un mur d'approche ou d'une défense.....	4	1	0	0	0	0
(v) Heurt du mur d'une écluse ou de sa défense.....	7	4	4	4	4	7
(vi) Heurt d'une porte d'écluse ou de sa défense.....	0	0	0	0	0	1
(vii) Heurt d'un pont.....	1	0	0	0	0	0
	12	6	5	6	6	8

III. ACCIDENTS (sans avarie au navire):	0	1	0	0	0	0
a) Dommages à un quai ou à une installation.....	0	0	0	0	0	0
b) Dommages aux bouées.....	0	0	2	0	0	0
c) Dommages à une écluse:						
(i) Mur d'approche ou défense.....	0	0	0	0	0	1
(ii) Mur ou défense d'une écluse.....	0	1	2	0	0	1
IV. INCIDENTS (sans aucun dommage):						
a) Heurt d'un quai, d'une installation, d'une écluse ou d'un pont.....	3	2	0	0	0	0
b) Collision avec un bâtiment (accostage ou appareillage).....	0	0	0	0	0	0
c) Collision avec un bâtiment au mouillage, à une écluse ou à un pont.....	1	0	0	0	0	0
d) Heurt de bouées.....	0	0	0	0	0	0
e) Autres.....	2	0	1	0	0	1
	6	2	1	0	0	1
TOTAL GÉNÉRAL	18	9	8	6	6	10
	21	15	11	7	10	10

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1467.

Appendice B(1)(b)

SINISTRES, ACCIDENTS ET INCIDENTS MARITIMES IMPLIQUANT
DES PILOTES DE LA CIRCONSCRIPTION N° 1—1964

Au cours des six dernières années, c'est en 1964 que s'est produit le plus grand nombre d'événements de ce genre et dont voici les détails:

A. EN COURS DE NAVIGATION

I. SINISTRES MAJEURS (avec ou sans perte de vie)—*Échouements majeurs*

1. 21 juin—*Stella Nova* s'échoue dans les U.S. Narrows, à Alexandria Bay—cause: panne de l'appareil à gouverner.
2. 9 novembre—*Belgien* s'échoue à McNair Island—cause: brume et erreur du pilote.

II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)—*Échouement mineur*

- 11 juin—*Venus* s'échoue dans les U.S. Narrows, à Point Vivian—cause: panne de l'appareil à gouverner.

III. ACCIDENTS
Néant

IV. INCIDENTS
Néant

B. AU COURS DE L'ACCOSTAGE, DE L'APPAREILLAGE, DU MOUILLAGE OU DE L'ÉCLUSAGE

I. SINISTRES MAJEURS
Néant

II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)—*Avaries mineures au navire*

- (i) Heurt d'un quai ou d'une installation
Néant
- (ii) Collision avec un bâtiment (accostage ou appareillage)
Néant
- (iii) Collision avec un bâtiment au mouillage, à une écluse ou à un pont
Néant
- (iv) Heurt d'un mur d'approche ou d'une défense
 1. 13 août—*Waldemar Peter* heurte le mur d'approche de l'écluse Eisenhower—cause: manœuvre avec du vent.
 2. 24 août—*Alheli* heurte le mur d'approche aval de l'écluse Iroquois—cause: manœuvre avec du vent.
 3. 31 octobre—*Totem Star* heurte le mur d'approche amont de l'écluse Eisenhower—cause: embardée au cours de la manœuvre.
 4. 16 novembre—*Bolivia Maru* heurte le mur d'approche amont de l'écluse de Saint-Lambert—cause: manœuvre avec du vent.
- (v) Heurt du mur d'une écluse ou d'une défense
 1. 27 mai—*Manchester Trader* heurte le mur de l'écluse Eisenhower—cause: manœuvre avec du vent.
 2. 4 juin—*Orient Merchant* heurte le mur nord de l'écluse Eisenhower—cause: incident de manœuvre.
 3. 14 juin—*De Soto County* heurte la défense de l'écluse Iroquois en la quittant vers l'amont—cause: erreur du capitaine au cours de la manœuvre.

4. 27 juin—*Delphin* heurte le mur de l'écluse Iroquois—cause: rupture des amarres au cours de la manœuvre.
5. 30 juin—*New Kailing* heurte, de son hélice, l'écluse Snell—cause: embardée au cours de la manœuvre.
6. 28 juillet—*Magister* heurte le mur de l'écluse Eisenhower, au cours de la manœuvre d'entrée.
7. 12 octobre—*Tsukishima Maru* heurte le mur de l'écluse Iroquois—cause: retard dans la manœuvre de la machine.

(vi) Heurt d'une porte d'écluse ou de sa défense
Néant

(vii) Heurt d'un pont

- 2 mai—*Apollonia* heurte le pont basculant en entrant, vers l'amont, dans l'écluse Iroquois—cause: au cours de la manœuvre, le vent fait embarder le bâtiment sur tribord

III. ACCIDENTS
Néant

IV. INCIDENTS (sans aucun dommage)

a) Heurt d'un quai, d'une installation, d'une écluse ou d'un pont

1. 23 avril—*Crystal Diamond* heurte le mur d'approche de l'écluse Eisenhower—cause: manœuvre avec du vent.
2. 5 juin—*Point Aconi* heurte le mur sud de l'écluse Snell—cause: erreur du pilote au cours de la manœuvre.
3. 23 octobre—*Ilse Schulte* heurte le mur de l'écluse Snell—cause: embardée au cours de la manœuvre.

b) Collision avec un bâtiment (accostage ou appareillage)
Néant

- c) Collision avec un bâtiment au mouillage, à une écluse ou à un pont
- 26 juillet—*Torsholm*, entrant vers l'amont à la suite du *Madgeburg*, déjà dans l'écluse Iroquois, heurte l'arrière de ce dernier—cause: défectuosité de la soupape d'alimentation d'air du moteur principal du *Torsholm* et rupture successive de quatre amarres capelées sur les bollards.

d) Heurt de bouées
Néant

e) Autres—*Échouements*

1. 5 août—*Michael L.* s'échoue en quittant son poste à Massena—cause: courant pendant la manœuvre.
2. 16 août—*Adrian* s'échoue en manœuvrant pour quitter son poste à Toronto.

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1467 (mise à jour au 17 novembre 1970).

Appendice B(2)(a)
**SINISTRES, ACCIDENTS ET INCIDENTS MARITIMES IMPLIQUANT DES
 PILOTES DU LAC ONTARIO—1964 À 1969**

Pilotage dans les Grands Lacs

	1964	1965	1966	1967	1968	1969
A. EN COURS DE NAVIGATION						
I. SINISTRES MAJEURS (avec ou sans perte de vie)	0	0	0	0	0	0
II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)— <i>Échouement</i>	0	0	0	1	0	0
B. AU COURS DE L'ACCOSTAGE, DE L'APPAREILLAGE, DU MOUILLAGE, OU DE L'ÉCLUSAGE						
I. SINISTRES MAJEURS (avec ou sans perte de vie)— <i>Avaries graves au navire</i>	1	0	0	0	0	1
II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)						
a) Échouements mineurs	0	0	0	0	0	0
b) Avaries mineures au navire						
(i) Heurt d'un quai ou d'une installation	1	1	1	3	0	0
(ii) Collision avec un bâtiment (accostage ou appareillage)	3	1	0	1	3	1
(iii) Collision avec un bâtiment au mouillage, à une écluse ou à un pont	0	0	0	0	0	0
(iv) Heurt d'un mur d'approche ou d'une défense	0	0	0	0	0	0
(v) Heurt du mur d'une écluse ou de sa défense	0	0	0	1	0	0
(vi) Heurt d'une porte d'écluse ou de sa défense	0	0	0	0	0	0
(vii) Heurt d'un pont	0	0	0	0	0	0
(viii) Autres	0	0	0	0	1	0
III. ACCIDENTS (sans avarie au navire)— <i>Domages à une bouée</i>	4	2	2	5	4	1
IV. INCIDENTS (sans aucun dommage)	0	1	0	0	0	0
a) Heurt d'un quai, d'une installation, d'une écluse ou d'un pont	0	0	0	1	1	0
b) Échouement	1	0	1	0	0	0
TOTAL GÉNÉRAL	6	3	3	6	5	2
	6	3	3	7	5	2

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1467.

Appendice B(2)(b)

**SINISTRES, ACCIDENTS ET INCIDENTS MARITIMES IMPLIQUANT
 DES PILOTES DU LAC ONTARIO—1967**

Au cours des six dernières années, c'est en 1967 que s'est produit le plus grand nombre d'événements de ce genre et dont voici les détails:

A. EN COURS DE NAVIGATION

I. SINISTRES MAJEURS

Néant

II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)—*Échouement mineur*

20 novembre—*Aigle d'Océan* s'échoue dans le lac Ontario—cause: erreur de navigation.

III. ACCIDENTS

Néant

IV. INCIDENTS

Néant

B. AU COURS DE L'ACCOSTAGE, DE L'APPAREILLAGE, DU MOUILLAGE, OU DE L'ÉCLUSAGE

I. SINISTRES MAJEURS

Néant

II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)

a) Échouements mineurs

Néant

b) Avaries mineures au navire

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

1. 27 juillet—*Arna* heurte le coin du quai en accostant dans le port de Toronto—cause: erreur du pilote.

2. 22 septembre—*Texas Maru* heurte le quai, dans le port de Toronto—cause: panne de machine.

3. 29 novembre—*Pilo Blanco (Pico Blanco)* heurte le quai, dans le port de Toronto—cause: l'ancre, bloquée par la glace, ne tombe pas au moment voulu.

(ii) Collision avec un bâtiment (accostage ou appareillage)

31 octobre—*Texas Maru* entre en collision avec *Seattle Maru*, au cours de sa manœuvre dans le port de Toronto.

(iii) Collision avec un bâtiment au mouillage, à une écluse ou à un pont

Néant

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

Néant

(v) Heurt d'une porte d'écluse ou de sa défense

7 juin—*Belevelyn*, descendant, heurte le mur de l'écluse n° 1 du canal Welland, en la quittant—cause: remous de l'hélice (pièce 1541ee).

III. ACCIDENTS

Néant

IV. INCIDENTS (sans aucun dommage)—*Heurt d'un quai*

12 avril—*Widan* touche le quai avec son arrière, en faisant marche arrière dans le port de Toronto—cause: arrière surplombant le quai.

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1467 (mise à jour au 26 novembre 1970).

Appendice B(3)(a)

**SINISTRES, ACCIDENTS ET INCIDENTS MARITIMES IMPLIQUANT DES
PILOTES DE LA CIRCONSCRIPTION N° 2—1964 À 1969**

Pilotage dans les Grands Lacs

	1964	1965	1966	1967	1968	1969
A. EN COURS DE NAVIGATION						
I. SINISTRES MAJEURS (avec ou sans perte de vie)						
a) Perte de vie ou abandon du navire.....	0	1	1	0	0	1
b) Échouements majeurs.....	1	1	0	0	0	0
c) Avaries graves au navire (autres que ci-dessus).....	1	0	0	0	1	0
II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)						
a) Échouements mineurs.....	5	6	2	3	5	1
b) Avaries mineures au navire.....	8	8	10	8	4	2
III. ACCIDENTS (sans avarie au navire)						
IV. INCIDENTS (sans aucun dommage)						
a) Talonnage dans le chenal ou heurt de la berge.....	5	11	8	9	8	5
b) Autres.....	0	5	0	1	1	3
	5	16	8	10	9	8
	20	32	21	21	19	12
B. AU COURS DE L'ACCOSTAGE, DE L'APPAREILLAGE, DU MOUILLAGE OU DE L'ÉCLUSAGE						
I. SINISTRES MAJEURS (avec ou sans perte de vie)						
a) Échouements majeurs.....	1	0	0	0	0	0
b) Avaries graves au navire.....	0	1	0	1	0	0
II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)						
a) Échouements mineurs.....	1	0	0	0	0	0

b) Avaries mineures au navire	0	2	4	7	5	1
(i) Heurt d'un quai ou d'une installation.....	0	1	3	1	0	0
(ii) Collision avec un bâtiment (accostage ou appareillage).....	2	1	0	0	2	0
(iii) Collision avec un bâtiment au mouillage, à une écluse ou à un pont.....	5	0	2	3	3	4
(iv) Heurt d'un mur d'approche ou d'une défense.....	7	3	1	11	17	13
(v) Heurt du mur d'une écluse ou de sa défense.....	8	11	10	1	3	0
(vi) Heurt d'une porte d'écluse ou de sa défense.....	1	1	1	1	3	1
(vii) Heurt d'un pont.....	3	1	2	5	3	1
(viii) Autres.....	1	4	0	2	0	3
	28	23	23	30	33	27
III. ACCIDENTS (sans avarie au navire)						
a) Dommages à un quai ou une installation.....	2	1	1	3	2	0
b) Dommages aux bouées.....	0	1	0	0	0	0
c) Dommages à une écluse	0	0	0	1	0	0
(i) Heurt d'un mur d'approche ou d'une défense.....	2	0	2	0	3	1
(ii) Heurt du mur d'une écluse ou de sa défense.....	0	0	0	0	0	1
(iii) Heurt d'une porte d'écluse ou de sa défense.....	1	2	2	1	2	1
d) Dommages à un pont.....	1	2	2	1	2	1
	5	4	5	5	7	3
IV. INCIDENTS (sans aucun dommage)						
a) Heurt d'un quai, d'une installation, d'une écluse ou d'un pont.....	2	11	11	5	1	1
b) Collision avec un bâtiment (accostage ou appareillage).....	0	1	1	0	1	0
c) Collision avec un bâtiment au mouillage, à une écluse ou à un pont.....	1	0	1	1	2	0
d) Heurt de bouées.....	0	0	0	2	0	4
e) Autres.....	0	0	0	2	2	5
	3	13	14	8	6	5
	37	41	42	44	46	35
TOTAL GÉNÉRAL.....	57	73	63	65	65	47

TOTAL GÉNÉRAL.....

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1467.

Appendice B(3)(b)

SINISTRES, ACCIDENTS ET INCIDENTS MARITIMES IMPLIQUANT
DES PILOTES DE LA CIRCONSCRIPTION N° 2—1965

Au cours des six dernières années, c'est en 1965 que s'est produit le plus grand nombre d'événements de ce genre et dont voici les détails:

A. EN COURS DE NAVIGATION

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

- a) Perte de vie ou abandon du navire
23 mai—*Patignies* entre en collision avec un yacht dans la rivière Détroit—*deux pertes de vie*—cause: erreur de navigation du bateau de plaisance.
- b) Échouement majeur
27 avril—*Orient Merchant* s'échoue au large de Port Colborne—cause: brume.

II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)

- a) Échouements mineurs
 1. 21 avril—*Reinhart-Lorenz Russ* s'échoue dans le lac Sainte-Claire—cause: brume.
 2. 25 avril—*Kini* s'échoue dans la rivière Sainte-Claire—cause: erreur de navigation.
 3. 1^{er} juillet—*Holtheim* s'échoue à Sarnia—cause: erreur de l'homme de barre.
 4. 2 juillet—*Stolt Avenir* heurte la rive, dans la rivière Sainte-Claire—cause: panne de l'appareil à gouverner.
 5. 8 novembre—*Emma Johanna* heurte la berge du canal Welland—cause: brume épaisse.
 6. 23 novembre—*Holsworthy Beacon* s'échoue dans le lac Ontario—cause: erreur du pilote.
- b) Avaries mineures au navire
 1. 26 avril—*Eretria* aborde *Blanche Hindman* en manœuvrant dans le canal Welland.
 2. 19 mai—*Stolt Bjorn* aborde *Constance Bowater* en manœuvrant dans le canal Welland.
 3. 23 mai—*Carl Trautwein* aborde *Senator of Canada* en manœuvrant dans le canal Welland.
 4. 11 juin—*African Lightning* aborde *Senator of Canada* en manœuvrant dans le canal Welland.
 5. 27 août—*Vent Kimolos* aborde *Chee Lee* dans le canal Welland—cause: erreur de manœuvre de la machine.
 6. 17 septembre—*Manchester Renown* et *Red Wing* entrent en collision dans le canal Welland—cause: erreur du pilote.
 7. 3 novembre—*Argo* et *Mercury* entrent en collision dans le canal Welland—cause: effet de succion.
 8. 27 novembre—*Alison* perd ses deux ancres au large de Port Colborne—cause: navire léger et coup de vent.

III. ACCIDENTS
Néant

IV. INCIDENTS (sans aucun dommage)

- a) Heurt du fond ou de la berge d'un chenal
 1. 29 mai—*Lake Eyre* touche la berge du canal Welland—cause: vent.
 2. 25 juillet—*Dageid* talonne dans le chenal Livingstone—cause inconnue.
 3. 22 août—*Beaverelm* heurte la berge du canal Welland—cause: effet de succion de la berge.
 4. 4 septembre—*Mesologi* heurte la berge du canal Welland—cause: effet de succion de la berge.
 5. 6 septembre—*Melusine* talonne dans le chenal Livingstone—cause inconnue.
 6. 17 septembre—*Beaverfir* touche la berge du canal Welland—cause: effet de succion de la berge.
 7. 7 octobre—*Pointe Noire* s'échoue dans le lac Sainte-Claire—cause: effet de succion.
 8. 31 octobre—*Argo* talonne dans la rivière Sainte-Claire—cause: bas niveau de l'eau.
 9. 11 novembre—*Alison* heurte la berge du canal Welland—cause: barre mise du mauvais bord.
 10. 12 novembre—*Montreal City* s'échoue sur le Haut-fond Sud-Est—cause: erreur du capitaine.
 11. 27 novembre—*Ramon de Larrinaga* s'échoue dans la rivière Sainte-Marie—cause: panne de l'appareil à gouverner.
- b) Autres
 1. 19 mai—*Patignies* est abordé dans le canal Welland par un navire descendant—cause: aire restreinte.
 2. 4 août—*South America* aborde *T. R. McLagan* dans le canal Welland—cause: erreur du pilote.
 3. 15 août—*Clarita Schroeder* aborde *Silver Isle* dans le canal Welland—cause: effet de succion de la berge.
 4. 23 septembre—*Aramis* entre en collision avec *Cape Breton Miner* en amont du pont n° 11, dans le canal Welland—cause: effet de succion de la berge.
 5. 11 novembre—*Visund* est abordé dans le canal Welland par un navire le dépassant—cause: vitesse excessive.

B. AU COURS DE L'ACCOSTAGE, DE L'APPAREILLAGE, DU MOUILLAGE OU DE L'ÉCLUSAGE

- I. SINISTRES MAJEURS (avec ou sans perte de vie)—*Avaries graves au navire*
27 août—*Eva Jeanette* aborde le remorqueur *Vegco* dans l'écluse n° 4 du canal Welland—le remorqueur coule—cause: erreur de manœuvre de la machine.

II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)

- a) Échouements mineurs
Néant
- b) Avaries mineures au navire
 - (i) Heurt d'un quai ou d'une installation
 1. 13 août—*Tronstad* heurte un quai à Ashtabula, Ohio—cause: forts vents.
 2. 9^e octobre—*Asama Maru* heurte le quai du gouvernement, à Sarnia—cause: erreur du pilote.

- (ii) Collision avec un bâtiment (accostage ou appareillage)
10 mai—*Granffors* aborde *Ruth Hindman*, à quai, dans l'écluse n° 7 du canal Welland, en manœuvrant.
- (iii) Collision avec un bâtiment au mouillage, à une écluse ou à un pont
Néant
- (iv) Heurt d'un mur d'approche ou d'une défense
 1. 18 avril—*Susanne Fritzen* heurte l'entrée nord de l'écluse n° 8 du canal Welland—cause: glace.
 2. 11 juin—*Faro* heurte le mur d'approche du canal Welland, en manœuvrant.
 3. 16 juin—*Cissoula* heurte le mur d'approche ouest de l'écluse n° 1 du canal Welland, pour éviter un autre navire, par fort vent.
- (v) Heurt d'un mur d'écluse ou d'une défense
 1. 16 avril—*Vikara* heurte un mur d'écluse dans le canal Welland, au cours de la manœuvre.
 2. 10 mai—*Union Transport* heurte un mur d'écluse dans le canal Welland—cause: erreur du pilote.
 3. 15 mai—*Bel Mare* heurte un mur d'écluse dans le canal Welland, au cours de la manœuvre.
 4. 20 juillet—*La Marea* heurte un mur d'écluse dans le canal Welland, au cours de la manœuvre.
 5. 7 août—*Amenity* heurte un mur d'écluse dans le canal Welland—cause: embardée.
 6. 15 septembre—*Orneffjell* heurte un mur de l'écluse de Port Weller—cause: vent.
 7. 25 octobre—*Polegate* heurte un mur d'écluse dans le canal Welland—cause: vent.
 8. 26 octobre—*Henriette Wilhelmine Schulte* heurte un mur d'écluse dans le canal Welland, au cours de la manœuvre.
 9. 11 novembre—*Orient Lakes* heurte un mur d'écluse dans le canal Welland, au cours du remplissage de l'écluse.
 10. 11 novembre—*Alison* heurte un mur d'écluse dans le canal Welland, au cours de la manœuvre.
 11. 25 novembre—*Texaco Mississippi* heurte un mur d'écluse dans le canal Welland—cause: ordres du pilote contredits par le capitaine qui prend la direction de la manœuvre.
- (vi) Heurt d'une porte d'écluse ou de sa défense
14 juillet—*Triada* heurte la défense d'une porte d'écluse dans le canal Welland, au cours de la manœuvre.
- (vii) Heurt d'un pont
27 mai—*Marianna* heurte la culée d'un pont, dans le canal Welland—cause: effet de succion du passage d'un navire.
- (viii) Autres
 1. 28 avril—*Expedito* heurte un mur d'amarrage en amont de l'écluse n° 6 en manœuvrant dans le canal Welland.
 2. 25 mai—*African Lightning* heurte le mur du canal Welland—cause: éviter un abordage, avec du vent.
 3. 23 septembre—*Prins Alexander* perd une ancre à Sarnia—cause: mouillage par fort courant.

4. 25 novembre—*Luka Botic* heurte le pont n° 21—cause: barre mise du mauvais bord.

III. ACCIDENTS (sans avarie au navire)

- a) Dommages à un quai ou à une installation
3 novembre—*Manchester Regiment* heurte un quai à Sarnia—cause: erreur du pilote.
- b) Dommages aux bouées
27 juin—*Degero* heurte un duc d'Albe dans le canal Welland, en manœuvrant.
- c) Dommages à une écluse
Néant
- d) Dommages à un pont
 1. 1^{er} juin—*Middlesex Trader* heurte le pont n° 2, canal Welland, en manœuvrant.
 2. 7 novembre—*Surrey Trader* heurte le pont n° 3, canal Welland, en manœuvrant.

IV. INCIDENTS (sans aucun dommage)

- a) Heurt d'un quai, d'une installation, d'une écluse ou d'un pont
 1. 12 avril—*Leadale* heurte la culée du pont n° 15, canal Welland—cause: vent.
 2. 21 juillet—*Sunvalley* heurte un quai à Thorold—cause: erreur de manœuvre de la machine.
 3. 23 juillet—*Zenobia Martini* heurte le mur d'une écluse du canal Welland—cause: embardée.
 4. 1^{er} août—*Kini* heurte le mur d'une écluse du canal Welland—cause: embardée.
 5. 4 août—*Susanne Fritzen* touche la culée d'un pont, dans le canal Welland—cause: aveuglement par les phares d'une voiture.
 6. 31 août—*Santa Elizabetta* heurte le mur d'une écluse du canal Welland—cause: embardée.
 7. 8 septembre—*Protostatis* heurte la défense d'une écluse du canal Welland—cause: difficultés à gouverner.
 8. 2 octobre—*Seven Suns* heurte un pont, dans le canal Welland—cause: vent violent.
 9. 16 octobre—*Salvada* rague contre un quai à Cleveland, Ohio, au cours de la manœuvre.
 10. 18 octobre—*Glaisdale* heurte le mur de l'écluse n° 3 du canal Welland, au cours de la manœuvre.
 11. 11 novembre—*Jawaga* heurte la défense de la porte de l'écluse n° 7 du canal Welland—cause: erreur du capitaine.
- b) Collision avec un bâtiment (accostage ou appareillage)
11 août—*Mary Nubel* aborde *Margit Brovig*, à quai à Port Weller—cause: courant.
- c) Collision avec un bâtiment au mouillage, à une écluse ou à un pont
17 novembre—*Beveroak* heurte l'arrière d'un navire amarré dans le port de Port Weller—cause: manœuvre d'accostage par vent violent.

Appendice B(4)(a)
 SINISTRES, ACCIDENTS ET INCIDENTS MARITIMES IMPLIQUANT DES
 PILOTES DES LACS HURON ET MICHIGAN—1964 À 1969

	1964	1965	1966	1967	1968	1969
A. EN COURS DE NAVIGATION						
I. SINISTRES MAJEURS (avec ou sans perte de vie)	0	0	0	0	0	0
II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)— <i>Avaries mineures au navire</i>	0	0	1	0	1	0
III. ACCIDENTS (sans avarie au navire)	0	0	0	0	0	0
IV. INCIDENTS (sans aucun dommage)— <i>Talonnage dans le chenal</i>	0	1	0	0	0	0
	0	1	1	0	1	0
B. AU COURS DE L'ACCOSTAGE, DE L'APPAREILLAGE, DU MOUILLAGE OU DE L'ÉCLUSAGE						
I. SINISTRES MAJEURS (avec ou sans perte de vie)	0	0	0	0	0	0
II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)	0	0	0	0	0	0
a) Échouements mineurs	0	0	0	0	0	0
b) Avaries mineures au navire:						
(i) Heurt d'un quai ou d'une installation	0	0	1	1	0	2
(ii) Collision avec un bâtiment (accostage ou appareillage)	0	0	0	0	0	0
(iii) Collision avec un bâtiment au mouillage, à une écluse ou un pont	0	0	0	0	0	0
(iv) Heurt d'un mur d'approche ou d'une défense	0	0	0	0	0	0
(v) Heurt du mur ou de la défense d'une écluse	0	0	1	0	0	0
(vi) Heurt d'une porte d'écluse ou de sa défense	0	0	1	0	0	0
(vii) Heurt d'un pont	0	1	1	0	1	0
(viii) Autres—Heurt d'un brise-lames	1	0	0	0	0	0
III. ACCIDENTS (sans avarie au navire)	0	0	0	0	0	0
IV. INCIDENTS (sans aucun dommage)— <i>Heurt d'un quai, d'une installation ou d'une écluse</i>	0	1	4	1	1	2
	0	1	0	0	0	0
	0	1	0	0	0	0
	1	2	4	1	1	2
	1	3	5	1	2	2
TOTAL GÉNÉRAL						

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1467.

Appendice B(4)(b)

SINISTRES, ACCIDENTS ET INCIDENTS MARITIMES IMPLIQUANT
 DES PILOTES DES LACS HURON ET MICHIGAN—1966

Au cours des six dernières années, c'est en 1966 que s'est produit le plus grand nombre d'événements de ce genre et dont voici les détails:

A. EN COURS DE NAVIGATION

I. SINISTRES MAJEURS

Néant

II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)—*Avaries mineures au navire*

3 décembre—*Cedar* et *Irving S. Olds* entrent en collision dans le canal Welland—cause: brume.

III. ACCIDENTS

Néant

IV. INCIDENTS

Néant

B. AU COURS DE L'ACCOSTAGE, DE L'APPAREILLAGE, DU MOUILLAGE OU DE L'ÉCLUSAGE

I. SINISTRES MAJEURS

Néant

II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)

a) Échouements mineurs

Néant

b) Avaries mineures au navire

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

22 juillet—*Texas Maru* heurte une grue à Milwaukee, au cours de la manœuvre

(ii) Collision avec un bâtiment (accostage ou appareillage)

Néant

(iii) Collision avec un bâtiment au mouillage, à une écluse ou à un pont

Néant

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

Néant

(v) Heurt d'un mur d'écluse ou d'une défense

20 novembre—*Vasilios R.* heurte le mur des écluses nos 2 et 3 du canal Welland—cause: embardée.

(vi) Heurt d'une porte d'écluse ou de sa défense

3 novembre—*Transquebec* heurte la défense de la porte d'une écluse du canal Welland—cause: vent violent.

(vii) Heurt d'un pont

27 août—*Mar Ligure*, étant en remorque, heurte un pont dans la rivière Calumet—cause: rupture de la remorque.

III. ACCIDENTS

Néant

IV. INCIDENTS

Néant

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1467 (mise à jour au 21 janvier 1970).

Appendice B(5)(a)

SINISTRES, ACCIDENTS ET INCIDENTS MARITIMES IMPLIQUANT DES PILOTES DE LA CIRCONSCRIPTION N° 3—1964 À 1969

	1964	1965	1966	1967	1968	1969
A. EN COURS DE NAVIGATION						
I. SINISTRES MAJEURS (avec ou sans perte de vie)— <i>Échouement majeur</i>	0	0	1	0	0	0
II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)— <i>Échouement mineur</i>	1	0	0	0	0	0
III. ACCIDENTS (sans avarie au navire)	0	0	0	0	0	0
IV. INCIDENTS (sans aucun dommage)— <i>Talonnage dans le chenal</i>	1	0	0	0	0	0
	2	0	1	0	0	0
B. AU COURS DE L'ACCOSTAGE, DE L'APPAREILLAGE, DU MOUILLAGE OU DE L'ÉCLUSAGE						
I. SINISTRES MAJEURS (avec ou sans perte de vie)	0	0	0	0	0	0
II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)— <i>Heurt d'un quai, d'une installation ou d'une écluse</i>	0	2	5	1	1	0
III. ACCIDENTS (sans avarie au navire)	0	0	0	0	0	0
IV. INCIDENTS (sans aucun dommage)— <i>Heurt d'un quai, d'une installation ou d'une écluse</i>	0	0	0	1	0	0
	0	2	5	2	1	0
TOTAL GÉNÉRAL	2	2	6	2	1	0

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1467.

Appendice B(5)(b)

SINISTRES, ACCIDENTS ET INCIDENTS MARITIMES IMPLIQUANT DES PILOTES DE LA CIRCONSCRIPTION N° 3—1966

Au cours des six dernières années, c'est en 1966 que s'est produit le plus grand nombre d'événements de ce genre et dont voici les détails:

A. EN COURS DE NAVIGATION

I. SINISTRES MAJEURS (avec ou sans perte de vie)—*Échouement majeur*
19 novembre—*Nordmeer* s'échoue dans Thunder Bay—cause: erreur de navigation.

II. SINISTRES MINEURS
Néant

III. ACCIDENTS
Néant

IV. INCIDENTS
Néant

B. AU COURS DE L'ACCOSTAGE, DE L'APPAREILLAGE, DU MOUILLAGE OU DE L'ÉCLUSAGE

I. SINISTRES MAJEURS
Néant

II. SINISTRES MINEURS (sans perte de vie)

a) Échouements mineurs
Néant

b) Avaries mineures au navire—*Heurt d'un quai ou d'une installation*

1. 14 avril—*Silvaplana* heurte le quai à l'élevateur Richardson, Port Arthur—cause: glace.
2. 26 avril—*Photinia* heurte le quai à l'élevateur de l'*United Grain Growers*, Port Arthur—cause: manœuvre effectuée par le capitaine.
3. 24 mai—*Trefusis* heurte une grue surplombant le quai, à Fort William—cause: vent.
4. 23 septembre—*Delos Glory* heurte un quai dans le port de Duluth, Minn.—cause: navire léger et vent violent.
5. 7 octobre—*Maxi Porr* heurte le quai à l'élevateur Garvie, port de Calumet, Ill.—cause: erreur du remorqueur.

III. ACCIDENTS
Néant

IV. INCIDENTS
Néant

SOURCE DE RENSEIGNEMENTS: pièce 1467 (mise à jour au 26 novembre 1970).