



**Administration de pilotage des Laurentides**

**Examen de la *Loi sur le pilotage***

**Soumission suite au document de discussion**

**Présenté à  
Marc Grégoire  
Président de l'Examen**

**Octobre 2017**

---

## Table des matières

- I. Résumé des recommandations**
- II. Introduction**
- III. Aperçu de l'Administration de pilotage des Laurentides**
- IV. Enjeux associés au cadre législatif actuel**
  - A. Gouvernance**
    - i. Supervision, responsabilité et transparence**
    - ii. Modèle de livraison de service**
    - iii. Composition du conseil d'administration**
  - B. Pouvoirs et processus réglementaire en matière de pilotage**
    - i. Réglementation sur la sécurité de la navigation**
    - ii. Pratiques et procédures en pilotage**
    - iii. Prescrire l'utilisation de la technologie**
    - iv. Respect du processus réglementaire**
  - C. Expertise interne en matière de pilotage**
  - D. Examens consécutifs aux incidents et accidents**
  - E. Examen des exigences en matière de pilotage**
    - i. Zones de pilotages obligatoires**
    - ii. Double pilotage et restrictions à la navigation**
    - iii. Accessibilité aux certificats de pilotage et dispenses**
    - iv. Le MGRP et le pilotage dans l'arctique**
  - F. Mécanisme d'arbitrage et fixation des tarifs**
    - i. Processus de fixation de tarifs rapide et souple**
    - ii. Rôle de l'office de transports du Canada et des arbitres**
  - G. Pouvoirs modernes en matière d'exécution de la Loi et des règlements**
- V. Conclusion**

## **I. Résumé des recommandations**

Il nous fait plaisir de contribuer à la modernisation de la *Loi sur le pilotage* pour renforcer la sécurité de la navigation et l'efficacité des services de pilotage. Le transport maritime sur le fleuve Saint-Laurent et la rivière Saguenay joue un rôle essentiel dans le développement économique et la compétitivité de notre région et du centre du pays. Les défis sur le plan de la navigation de nos voies navigables rendent le pilotage-expert nécessaire tant sur le plan de la sécurité que de l'efficacité du système de transport maritime. Il est donc essentiel que nous profitions de cette occasion pour tabler sur notre succès et envisager de quelle façon le pilotage peut appuyer le système de transport maritime du Canada de façon optimale.

À cet égard, l'Administration de pilotage des Laurentides (APL) souscrit au rapport de l'examen de la *Loi sur les transports au Canada (LTC)* et au *Document de discussion sur l'Examen de la Loi sur le pilotage* qui estiment que le moment est opportun pour moderniser la *Loi sur le pilotage* et s'attaquer à ses défaillances. L'APL propose un certain nombre de recommandations-clés qui atténueront les carences sur le plan de la gouvernance associée à la surveillance des corporations de pilotes en plus d'aborder d'autres défis et enjeux. Ces changements proposés doteront l'APL d'outils et de pouvoirs plus actuels et souples pour mieux soutenir la sécurité, l'efficacité et la compétitivité du transport maritime dans notre région.

### **Recommandations :**

1. S'attaquer aux défaillances actuelles en matière de gouvernance en modifiant la *Loi sur le pilotage* de façon à s'assurer que l'encadrement législatif sur la gouvernance et transparence s'applique aussi aux corporations de pilotes. Tel que recommandé par le Rapport Bernier cela devrait également inclure des modifications à la *Loi* pour doter les Administrations de pilotage de pouvoirs de surveillance et de supervision vis-à-vis les corporations de pilotes et leurs pilotes.
2. Modifier la *Loi sur le pilotage* de manière à énoncer clairement que les questions relevant des pouvoirs réglementaires des Administrations de pilotage sont d'ordre public et qu'elles ne peuvent être couvertes ou modifiées par des contrats de services commerciaux conclus avec les corporations de pilotes. À ce titre il sera notamment interdit à un arbitre de sélectionner les dernières offres qui renferment des questions relevant des pouvoirs réglementaires d'une Administration de pilotage ou traitent de celles-ci.
3. Fournir aux Administrations de pilotage, par autorité législative explicite la capacité d'établir la réglementation, les pratiques et procédures concernant la sécurité de la navigation, en lien avec l'exécution des services de pilotage. Il est primordial que les

Administrations disposent des outils et moyens réglementaires nécessaires pour mettre de l'avant et prescrire le recours à la technologie afin d'améliorer la sécurité et de rehausser le niveau d'efficacité des services de pilotage y soient inclus. Celles-ci feraient l'objet de consultations avec les pilotes, l'industrie, les intervenants intéressés et recevrait l'aval du gouverneur en conseil.

4. Modifier la *Loi sur le pilotage* pour autoriser les Administrations de pilotage, où des corporations de pilotes exercent leurs activités, à embaucher un nombre limité de pilotes-employés breveté afin de se doter d'une expertise interne permanente et de veiller à la conduite appropriée de leur travail et de leur mission. Dans le cas de l'APL, l'autorité législative d'embaucher jusqu'à dix pilotes-employés, soit un maximum de deux par secteur, permettrait de se doter d'une expertise interne adéquate.
5. La *Loi sur le pilotage* devrait être modifiée de manière à fournir aux Administrations de pilotage, où des corporations de pilotes et leurs pilotes exercent leurs activités, des pouvoirs législatifs clairs pour mener des enquêtes postérieures à un incident ou accident et déterminer si un pilote en cause dans un accident est apte et compétent à reprendre ses fonctions. Serait inclus le pouvoir d'exiger d'un pilote, le cas échéant, qu'il se soumette à une formation et à une réévaluation obligatoire, avant de reprendre ses fonctions. Il faudrait en outre préciser les pouvoirs en matière de suspension de brevet de la *Loi sur le pilotage* pour éviter qu'un pilote inapte puisse réintégrer ses fonctions en attendant la tenue d'une audience, et de ce fait mettre éventuellement en danger la sécurité de la navigation.
6. Pour se doter d'un processus de fixation des tarifs plus efficace, on propose que les articles 33 et 34 de la *Loi sur le pilotage* soient remplacés par des dispositions similaires à celles que l'on retrouve aux articles 49 à 52 de la *Loi maritime du Canada*, tout en maintenant les motifs d'appel pour contester les tarifs que l'on retrouve actuellement dans la *Loi sur le pilotage*.
7. Modifier la *Loi sur le pilotage* de manière à veiller à ce que lorsqu'un arbitre choisit l'une ou l'autre des dernières offres, que celui-ci tienne compte de la mission de l'Administration de pilotage, en vertu de l'article 18 de la *Loi sur le pilotage*, du sommaire de son plan d'activités, y compris de l'exigence selon laquelle une Administration doit être autonome au plan financier. Pour sa part, l'Office des transports du Canada devrait également tenir compte de la mission de l'Administration, du sommaire de son plan d'activités ainsi que de l'offre sélectionnée par l'arbitre. En guise d'alternative, nous proposerions que le mandat de l'Office soit étendu de façon à lui permettre de superviser tant le processus de sélection de la dernière offre, le règlement de différends concernant les contrats de service ainsi que la fixation des tarifs afin d'assurer la cohérence sur le plan de la prise de décisions.

8. Pour atteindre les objectifs et remplir notre mission législative, il est essentiel de doter les Administrations de pilotage de pouvoirs modernes en matière d'exécution de la *Loi* et des Règlements, y compris les sanctions administratives pécuniaires (SAP).
9. Examiner si le modèle de la société de la Couronne ou d'autres alternatives, comme celui utilisé par les administrations portuaires, la voie maritime ou NAVCAN, peuvent être plus appropriés pour la gestion et livraison de services de pilotage étant donnés nos objectifs et défis, tout en répondant au mieux à l'intérêt public. Cela devrait inclure une étude des bénéfices potentiel d'une fusion complète entre l'APL et l'Administration de pilotage des Grands Lacs. Si les avantages résultants, pour les clients, les intervenants et la gestion du pilotage sont clairement démontrés, l'APL serait tout à fait disposée à envisager une telle fusion.
10. Pour s'assurer que le modèle de livraison de services répond de la meilleure façon aux besoins du transport maritime et de l'intérêt public, la *Loi* devrait être aussi modifiée pour laisser aux administrations de pilotage la décision finale d'utiliser soit des pilotes-employés ou de passer un contrat de service avec une corporation de pilotes. Cependant, la pratique courante de donner le droit aux pilotes de déterminer cette question est en place depuis 1972 et les impacts potentiels de cette nouvelle approche devraient être considérés par le gouvernement avant de l'adopter.

## **II. Introduction**

Le pilotage maritime contribue grandement à la sécurité de la navigation maritime. Il s'agit selon nous d'un service essentiel qui prévient les accidents maritimes, protège l'environnement maritime contre les déversements d'hydrocarbures tout en facilitant les flux des marchandises et des passagers.

Le nombre d'accidents demeure très bas et les retards aux navires demeurent généralement faibles. Étant donné que la sécurité est au cœur de la mission de services de pilotage, ce bilan démontre que le système de pilotage fonctionne bien à cet égard.

Cependant, il est clair que la *Loi sur le pilotage* peut être améliorée et modernisée notamment en ce qui concerne les exigences sur la gouvernance, la transparence et le respect du processus réglementaire pour assurer que le cadre législatif reflète les pratiques exemplaires afin de mieux soutenir la sécurité, la compétitivité, la croissance économique et la prospérité, tout en maintenant nos excellents états de service.

## **III. Aperçu de l'Administration de pilotage des Laurentides**

L'APL est l'une des quatre Administrations de pilotage établies à titre de société d'État en 1972, en vertu de la *Loi sur le pilotage*. À titre de société d'État, l'APL est assujettie à

la *Loi sur la gestion des finances publiques* et rend compte au Parlement, par le truchement du ministre des Transports.

L'APL est tenue de fournir des services de pilotage maritime sûrs, fiables et efficaces dans les eaux de la province ainsi que dans les eaux limitrophes. Les défis que posent les voies navigables de notre région rendent le pilotage-expert nécessaire tant sur le plan de la sécurité que de l'efficacité du système de transport maritime. Pour cette raison, la plupart des activités de navigation commerciale sur le fleuve Saint-Laurent et la rivière Saguenay sont assujetties à un pilotage obligatoire.

La sécurité de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent et la rivière Saguenay et la prestation de services de pilotage efficaces constituent les principaux objectifs de l'APL. Pour y parvenir, notre région se compose actuellement de trois circonscriptions où le pilotage est obligatoire sur le fleuve Saint-Laurent, entre les Escoumins et Montréal ainsi que la rivière Saguenay. L'APL réalise annuellement quelque 22 000 missions de pilotage dont plus de 30 % visent des pétroliers. Le pilotage joue un rôle essentiel dans notre région. Grâce à lui il est possible de réaliser des activités de transport maritime sur le fleuve Saint-Laurent et la rivière Saguenay, en assurant ainsi le transport des marchandises importées et l'expédition du fret canadien à destination des marchés étrangers, 24 heures par jour, 7 jours par semaine et 365 jours par année.

Comme ils y sont autorisés en vertu de la *Loi sur le pilotage*, les quelques 200 pilotes et apprentis-pilotes fournissant des services de pilotage pour le compte de l'APL ont choisi de se regrouper au sein de deux corporations. Ces corporations sont des sociétés à but lucratif privées distinctes de l'APL. Une fois qu'elles sont en place, la *Loi sur le pilotage* concède aux corporations de pilotes un monopole exclusif pour exercer leurs activités dans leurs secteurs respectifs. Lorsque les pilotes s'organisent de cette façon, l'Administration de pilotage se voit interdire, par la *Loi*, d'embaucher ses propres pilotes-employés brevetés pour ces mêmes secteurs.

#### **IV. Enjeux associés au cadre législatif actuel**

##### **A. Gouvernance**

###### *(i) Supervision, responsabilité et transparence*

Plusieurs défis liés à la gouvernance sont dus au fait que le pilotage au Canada est un monopole réglementé en partie seulement. Les administrations de pilotage se voient accorder monopole par la *Loi*, mais sont soumises à des exigences de transparence, de contrôle de coûts, font l'objet de vérifications par le Vérificateur Général du Canada, et sont responsables vis-à-vis le Parlement par l'entremise du Ministre des Transports.

Les Corporations de pilotes se voient aussi accorder monopole par la *Loi*, mais quant à elles, ne sont pas assujetties aux contrôles ci-haut mentionnés. Tel que recommandé par le

Rapport Bernier, l'encadrement législatif sur la gouvernance et transparence devrait aussi être applicable aux corporations de pilotes. Par exemple, ceci obligerait les corporations de pilotes de rendre compte à leur Administration de pilotage, de présenter annuellement leurs états financiers à celle-ci, et être assujéti à la vérification de ses opérations financières par le Vérificateur Général du Canada.

« La corporation serait tenue de rendre compte de son mandat à son autorité de pilotage et à ses membres. En premier lieu, elle serait tenue de présenter annuellement, dans les 30 jours suivant la clôture de l'année civile, un état financier de ses opérations spéciales et, en tout temps, lorsque l'autorité de pilotage l'exige, tous autres rapports ou renseignements financiers ; on devrait également prévoir la vérification, en tout temps, de ses opérations financières par l'auditeur général du Canada ou toute autre personne désignée par l'autorité de pilotage. »

Rapport de la Commission royale d'enquête sur le pilotage, 1968, Partie 1, p. 608

Le Rapport Bernier a également recommandé que les règlements des corporations de pilotes soient approuvés par les Administrations de pilotage.

« Les règlements de la corporation (Cf. alinéa [h] ci-dessus) seraient soumis à l'approbation de l'autorité de pilotage de la circonscription. »

Rapport de la Commission royale d'enquête sur le pilotage, 1968, Partie 1, p. 607

Le Rapport Bernier a également formulé une recommandation dans le sens de l'accroissement des pouvoirs de surveillance et de réévaluation accordés aux Administrations de pilotage. Cette recommandation a été formulée dans le contexte où les Administrations sont tenues de veiller à ce que des normes adéquates soient établies et maintenues, il en découle nécessairement qu'elles devraient disposer de moyens de surveillance efficaces.

« Que soit accordé plus de pouvoirs de surveillance et de réévaluation à l'autorité de pilotage de la circonscription. »

Rapport de la Commission royale d'enquête sur le pilotage, 1968, Partie 1, p. 610

Malheureusement, ces protections fondamentales et ces objectifs de gouvernance et de transparence recommandées dans le Rapport Bernier n'ont pas été intégralement atteints ou mis en œuvre. En conséquence, le pilotage au Canada est un monopole réglementé en partie seulement. La plupart des lacunes du système de pilotage découlent de l'échec de la mise en œuvre de ces recommandations.

Donc, il est clair que le système de pilotage serait amélioré en modifiant la *Loi sur le pilotage* en assujettissant les corporations de pilotes à l'encadrement législatif sur la gouvernance et transparence recommandé par le Rapport Bernier. Tel que recommandé cela devrait également inclure des modifications à la *Loi* pour doter les Administrations de pilotage de pouvoirs de surveillance et de supervision vis-à-vis les corporations de pilotes et leurs pilotes.

(ii) Modèle de livraison des services de pilotage

En ce qui concerne les normes nationales et l'harmonisation de services de pilotage, il importe de souligner que la principale raison expliquant les différences actuelles dans la façon dont les administrations assurent la passation des marchés de services et fournissent ces derniers ne tient pas à l'existence de quatre administrations de pilotage distinctes. Outre le caractère régional et local du pilotage, les différences sont principalement imputables au fait que la *Loi sur le pilotage* laisse le choix aux pilotes de devenir des employés d'une administration de pilotage ou de s'organiser en corporation de pilotes.

Lorsque les pilotes choisissent de constituer une corporation de pilotes et d'exercer leurs activités sous cette forme, la capacité d'une administration de pilotage de gérer la prestation des services et les exigences en matière de pilotage et de prendre les décisions finales à ce chapitre s'en trouve considérablement réduite. Par conséquent, le simple fait de fusionner les quatre administrations de pilotage en une seule et même entité ne permettra pas de résoudre les problèmes inhérents à ce modèle.

Les normes nationales et l'harmonisation peuvent être réalisées en élargissant la portée de la réglementation générale sur le pilotage promulgué par Transports Canada pour inclure toute mesure qui devrait être appliquée uniformément partout au Canada. La capacité de réglementer par les administrations de pilotage serait alors limitée à des questions qui ne sont pas couvertes par la réglementation nationale ou devrait être compatible avec elles.

Pour s'assurer que le modèle de livraison de services répond le mieux aux besoins du transport maritime et de l'intérêt public, la *Loi* devrait être modifiée pour laisser aux administrations de pilotage la décision finale d'utiliser soit des pilotes-employés, soit de passer un contrat de service avec une corporation de pilotes pour l'ensemble ou partie d'une circonscription. Cette proposition reflète les pratiques exemplaires et la manière normale d'opérer pour presque toutes les organisations publiques et privées. Cependant, la pratique courante de donner le droit aux pilotes de déterminer cette question est en place depuis

1972 et les impacts potentiels de cette nouvelle approche devraient être considérés par le gouvernement avant de l'adopter.

Du côté d'une fusion des fonctions communes des quatre Administrations de pilotage, celle-ci entraînera des problèmes potentiels de gouvernance, ainsi qu'un manque de clarté des rôles et responsabilités et une perte de contrôle pour l'APL sur la manière dont les services sont rendus. De plus, puisque le personnel de soutien doit interagir de façon quotidienne avec celui des opérations, et proximité favorise le règlement des problèmes de façon rapide et efficace.

Cependant, nous sommes en faveur qu'une étude des bénéfices potentiels et des implications opérationnelles d'une fusion complète avec l'Administration de pilotage des Grands Lacs soit effectuée. L'APL est tout à fait disposée à envisager une telle fusion si les avantages résultants, pour les clients, les intervenants et la gestion du pilotage sont clairement démontrés.

Cela permettra aussi de réduire le nombre d'acteurs publics impliqués dans la gestion du système St Laurent Grands Lacs. De plus, une fusion complète évite les défis de gouvernance mentionnés ci-dessus grâce à des rapports clairs et à la reddition de comptes qui seraient possibles dans une telle réorganisation.

Par contre, nous sommes opposés à un système concurrentiel de pilotage qui permettrait à différents groupes de pilotes privés de se concurrencer pour le même travail. Nous ne connaissons aucun modèle où cela a bien fonctionné. Les bénéfices qui découlent de la concurrence peuvent être réalisés dans le système actuel en introduisant des règlements appropriés qui exigent que les services soient rendus de manière flexible, efficace et à un coût raisonnable, tel que recommandé par l'APL.

Compte tenu des objectifs et défis ci-haut mentionnés, il convient d'examiner si le modèle de la société de la Couronne ou d'autres alternatives, comme celui utilisé par les administrations portuaires, la voie maritime ou NAVCAN, peuvent être plus appropriés.

*(iii) Composition du conseil d'administration*

En ce qui concerne la composition du conseil d'administration, peu importe le modèle de livraison de service choisi, il est important que celui-ci soit équilibré et où les parties prenantes sont bien représentées incluant les pilotes, l'industrie maritime et des représentants indépendants provenant du public.

Il est de plus important que dans le choix du président du conseil d'administration, celui-ci soit reconnu pour ses compétences en matière de gouvernance et idéalement qu'il comprenne et connaisse l'industrie maritime et le contexte dans lequel nous travaillons. Cette approche équilibrée de la représentation fournit une expertise pertinente à notre mandat et donne une crédibilité accrue à l'organisation. Il inculque confiance en ce que les

points de vue des personnes assujetties à la *Loi sur le pilotage* et le public seront entendus et examinés.

## **B. Pouvoirs et processus réglementaires en matière de pilotage**

### *(i) Règlements sur la sécurité de la navigation*

Les Administrations de pilotage où les corporations de pilotes qui exercent leurs activités devraient se voir confier des pouvoirs clairs les autorisant à établir les règlements en matière de sécurité de la navigation applicables durant la prestation des services de pilotage. On s'assurerait ainsi de se doter d'une approche équilibrée permettant à l'Administration de réglementer tant le secteur maritime soumis au pilotage obligatoire que les corporations de pilotes, des entreprises privées auxquelles a été concédé un monopole obligatoire, sur le plan de la prestation des services.

Cependant, dans sa version actuelle, la *Loi sur le pilotage* ne donne pas à l'APL de pouvoirs clairs et explicites pour atteindre ses objectifs. L'autorité de réglementation actuelle que l'on retrouve à l'article 20 se préoccupe principalement de l'établissement des zones de pilotage obligatoire, de la détermination des navires assujettis au pilotage obligatoire ainsi que des conditions de la délivrance des brevets et des certificats de pilotage.

Pour mieux répondre à notre mandat, l'article 20 de la Loi devrait être modifié pour indiquer expressément que les administrations de pilotage peuvent réglementer la sécurité de la navigation au-delà de l'utilisation d'un deuxième pilote. Cela permettra l'élaboration et mise en place de règles innovatrice et efficace pour atteindre la sécurité tout en assurant des services de pilotage efficace à un coût raisonnable.

### *(ii) Pratiques et procédure en pilotage*

Le recours à la réglementation n'est pas toujours approprié compte tenu de la nature générale des règlements et la complexité et des délais requis pour les modifier. Il est donc essentiel de pouvoir compter sur d'autres outils et choix d'instruments appropriés pour combler nos besoins opérationnels. À cet égard, être doté d'une autorité similaire à celle accordée aux administrations portuaires serait de mise. Avec l'approbation de leur conseil d'administration, les administrations portuaires peuvent adopter et modifier les pratiques et les procédures qui doivent être suivies dans les eaux sous leur juridiction, ce qui n'est pas le cas pour les administrations de pilotage.

Voilà pourquoi nous proposons également d'inclure, dans la *Loi sur le pilotage*, une autorité législative similaire à celle qui est accordée aux autorités portuaires et que l'on retrouve à l'alinéa 56(1)(b) de la *Loi maritime du Canada*. L'APL se verrait ainsi autorisée à établir des pratiques et des procédures obligatoires auxquelles devraient se conformer les

corporations de pilotes et leurs pilotes durant la prestation des services de pilotage. La capacité d'établir des pratiques et des procédures obligatoires conférerait à l'APL, qui emploie des pilotes sous contrat, des pouvoirs similaires à ceux que peuvent désormais exercer d'autres Administrations de pilotage, par rapport à leurs pilotes-employés.

(iii) Prescrire l'utilisation de la technologie

L'APL est d'avis que l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité passe par un usage efficace de la technologie et de l'innovation et devrait constituer une priorité et un facteur-clé. Des gains importants ont été réalisés grâce à l'acquisition d'ordinateurs portables destinés aux pilotes. Cependant, notre capacité de faire appel à de nouvelles technologies et de réaliser des progrès sur le plan de l'efficacité est confrontée à la nécessité qui est la nôtre d'en venir à une entente avec les corporations de pilotes, par le truchement des contrats de services.

Par conséquent, le fait d'offrir à l'APL les outils ou les moyens législatifs nécessaires pour mettre en place et prescrire l'utilisation de la technologie, en plus de veiller à ce que les pilotes acquièrent les compétences requises pour faire un usage optimal de ces moyens technologiques, constituerait un levier apprécié pour améliorer la sécurité et rehausser le niveau d'efficacité de nos services.

(iv) Respect du processus réglementaire

Pour respecter le processus réglementaire et pour s'assurer que l'autorité publique a le dernier mot sur les exigences de pilotage applicables, la *Loi* devrait être modifiée pour indiquer que les règlements, les pratiques et procédures promulguées par les administrations de pilotage ne peuvent être incluses à l'intérieur des contrats de service ou modifiés par ceux-ci ou encore, modifiés par décision arbitrale.

La pratique actuelle qui consiste à inclure des questions relatives à la sécurité de la navigation assujettie à la réglementation dans les contrats de services avec les corporations de pilotes contourne le processus réglementaire fédéral et lie indûment les mains de l'APL. Des règles et des procédures relatives à la sécurité ont également été fixées par décision arbitrale dans les cas où des décisions de l'APL ont été contestées par les corporations de pilotes ou ont été visées par le processus de sélection de la dernière offre imposé en vertu de la législation actuelle.

Ceci usurpe également l'autorité du gouverneur en conseil dans l'approbation des exigences relatives au pilotage et empêche l'APL d'exercer son jugement dans l'intérêt public. Ce problème particulier a été relevé tant par le ministre des Transports d'alors, dans sa lettre adressée à l'APL datée du 15 novembre 1999 que par l'Office des transports du Canada, dans sa décision du 29 novembre 2002 (Décision n° 645-W-2002).

Dans cette lettre, le Ministre déclare notamment ce qui suit :

« ... Il semble, d'après l'inclusion de questions assujetties à la réglementation dans les contrats de services de pilotage, que l'Administration ait contourné le processus fédéral de réglementation...

Il convient de ne plus inclure de telles dispositions dans les contrats de services à l'avenir, puisqu'elles exigent une approbation réglementaire. »

[Traduction]

Décision n° 645-W-2002

Dans sa décision, l'Office des transports du Canada souligne que le ministre des Transports avait clairement indiqué que l'APL ne devait pas inclure, dans ses contrats de services, de dispositions relatives au pouvoir de réglementation qui lui était conféré en vertu de la *Loi sur le pilotage*.

« ... mener un examen complet de toutes les dispositions contractuelles pour s'assurer du retrait de toutes les dispositions relatives au pouvoir de réglementation, conformément à la directive du Ministre. L'inclusion de ces dispositions dans les contrats de services est une délégation inappropriée des pouvoirs de l'Administration aux corporations de pilotes. Ce faisant, l'Administration a limité les mesures qu'elle peut prendre ou les changements qu'elle peut apporter, au moyen de modifications aux règlements, pourtant prévus par la Loi sur le pilotage. » (Je souligne.)

Décision n° 645-W-2002

Ce qui plus est, le consentement des corporations de pilotes est nécessaire pour retirer ces types de dispositions des contrats de services existants. L'APL a tenté d'intervenir à l'égard de cette question en considérant que les contrats de services ne devraient plus désormais inclure ou servir à traiter de questions qui relèvent de la portée du pouvoir de réglementation de l'Administration.

Cependant, cette approche a été rejetée par des arbitres et la Cour fédérale. La principale justification mise de l'avant par la Cour fédérale dans la décision *Pilotes du Saint-Laurent Central Inc. c. Administration de pilotage des Laurentides* — 2002 CFPI 846 et sur laquelle on s'est récemment appuyé dans une décision arbitrale pour rejeter celle-ci tient au fait que la *Loi sur le pilotage* confère aux Administrations de pilotage des pouvoirs concurrents pour réglementer et conclure un contrat de nature commerciale pour des services de pilotage. De façon plus spécifique, la Cour a estimé que la *Loi* n'imposait aucune limite aux conditions ou aux sujets susceptibles d'être négociés ou imposés par une décision arbitrale.

Nous croyons fermement que les règles relatives à la sécurité et à l'efficacité de la navigation ne devraient pas faire l'objet de négociations de contrats de services commerciaux privés lorsque ces questions sont entremêlées avec des questions concernant la rémunération et le traitement des pilotes. Cependant, selon la Cour, si le Parlement avait voulu limiter la portée des contrats de services susceptibles d'être conclus ou imposés par un arbitre, il aurait pu le faire.

Il est donc opportun de modifier la *Loi sur le pilotage* et pour le Parlement d'énoncer clairement que les sujets et matières relevant des pouvoirs réglementaires des Administrations de pilotage sont d'ordre public et qu'elles ne peuvent être couvertes ou modifiées par des contrats de services conclus avec les corporations de pilotes, ni par décision arbitrale. Dans le rapport de la Commission royale sur le pilotage, le juge Bernier a reconnu la nécessité de cette protection et de cette limitation.

« De tels règlements adoptés par une autorité de pilotage doivent être approuvés par le gouverneur en conseil, exigence imposée comme mesure de contrôle en vue de prévenir tout mauvais usage ou abus de ce pouvoir important.

À l'appui de la première partie de cette recommandation —  
renforcement du contrôle sur la réglementation — » (Je souligne.)

Rapport de la Commission royale d'enquête sur le pilotage, 1968, Partie 1,  
p. 513

Le besoin de ces protections et garanties va de soi : le pilotage est obligatoire, les services sont rendus par un monopole et le régime porte atteinte aux libertés de base et a une incidence sur celles-ci. En cela, le pilotage obligatoire ne devrait être imposé que par voie réglementaire lorsque cela est nécessaire, après consultation avec les intervenants touchés, et uniquement s'il est dans l'intérêt public d'agir de la sorte.

Cette approche permet également de veiller à ce que ce soient l'organisme public et le pouvoir exécutif qui sont responsables devant le Parlement, après consultation appropriée des intervenants, et non les corporations de pilotes à but lucratif constituées en personne morale privées qui aient le dernier mot quant aux règles et aux exigences applicables en matière de pilotage. Que l'administration du pilotage ait le dernier mot sur la détermination des exigences en matière de pilotage a été clairement reconnu dans le rapport Bernier.

« Dans les circonscriptions où l'on considère le service de pilotage comme un service public essentiel, c.-à-d. lorsque l'existence du service, son importance et son efficacité sont d'intérêt national, la Commission estime que l'État devrait exercer le contrôle total du service. On ne devrait pas confier un intérêt national vital à des tiers sur lesquels la Couronne n'a aucun contrôle et dont la principale motivation est leurs intérêts privés; moins encore à ceux qui fournissent les services, c.-à-d. aux pilotes (à cause du conflit d'intérêts fondamental qui en résulterait). [...] Ajoutons, comme raison supplémentaire, que ces organismes privés sont irresponsables envers le Parlement. » (Je souligne.)

Rapport de la Commission royale d'enquête sur le pilotage, 1968, Partie 1, p. 547

### C. Expertise interne en matière de pilotage

Il est essentiel pour l'APL d'avoir accès à une expertise interne objective en matière de pilotage pour répondre à son mandat, notamment pour favoriser les discussions avec les divers interlocuteurs et l'élaboration de règlements, procédures et politiques crédibles et efficaces et assurer un bon équilibre entre la sécurité de la navigation et la prestation la plus efficace possible des services de pilotage. Qu'il s'agisse de questions concernant l'affectation de deux pilotes, le tirant d'eau ou les restrictions imposées aux départs de nuit, il est absolument essentiel de compter sur une expertise objective en matière de pilotage pour prendre des décisions éclairées et protéger l'intérêt public.

Cependant, la *Loi sur le pilotage* interdit aux Administrations de pilotage qui font appel à des corporations de pilotes d'embaucher leurs propres pilotes-employés pour le même secteur desservi par les corporations. L'APL n'a donc d'autre choix que de se fier exclusivement aux avis en matière de pilotage des corporations de pilotes ce qui est loin d'être suffisant, étant donné qu'elles sont des organisations distinctes de l'APL avec leurs propres intérêts et priorités qui ne sont pas toujours alignés avec ceux de l'APL. De plus, ils n'ont aucune obligation de fournir leur expertise à l'APL.

Le Rapport Bernier a d'ailleurs traité ouvertement de l'existence de ce conflit d'intérêts et en est venu à la conclusion que les Administrations de pilotage devraient avoir le dernier mot sur les questions relatives aux exigences en matière de pilotage afin de veiller à ce que les décisions tiennent compte de l'intérêt public. L'objectif est d'éviter que des décisions ne soient prises par des corporations de pilotes qui sont en conflit d'intérêts du fait que toute augmentation ou réduction des exigences en matière de pilotage a une incidence directe sur leurs revenus.

« En tant qu'experts du pilotage, il faut les consulter et leur aide est nécessaire, mais en prévision de conflits d'intérêts possibles, l'État doit assumer la responsabilité des décisions finales. »

Rapport de la Commission royale d'enquête sur le pilotage, 1968,  
Partie 1, p. 548

Une expertise interne permettrait également de développer et tester de nouvelles technologies avant d'exiger ou de réglementer leur utilisation par les pilotes. Avec une expertise interne appuyée par des pilotes brevetés de l'APL, nous serions en mesure d'évaluer, de tester et de réglementer de manière appropriée l'utilisation de nouvelles technologies par les pilotes.

Cette expertise interne en matière de pilotage nous permettrait aussi de mieux défendre nos propositions réglementaires ou l'exercice de notre pouvoir discrétionnaire lorsqu'ils sont contestés par les corporations de pilotes ou l'industrie maritime. Ce manque d'expertise interne est un désavantage important en tant qu'organisme de réglementation. Il prive aussi notre administration des témoignages d'expert requis devant les tribunaux et arbitres.

L'acquisition de notre propre expertise interne peut être réalisée en modifiant la *Loi* pour permettre à l'administration du pilotage d'embaucher un nombre limité de pilotes ou d'apprentis-pilotes (deux par secteur) dans les mêmes circonscriptions où les corporations de pilotes opèrent actuellement.

Une approche possible d'intégration des pilotes de l'administration dans le tour de rôle sans créer de conditions concurrentielles peut s'inspirer de la façon dont elle se fait aux États-Unis où des zones chevauchent deux États et où plusieurs groupes peuvent alors offrir conjointement le service selon une formule unique de rotation, ou encore en se répartissant le travail selon une autre formule prescrite par la loi. De plus, ce type de partage et de coordination a également lieu entre les services de pilotage fournis par l'Administration de pilotage des Grands Lacs et la Garde côtière américaine dans les Grands Lacs.

#### **D. Examens consécutifs aux incidents et accidents**

Le caractère distinctif d'un système de pilotage moderne et adapté comprend également la capacité d'examiner comme il se doit les événements ayant provoqué l'avènement d'un accident ou d'un incident et l'adoption des mesures appropriées pour intervenir à l'égard des défaillances dans le but de réduire le risque de récurrence. On ne peut se permettre d'attendre six mois pour obtenir le rapport du Bureau de la sécurité des transports du Canada puisqu'il est possible que le pilote impliqué dans l'accident puisse reprendre ses fonctions dans un délai de quelques jours.

L'APL n'a actuellement à sa disposition que très peu d'outils et de pouvoirs législatifs pour examiner et intervenir comme il se doit à l'égard des accidents afin de déterminer si un pilote impliqué dans un tel accident est apte ou compétent pour reprendre ses fonctions. Ce problème est aggravé du fait que les pilotes de notre région ne sont pas nos employés et que la CPSLC a contesté notre pouvoir de mettre en œuvre un mécanisme d'examen efficace.

Voilà pourquoi il serait souhaitable de modifier la législation afin d'autoriser expressément l'APL à mener des enquêtes sur les accidents ou incidents qui surviennent sur son territoire avant qu'un pilote ne soit autorisé à reprendre ses fonctions. La législation devrait également établir clairement le pouvoir d'obliger un pilote, lorsque la situation le justifie, à se soumettre à une formation et à une réévaluation obligatoire, avant de reprendre ses fonctions.

Il y a également lieu de modifier les pouvoirs de suspension énoncés dans la *Loi sur le pilotage* pour autoriser de façon explicite le maintien de la suspension d'un pilote en attendant qu'une audience ne soit tenue et que le conseil d'administration n'ait rendu sa décision. Dans sa formule actuelle, la *Loi sur le pilotage* laisse entendre que la suspension de 15 jours initiale ne peut être prolongée qu'après la tenue d'une audience. Ceci crée une faille dans la *Loi* en vertu de laquelle un pilote inapte pourrait reprendre ses fonctions en attendant qu'une audience ne soit tenue et qu'une décision ne soit rendue, ce qui pourrait éventuellement mettre la sécurité de la navigation à risque.

## **E. Examen des exigences en matière de pilotage**

### *(i) Zones de pilotage obligatoire*

L'APL examine et évalue régulièrement le bien-fondé de mettre à jour les zones de pilotage où les exigences en matière de pilotage pour prendre en compte les circonstances actuelles. Cependant, le simple passage du temps ne devrait pas être le seul facteur qui intervient dans la détermination de la nécessité ou non de mener des examens officiels. Compte tenu de l'envergure et de l'étendue de notre région et des coûts associés à la conduite des examens, une telle approche ne constituerait pas un usage approprié de ressources limitées.

Cependant, un examen devrait être enclenché si certains paramètres-clefs changent de façon significative tel que le volume et nature du trafic maritime ou encore si des installations portuaires sont construites ou modifiées ou l'arrivée des nouvelles technologies ou d'une décision de l'Administration par sa propre initiative ou suite à la demande des intervenants.

À cet égard, l'APL s'est montrée proactive et a entrepris un certain nombre d'évaluations des risques selon la Méthode de gestion des risques de pilotage (MGRP) élaborée et approuvée par Transports Canada. À titre d'exemple, en partenariat avec d'autres

intervenants, a été réalisée une évaluation des risques des bâtiments classés Post-Panamax qui a mené à l'élimination d'un certain nombre de restrictions autorisant les navires d'une largeur maximale de 44 mètres et d'une longueur maximale de 300 mètres à se rendre jusqu'au port de Montréal.

Plus récemment, un examen sur la durée sécuritaire d'un voyage par un pilote seul a été réalisé qui a mené à la formulation d'un certain nombre de recommandations dont certaines ont été mises en œuvre. Dans la foulée du rapport du Comité d'experts sur la sécurité des navires citernes qui soulignait que le Golfe du Saint-Laurent était l'une des régions présentant le niveau de risques le plus élevé, nous avons annoncé le lancement d'une évaluation des risques en trois phases débutant par les ports de Sept-Îles, Port-Cartier, Baie-Comeau et Havre-Saint-Pierre.

Notre intention est de continuer de nous montrer proactifs et d'identifier les possibilités d'examen, lorsque ceux-ci s'avèrent fondés, pour veiller à ce que les exigences actuelles puissent à la fois combler les besoins en matière de sécurité et assurer la prestation de services de pilotage efficaces.

*(ii) Double pilotage et restrictions à la navigation*

En ce qui concerne l'avancement des technologies, nous sommes d'avis que les outils technologiques existants ne sont pas suffisamment développés et ne le seront pas dans un avenir prévisible, pour réduire la nécessité de pilotage obligatoire dans notre région. Cependant, la réduction des exigences de double pilotage et des restrictions à la navigation de nuit pourraient être possibles compte tenu des développements technologiques actuels. À cet égard, la question de double pilotage peut être revue en fonction des types de navires, des périodes de l'année et des conditions qui prévalent. De plus, les restrictions de départ de nuit peuvent être aussi revues.

Une évaluation ciblée du type mentionné ci-dessus serait opportune en raison de l'arrivée de la nouvelle technologie Portable Pilot Unit (PPU) & Rate Of Turn (ROT). L'expérience du capitaine et de l'équipage du navire peuvent être aussi un facteur pertinent. Cela permettrait aussi d'évaluer les mesures d'atténuation autres que le placement d'un second pilote à bord d'un navire. Une telle approche peut conduire à des solutions novatrices qui augmenteront l'efficacité sans pour autant compromettre la sécurité.

Finalement, une gestion judicieuse du trafic maritime, de façon systémique pour l'ensemble du corridor Saint Laurent – Voie Maritime minimiserait les délais et résulterait en un flux optimal des navires. Cela pourrait être une autre mesure d'atténuation de risques qui permettrait la réduction du double pilotage et les restrictions de départ de nuit.

(iii) Accessibilité aux Certificats de pilotage et dispenses

En ce qui concerne les certificats, l'APL est d'avis qu'une approche générale normalisée est souhaitable, mais les détails spécifiques devraient être laissés à chaque Administration étant donné la grande variabilité des conditions de navigation et la nature du trafic maritime de chaque région. De plus, le processus d'obtention devrait être facilité et rendu plus transparent. Cela comprend la publication de lignes directrices et l'adoption de programmes de formation et de vérification, mis en place par les administrations de pilotage.

Les exigences pour acquérir et maintenir un certificat devraient prendre en considération les conditions locales. L'utilisation d'un simulateur pour répondre aux exigences du nombre minimum de voyages et pour tester la compétence du candidat ou du détenteur du certificat devrait également être explorée.

Pour s'assurer que les candidats répondent aux exigences de compétence, que le processus d'évaluation est objectif et pour inspirer la confiance du public, il est primordial que l'évaluation des candidats soit faite par l'autorité publique comme c'est le cas actuellement.

En ce qui concerne les dispenses, l'APL est satisfaite des dispositions prévues au Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides, article 5. Cependant, il est important que lorsque l'administration de pilotage juge que toutes les exigences réglementaires relatives à la délivrance d'une dispense sont satisfaites, la décision soit respectée par tous, y compris les corporations de pilotes et les pilotes brevetés.

Les mesures prises en contravention de la *Loi* pour prévenir ou entraver la délivrance ou l'utilisation des dispenses devraient faire l'objet de sanctions disciplinaires ou administratives.

(iv) La Méthodologie de Gestion des Risques de Pilotage (MGRP) et le pilotage dans l'arctique

Étant donné que la dernière revue de la méthodologie de gestion des risques de pilotage a été réalisée, il y a bientôt 10 ans, une mise à niveau devrait être faite. De plus, le processus est long, lourd et très coûteux. Des solutions de rechange devraient être développées pour faire face aux situations où la question pourrait être moins complexe ou lorsqu'un processus rapide et moins coûteux pourrait être approprié. Par exemple, il serait souhaitable de prévoir l'utilisation de simulateurs pour évaluer certains scénarios de risque.

Sur la question du pilotage dans l'Arctique, l'APL est d'avis que les projections de trafic dans sont telles, que bien que le nombre de navires est en croissance, il est peu probable à courte et moyenne échéance que le passage du Nord-Ouest devienne une route très achalandée et fiable étant donné la grande variabilité des conditions d'une année à l'autre mais qu'un exercice de MGRP devrait être envisagé pour les zones à haut risque.

## F. Mécanisme de fixation des tarifs efficient, rapide et souple

### (i) Processus de fixation des tarifs

Au début des années 1990, la *Loi sur le pilotage* a été modifiée pour mettre fin aux crédits parlementaires (financement) et exiger que les autorités de pilotage soient autosuffisantes sur le plan financier. Cela a signalé le début de l'obligation pour les administrations de pilotage d'opérer selon un modèle commercial.

Cependant, la législation n'a pas été modifiée convenablement et on a omis d'y intégrer un système de fixation des tarifs souple et efficient permettant aux Administrations de réagir comme il se doit à l'évolution rapide du trafic, des conditions économiques et commerciales. Les Administrations s'appuient sur des prévisions des niveaux de trafic futurs ainsi que des revenus et des dépenses correspondantes pour déterminer les revenus et les tarifs appropriés afin de maintenir leur autonomie financière. À cet égard, le calendrier exigé pour le dépôt des plans d'entreprise et la planification tarifaire, ne reflète pas non plus les pratiques commerciales et entrave notre capacité à planifier plus précisément en fonction des conditions de marché réelles.

Du début à la fin du processus d'approbation des tarifs peut facilement s'étendre sur une période de huit mois ou plus. La complexité du processus d'approbation fait intervenir Transports Canada, le ministère de la Justice, le Secrétariat du Conseil du Trésor et, finalement, le gouverneur en conseil.

De surcroît, une fois qu'ils ont été approuvés, les tarifs sont enchâssés dans la réglementation et ne peuvent être réduits (sans enclencher de nouveau le processus réglementaire) de manière à ce que puissent être offerts, à l'industrie, des rabais ou des réductions dans les situations où les Administrations ont atteint leurs objectifs financiers plus tôt qu'elles ne l'avaient prévu. La législation ne permet pas non plus de conclure des ententes tarifaires spéciales pour contribuer à attirer une nouvelle clientèle ou pour aider l'industrie à demeurer concurrentielle ou à le devenir.

Il est donc hautement désirable de doter les Administrations d'un processus similaire à celui applicable aux autorités portuaires en vertu de la *Loi maritime du Canada* qui permet d'apporter des changements aux tarifs dans un délai de 60 jours, plutôt que 8 mois dans le processus actuel. Les clients seraient informés des augmentations de la même façon prévue par *Loi maritime du Canada* en ce qui concerne les autorités portuaires, soit par annonces dans les journaux, par lettre ou électroniquement. Par contre, les motifs d'appel pour contester les tarifs présentement prévus dans la Loi sur le pilotage devraient être conservés.

### (ii) Rôle de l'Office des transports du Canada et des arbitres

En 2002, un arbitre a accordé une forte augmentation de ses droits à la CPSLC. Pour contribuer à assumer cette augmentation, l'APL a demandé une augmentation de tarif.

L'Office des transports du Canada a rejeté l'augmentation de sorte que l'APL n'a pas été en mesure de maintenir son autonomie financière. L'APL s'est donc pratiquement retrouvée en faillite et le gouverneur en conseil a dû intervenir pour renverser la décision de l'Office.

Il est donc primordial que le processus soit modifié de façon à ce que l'arbitre tienne compte de la mission de l'Administration de pilotage, de son plan d'activités, et de l'exigence selon laquelle une Administration doit être autonome au plan financier.

Sinon, une nouvelle décision telle que celle de 2002 pourrait mettre une Administration à nouveau dans une situation difficile et précaire étant donné qu'un ajustement aux tarifs doit nécessairement passer par une modification réglementaire et que ce processus ne garantit pas que la décision arbitrale soit mise en œuvre.

En guise d'alternative, nous proposerions que le mandat de l'Office des transports du Canada soit étendu de façon à lui permettre de superviser l'arbitrage de sélection de dernière offres et la fixation des tarifs afin d'assurer la cohérence des prises de décisions et devrait tenir compte de la mission de l'Administration de pilotage, de son plan d'activités, et de l'exigence selon laquelle une Administration doit être autonome au plan financier ainsi que de la dernière offre sélectionnée par l'arbitrage.

L'approche ci-dessus reconnaît que le processus de sélection des dernières offres et la fixation des tarifs se situent entre deux entités à qui sont accordées un monopole par la *Loi*. Ce n'est pas un simple différend entre deux parties privées. À cet égard, il est légitime que le décideur tienne compte des objectifs législatifs et de la nécessité de protéger l'intérêt public.

D'une perspective plus large, s'il existe un différend dans l'interprétation du contrat de service entre l'APL et une corporation de pilote, la question est soumise au mécanisme de règlement des différends dans le contrat de service. Les parties se rencontrent pour tenter de résoudre le problème et, si le différend n'est pas réglé, la question est soumise à l'arbitrage et régie par la *Loi sur l'arbitrage commercial*.

Le litige devant l'arbitre est vu comme étant purement commercial et privé entre les parties, même si la manière dont le contrat de service est interprété et appliqué peut avoir des conséquences importantes pour les personnes soumises au pilotage obligatoire. Malgré les impacts potentiels à l'industrie maritime, des intervenants ne sont pas entendus dans le cadre du processus arbitral et les objectifs législatifs et l'intérêt public ne sont généralement pas des facteurs pertinents à la résolution du litige.

Un autre mécanisme de règlement des différends qui mérite d'être pris en considération est de conférer à l'Office des transports du Canada le pouvoir d'agir comme médiateur et, ultimement, d'arbitrer les conflits contractuels entre l'APL et les corporations des pilotes, selon le processus qui lui est propre. Cela correspond à leur mandat de surveiller les

monopoles dans le secteur des transports et veiller à ce que, dans la résolution des différends, les objectifs législatifs et l'intérêt public soient pris en compte.

### **G. Pouvoirs modernes en matière d'exécution de la *Loi* et des règlements**

Il est essentiel pour l'APL de remplir sa mission qui consiste à assurer un service de pilotage efficace, pour la sécurité de la navigation, d'assurer le respect des lois et règlements en matière de pilotage. Nous sommes d'avis que les dispositions actuelles en matière d'exécution de la *Loi* et des règlements sont inadéquates et ne témoignent pas des pratiques exemplaires modernes.

Plus spécifiquement, les outils d'exécution prévus en vertu de la *Loi sur le pilotage* se limitent à des poursuites criminelles pour l'imposition, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, de petites amendes dont le montant maximum varie entre 5 000 \$ et 10 000 \$. Aucun autre outil d'exécution de la *Loi* et des règlements n'est prévu en vertu de celle-ci.

La législation devrait être modernisée pour inclure d'autres outils, y compris doter les Administrations de pouvoirs modernes en matière d'exécution de la *Loi* et des règlements, tels que les sanctions administratives pécuniaires (SAP).

De même, les administrations devraient être dotées de la capacité de mener des inspections et des enquêtes pour leur permettre de bâtir un dossier soit pour recommander ou imposer des pénalités.

### **Conclusion**

La modernisation et le renforcement de la *Loi sur le pilotage* et de son Règlement constituent une composante clé pour veiller à ce que l'APL et notre système de pilotage disposent de tous les pouvoirs et outils nécessaires pour faire face aux défis opérationnels associés à la sécurité et à l'efficacité de la navigation et puissent continuer de contribuer à la compétitivité du système de transport maritime.

Comme nous l'avons déjà souligné, il est aujourd'hui opportun d'apporter des changements législatifs à la *Loi sur le pilotage*. Les modifications proposées permettront d'assurer la surveillance appropriée des corporations de pilotes et de veiller à ce que les règles, les pratiques et les procédures en matière de sécurité concernant la prestation des services de pilotage soient assujetties aux rigueurs du processus réglementaire. En outre, des pouvoirs législatifs clairs autorisant la conduite d'examen à la suite d'un accident, l'imposition de formations obligatoires et de la réévaluation des pilotes, lorsque les circonstances le justifient, fourniront à l'APL les nouveaux outils essentiels pour lui permettre de s'acquitter de son mandat en matière de sécurité.

Le remplacement du processus de fixation actuel des tarifs par un processus plus efficient et souple et l'adoption des mesures nécessaires pour que l'APL dispose d'outils d'exécution de la *Loi* et des règlements modernes sont également essentiels pour atteindre nos objectifs déclarés quant à la sécurité et à l'efficacité de nos services de pilotage.

Si elles sont mises en œuvre, ces recommandations rendront le régime de pilotage parfaitement responsable et transparent en plus de veiller à ce que les décisions et les exigences en matière de pilotage tiennent compte de l'intérêt public.



**Fulvio Fracassi**  
Premier dirigeant