



Administration de pilotage  
des Laurentides

Laurentian Pilotage  
Authority

**PAR COURRIEL ET PAR LA POSTE**

Montréal, le 11 décembre 2014

**L'Honorable David L. Emerson, C.P.**

**Président**

Comité d'examen de la loi sur les transports au Canada

350, rue Albert, bureau 330

Ottawa (Ontario)

K1A 0N5

**OBJET : Examen législatif de la Loi sur les transports au Canada**

---

Monsieur le Président,

En complément au mémoire qui vous a été transmis conjointement par les quatre administrations de pilotage au Canada, il nous fait plaisir de vous faire parvenir une version dans les deux langues officielles de notre mémoire spécifique, sur cet important sujet.

Nos représentations proposent des informations supplémentaires sur notre contexte particulier, soulignent les défis spécifiques auxquels notre Administration est confrontée en lien direct avec la sécurité et l'efficacité du transport maritime, et vous décrivent les modifications législatives qui sont nécessaires, selon nous, pour accomplir le mandat qui nous est confié par la Loi sur le pilotage.

Nous sommes à votre entière disposition pour vous fournir de plus amples commentaires à ce sujet, que ce soit par écrit ou dans le cadre d'une rencontre que vous pourriez juger opportun de fixer.

Pour toute demande d'information à ce sujet, vous pouvez me joindre directement au 514-954-3270 (bureau) ou 514-209-3940 (cellulaire).

Recevez, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

**Fulvio Fracassi**  
Premier dirigeant



Administration de pilotage  
des Laurentides

Laurentian Pilotage  
Authority

**Mémoire sur l'examen législatif de la Loi sur  
les transports au Canada**

**Présenté à**

**L'Honorable David L. Emerson, C.P.**

**Président**

**Comité d'examen sur la Loi sur les transports au Canada**

**Décembre 2014**

## Examen législatif de la loi sur les transports au Canada

L'Administration de pilotage des Laurentides (APL) souhaite contribuer à la révision récemment entreprise de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC) et de la législation de transport connexe, telle la *Loi sur le pilotage*. L'APL est une société d'État établie en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Notre mandat et notre mission sont d'établir, d'exploiter et d'entretenir un service de pilotage efficace pour guider les navires sur les eaux de notre territoire et d'assurer ainsi la sécurité de la navigation, notamment sur le fleuve Saint-Laurent et la rivière Saguenay. Avec l'assentiment du gouverneur en conseil, nos lois constitutives nous autorisent également à élaborer certains règlements afin d'atteindre nos objectifs, y compris l'établissement de tarifs raisonnables.

La réglementation actuelle requiert des services de pilotage obligatoires pour le Port de Montréal, les eaux navigables entre Montréal et Québec ainsi que les eaux navigables entre Québec et Les Escoumins, y compris la rivière Saguenay. Il s'agit d'une distance d'environ 494 kilomètres entre Montréal et Les Escoumins et de 130 kilomètres additionnels le long de la rivière Saguenay. Nous menons plus de 20 000 missions de pilotage par année, dont plus de trente pour cent sur des pétroliers. Tel qu'il est autorisé en vertu de la *Loi sur le pilotage*, les quelques 200 pilotes qui fournissent des services de pilotage au nom de l'APL se sont regroupés comme pilotes contractuels. Ils ne sont donc pas des employés de l'APL. Les pilotes qualifiés pour naviguer du Port de Montréal jusqu'à Québec sont membres de *Pilotes du Saint-Laurent Central inc* et ceux naviguant de Québec à Les Escoumins sont membres de la *Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent*.

On ne peut suffisamment insister sur l'importance d'un système de transport maritime efficace et sécuritaire pour assurer le bien-être économique du Canada et de notre région. Il est donc essentiel que nous profitons de cette occasion pour examiner comment l'APL peut soutenir au maximum le système de transport maritime du Canada et aider l'industrie à mieux composer avec les chaînes d'approvisionnement et les conditions de marché d'une économie mondiale en constante évolution, tout en assurant la sécurité de la navigation et la protection de nos cours d'eau et de l'environnement. Dans un contexte où la sécurité et l'efficacité du système de transport maritime sont intrinsèquement liées au pilotage, cette réalité devient particulièrement importante. En effet, il faut comprendre que tous les navires de 35 mètres ou plus battant pavillon étranger, les navires domestiques de 2 400 tpl entre Montréal et Québec et les navires de 3 300 tpl entre Québec et Les Escoumins, ne peuvent naviguer sur le Saint-Laurent ou la rivière Saguenay sans la présence d'un pilote à bord. Il s'agit donc de la quasi-totalité de la navigation commerciale dans notre région.



Conséquemment, il nous faut viser l'excellence et déterminer les améliorations pouvant être apportées au système de pilotage et à la législation en place afin de permettre à l'APL de remplir son mandat de contribuer à la sécurité de la navigation et à la compétitivité et l'efficacité du système de transport maritime. On peut y parvenir en dotant l'APL d'outils et de responsabilités supplémentaires permettant de mieux promouvoir et contribuer à la sécurité et l'efficacité de la navigation, en rehaussant la transparence du système en place et en assurant le respect de nos lois et règlements. La modernisation et le renforcement de la *Loi sur le pilotage*, qui date de 1972 et qui a relativement peu changé, constituent, selon nous, une composante essentielle et nécessaire à la réalisation des objectifs indiqués dans votre révision.

À la lumière de ce qui précède, nous proposons au comité un certain nombre de modifications législatives et réglementaires qui constituent une démarche pondérée et équilibrée pour améliorer le régime de pilotage en place et remédier aux lacunes reconnues de la *Loi sur le pilotage*. Les propositions tiennent compte du pouvoir ou de l'autorité de faire des règlements qui sont accordés à des organismes semblables au nôtre, telles les administrations portuaires en vertu de la *Loi maritime du Canada*, ou qui sont fondés sur les dispositions de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Nous avons également passé en revue les pratiques dans certains territoires en dehors du Canada.

#### **Les règles sur la sécurité de la navigation qui s'appliquent aux services de pilotage**

À l'article 18 de la *Loi sur le pilotage*, on y mentionne que le mandat de l'APL consiste à assurer la sécurité de la navigation grâce à des services efficaces de pilotage. Malgré ce vaste mandat, la loi n'accorde à l'APL que peu d'outils, de même que des pouvoirs très limités, pour réaliser sa mission. Par ailleurs, l'APL doit également gérer des pilotes contractuels, ceux-ci n'étant pas considérés des employés en vertu de la loi. Par conséquent, comparativement aux autres administrations de pilotage au Canada, nous disposons de moins d'outils pour nous assurer que le travail est exécuté d'une façon satisfaisante et qu'il réponde à nos attentes et exigences ainsi qu'à celles de l'industrie.

À notre avis, un élément clé pour la réalisation de notre mandat serait non seulement de réglementer sur quand faire appel à nos services de pilotage, mais également d'avoir l'autorité explicite d'établir les règles et les pratiques de sécurité qui s'appliquent au cours de la prestation des services de pilotage. Nous serions ainsi assurés que les règles, les pratiques et les procédures de sécurité soient assujetties au processus rigoureux d'adoption des règlements, qu'elles soient entièrement transparentes et qu'elles s'appuient sur des consultations adéquates et des évaluations de risques qui sont dans l'intérêt public et qui répondent aux exigences d'une navigation sécuritaire et efficace.

Cependant, la *Loi sur le pilotage* ne semble pas accorder à l'APL le pouvoir express et sans équivoque d'établir des règles, des procédures ou des pratiques générales de sécurité s'appliquant aux pilotes contractuels et aux navires pendant la prestation des services de pilotage. Les dispositions de l'article 20 sur le pouvoir d'établir des règlements se limitent surtout à établir des zones de pilotage obligatoires, à déterminer les navires assujettis à un pilotage obligatoire et à traiter des qualifications et de l'octroi



de brevets et de certificats de pilotage. Ce cadre rudimentaire est insuffisant pour assurer la sécurité de la navigation et la prestation de services de pilotage efficaces.

En raison de cette incertitude et de cette carence législative, un bon nombre de règles, d'exigences ou de pratiques portant sur la sécurité ont soit été définies dans des directives, soit été laissées à la discrétion des corporations de pilotes, soit été traitées de façon limitée au moyen de contrats de service confidentiels négociés privément. Des règles et des procédures sur la sécurité ont également été établies au moyen de sentences arbitrales lorsque les décisions de l'APL ont été contestées par les corporations de pilotes ou ont été assujetties au processus de sélection par offre finale prévue par la législation actuelle. Ce manque de clarté, de même que l'incertitude qui existe quant aux personnes habilitées à traiter ces questions, a récemment amené l'une des corporations privées de pilotes à communiquer directement par lettre avec les parties prenantes et l'industrie maritime. Elle a indiqué qu'elle mettrait en place des restrictions supplémentaires à la navigation à moins que certains problèmes ne soient traités. Pour l'APL, cette situation est inacceptable.

En conférant à l'APL l'autorité législative expresse d'établir des règles et des pratiques de sécurité d'application générale en navigation qui s'appliquent durant la prestation de services de pilotage, toute ambiguïté serait éliminée. Il n'y aurait aucun doute que le développement et la mise en œuvre de ces règles relèvent de l'APL et non des corporations privées de pilotes. L'APL pourrait aussi régler et établir des pratiques et procédures qui sont actuellement appliquées par contrats privés entre l'APL et les corporations de pilotes. Par exemple, nos contrats avec les corporations de pilotes créent et imposent des règles sur les restrictions à la navigation nocturne en hiver, les restrictions à longueur d'année sur la navigation nocturne des gros navires et les règles concernant les limites maximales de tirants d'eau, etc.

Ces types de règlements ont une incidence directe sur la sécurité et l'efficacité de la navigation dans notre région et nous sommes tenus, par contrat, de les appliquer. L'industrie maritime et le système de transport maritime sont directement affectés par ces types de règles. Cependant, la nature confidentielle des négociations contractuelles avec les corporations de pilotes, la nature confidentielle du contrat lui-même et le processus d'arbitrage signifient qu'il n'existe aucun mécanisme convenable pour s'assurer que l'industrie et d'autres parties prenantes sont pleinement consultées et que leurs opinions sont prises en compte de façon à garantir que ces règles sont dans l'intérêt public.

Nous croyons fermement que les règles portant sur la sécurité et l'efficacité de la navigation ne devraient pas être assujetties à des négociations contractuelles privées, où ces enjeux peuvent s'entremêler avec des questions touchant la compensation et la rémunération des pilotes. De telles règles ne devraient pas être laissées à la discrétion des corporations de pilotes. Au contraire, les règles générales de sécurité et d'efficacité devraient subir les rigueurs du processus d'adoption des règlements, afin de s'assurer qu'elles font l'objet d'une consultation adéquate, d'analyse des risques et de transparence et, qu'en fin de compte, elles aient force de loi une fois adoptées.



La capacité de régler et d'établir des pratiques et des procédures contraignantes permettront également à l'APL de mieux répondre aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports du Canada visant à améliorer la sécurité de la navigation durant la prestation des services de pilotage. Ils permettraient également de prescrire l'utilisation des plus récentes technologies de sécurité en navigation et de mieux répondre aux préoccupations de l'industrie relativement à l'efficacité des services. De plus, en identifiant clairement et expressément l'organisme en autorité tel que décrit ci-dessus, nous aiderions également à mettre en place des pratiques et des procédures normalisées de sécurité qui s'appliqueraient dans le cadre de la prestation de services très spécialisés d'accostage pour les pétroliers arrivant ou quittant les lieux d'accostage de Montréal, Québec et d'autres emplacements. Une réglementation ou des pratiques obligatoires prescrivant les critères pour l'utilisation de remorqueurs assurerait aussi une plus grande transparence et clarté et contribuerait à la sécurité en navigation.

Il est important de noter qu'en vertu des propositions ci-dessus, les pilotes continueraient à prendre les décisions relatives à la navigation des navires qu'ils dirigent, d'appliquer leurs connaissances locales et leur expertise, tout en respectant les règlements, les règles, les pratiques et les procédures généraux sur la sécurité mise en place par l'APL et d'autres organismes pertinents (tels Transports Canada, la Garde côtière canadienne, etc.).

Parmi les modifications législatives proposées afin d'atteindre ces objectifs, le paragraphe 20(1) de la *Loi sur le pilotage* pourrait être amendé de façon à ajouter les responsabilités spécifiques suivantes :

- Régler ou interdire la navigation, l'ancrage, l'amarrage ou l'accostage de navires afin de promouvoir une navigation sécuritaire et efficace et protéger l'intérêt public et l'environnement durant la prestation des services de pilotage;
- Prescrire des systèmes et des procédures de gestion de la qualité et de la sécurité concernant les pilotes et les navires durant la prestation des services de pilotage;
- Prescrire l'utilisation d'aides électroniques à la navigation par les pilotes; et
- Régler l'utilisation des remorqueurs;

La réglementation est parfois un instrument mal adapté qui ne répond pas toujours aux besoins ou à réalités opérationnelles. Il est essentiel d'avoir à notre disposition des instruments et des outils appropriés qui répondent à ces besoins. Pour ces motifs, nous proposons également d'inclure, dans la *Loi sur le pilotage*, une compétence législative semblable à celle accordée aux administrations portuaires et qu'on retrouve au paragraphe 56(1) (b) de la *Loi maritime du Canada*. L'APL serait alors autorisée à établir des pratiques et des procédures obligatoires à suivre par les pilotes et les navires pendant la prestation des services de pilotage. La capacité d'établir des pratiques et des procédures obligatoires conférerait à l'APL, qui est doté de pilotes contractuels, des attributions semblables à celles pouvant être exercées par d'autres administrations de pilotage à l'égard de leurs employés pilotes.



Une telle disposition inspirée de la *Loi maritime du Canada* pourrait avoir le libellé suivant :

- une administration de pilotage peut, dans le but de promouvoir une navigation sécuritaire et efficace ou la protection environnementale des eaux dont elle est responsable, établir les pratiques et les procédures que les pilotes et les navires sont tenus de suivre pendant la prestation des services de pilotage.

Afin d'assurer la transparence et une consultation adéquate des parties prenantes, nous proposons que la *Loi sur le pilotage* comprenne le même avis et les mêmes obligations de consultation que celles prévues à l'article 57 de la *Loi maritime du Canada*.

### **La Loi sur le pilotage et les règlements sont d'ordre public**

La législation devrait également indiquer clairement que la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, particulièrement les dispositions portant sur la sécurité et l'efficacité, sont d'ordre public et ne peuvent être modifiés par contrat ou par décision d'un arbitre. Cette question est de la plus haute importance et nous touche particulièrement, car des contrats et des décisions arbitrales nous ont imposé par le passé des restrictions à la navigation qui vont au-delà de celles exigées en vertu de la loi et des règlements. Ce type de décision a eu une incidence directe sur l'efficacité et le coût des services que nous rendons à l'industrie maritime.

Ce problème précis a été noté à la fois par le ministre des Transports dans sa lettre à l'APL du 15 novembre 1999 et par l'Office des transports du Canada (OTC) dans sa décision du 29 novembre 2002 (décision n° 645-W-2002). Dans sa lettre, le ministre affirmait, entre autres :

*... L'insertion dans les contrats de service de pilotage de questions visées par une réglementation donnerait l'impression que l'Administration a étudié le processus réglementaire fédéral...*

*Des dispositions comme celles-ci qui nécessitent une approbation réglementaire ne devraient pas être comprises dans des contrats de service futurs.*

Dans sa décision, l'OTC a rappelé que le ministre des Transports avait clairement indiqué que l'APL ne devrait pas inclure, dans ses contrats de service, des dispositions portant sur les pouvoirs réglementaires qui lui sont accordés en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Puis, on ajouta que l'Administration devrait :

*... 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.*



Nous sommes tout à fait d'accord avec ces directives, mais n'avons pas les pouvoirs requis pour les réaliser et les mettre en œuvre. Pour retirer ce type de dispositions de nos contrats existants, il faut obtenir le consentement des corporations de pilotage. Par ailleurs, les arbitres et les tribunaux ont accepté que de telles dispositions contractuelles soient valables. Par exemple, le pouvoir d'établir les règles de double pilotage et de les appliquer relève expressément de l'APL en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Cependant, une décision arbitrale récente substituait le point de vue de l'arbitre à celui de l'APL et imposait le double pilotage aux navires excédant une certaine dimension. Ce genre de décision constitue en fait une usurpation des pouvoirs accordés à l'administration de pilotage et peut occasionner des coûts supplémentaires et contribuer à l'inefficacité dans le système.

Il importe également de constater que nos contrats de service passés et actuels exigent que l'APL indemnise les pilotes à l'égard de toute perte économique qu'ils pourraient subir en raison d'une modification à la *Loi sur le pilotage* faite par le Parlement ou par tout changement réglementaire approuvé par gouverneur en conseil.

Ainsi, la loi devrait être amendée afin d'indiquer en toutes lettres que toutes les questions touchant la réglementation ou le pouvoir d'établir des règles prévues dans la *Loi sur le pilotage* (exemple : la sécurité, la réglementation sur l'efficacité ou les pratiques et procédures établies en vertu des nouveaux pouvoirs proposés) ne peuvent être visées ou modifiées par un contrat de service et ne font pas partie de la compétence d'un arbitre. Nous proposons également une nouvelle disposition dans la loi prévoyant que l'autorité de l'arbitre en vertu de la *Loi sur le pilotage* se limite à étudier et à juger des questions d'indemnisation et de conditions de délivrance des services.

#### **Le suivi à la suite d'un incident ou d'un accident**

Le signe essentiel d'un système de pilotage moderne qui répond aux préoccupations du milieu est également la capacité de faire l'examen des événements qui ont mené à un incident ou un accident, et de prendre des mesures adéquates pour traiter des lacunes et réduire ainsi les risques que l'incident ou l'accident se reproduise. L'APL possède présentement peu d'outils et de pouvoirs pour examiner et traiter convenablement les accidents, afin d'établir si le pilote en cause est apte ou compétent à reprendre activement le travail. Cette absence d'autorité formelle est aggravée par le fait que nos pilotes ne sont pas des employés de l'APL. À cet égard, notre autorité pour mettre en œuvre un mécanisme efficace d'examen a déjà été remise en cause par une des corporations de pilotes dans notre région. Il est inacceptable d'attendre de six à douze mois pour un rapport de l'Office des transports du Canada, car le pilote en cause dans l'accident continuerait à piloter des navires pendant ce temps. Les implications et l'incidence potentielle sur la sécurité maritime sont graves et exigent que l'APL prenne immédiatement des mesures appropriées pour assurer la sécurité de la navigation.



Pour ces motifs, la loi devrait être amendée afin d'autoriser et de confier expressément le mandat à l'APL d'examiner les incidents ou les accidents sur son territoire avant qu'un pilote ne soit autorisé à reprendre ses activités. L'adoption précise dans la loi de ce genre d'autorités est conforme à la plupart des régimes législatifs et réglementaires qui

accordent à des agences ou à d'autres organismes le pouvoir de faire ou de mener des inspections, des enquêtes ou des examens.

Par conséquent, nous proposons également que la *Loi sur le pilotage* comporte formellement l'autorité d'exiger des pilotes impliqués dans un incident ou un accident, de participer à une rencontre de suivi avec l'APL, de fournir toute la documentation pertinente et les unités portables des pilotes, à des fins d'examen par notre organisation. Afin d'aider à déterminer les mesures de redressement nécessaires, s'il en est, il doit exister un texte législatif obligeant le capitaine et le propriétaire de navires à fournir l'information pertinente au sujet de l'incident ou accident, y compris tout rapport écrit, et à permettre l'accès à la boîte noire. Les lois et les règlements devraient également prévoir une autorité souveraine, au besoin, pour exiger que le pilote suive un entraînement et une réévaluation obligatoires approuvés par l'APL avant de retourner en service actif. Nous sommes d'avis que ces pouvoirs sont requis afin que l'APL puisse faire un examen efficace et efficient des incidents et prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation.

Les pouvoirs de suspension de brevet prévus par la *Loi sur le pilotage* doivent également être modifiés afin d'inclure clairement la suspension continue des pilotes en attendant une audition. La loi actuelle laisse entendre que la suspension initiale de 15 jours peut seulement être prolongée après une audience. Il y a là une lacune dans la loi qui pourrait permettre à un pilote incompetent de retourner en service actif et ainsi mettre en danger la sécurité maritime en attendant la tenue d'une audition. Une telle interprétation, selon nous, donnerait un résultat absurde et contraire à l'intention du Parlement. Cependant, le libellé actuel de la loi ouvre la porte à une contestation judiciaire de la décision de l'Administration, et devrait être amendé.

Les amendements législatifs pour atteindre l'objectif indiqué ci-dessus pourraient comprendre la modification de la *Loi sur le pilotage* de façon à y ajouter les pouvoirs spécifiques suivants :

- Confier à l'Administration le mandat formel d'examiner l'incident/accident qui soulève la compétence du pilote;
- Imposer l'obligation de collaborer avec les autorités de pilotage pendant l'examen d'un incident/accident;
- Permettre le retrait du pilote du service actif après un accident, afin d'en évaluer les causes et déterminer si des mesures correctives sont requises avant le retour au travail du pilote;
- Obliger le pilote et le capitaine à comparaître afin de répondre aux questions et fournir la documentation pertinente à l'incident/accident;

Fournir l'accès à la boîte noire et aux unités portables des pilotes;

Prescrire la formation et les évaluations que le pilote doit remplir et réussir à la suite d'un incident/accident avant de retourner en service actif; et



- Autoriser la suspension d'un pilote pour des motifs de compétence et de sécurité au-delà de la période actuelle de 15 jours, afin qu'il y ait suffisamment de temps pour tenir une audience avant de permettre le retour du pilote en service actif.

### **Formation et évaluation des pilotes**

Le maintien des niveaux d'habileté des pilotes grâce à la formation et à des réévaluations périodiques est essentiel. Cette mesure constitue une composante fondamentale, selon nous, d'un système de pilotage d'envergure mondiale.

La *Loi sur le pilotage* et la réglementation devraient donc être modifiées afin de clarifier l'autorité d'imposer une formation obligatoire et une réévaluation périodique des pilotes qualifiés, afin de s'assurer qu'ils possèdent toujours un niveau d'habileté satisfaisant ainsi que les compétences requises par leur catégorie de brevet ou de certificat de pilotage. En vertu des lois actuelles, une fois le brevet de pilote accordé, on ne sait pas avec certitude si l'Administration possède la compétence d'obliger les pilotes ayant un brevet de suivre une formation obligatoire et une réévaluation périodique. Il faut d'abord établir de nouvelles conditions de maintien d'un brevet avant de pouvoir prescrire les exigences d'une formation complémentaire. Nous ne visons pas à ajouter des exigences aux brevets existants, mais plutôt de s'assurer que les niveaux de compétence requis pour conserver le brevet sont maintenus.

Pour ces motifs, les lois et les règlements devraient être amendés afin de clarifier la situation actuelle et accorder l'autorité expresse de prescrire la formation et les modes d'évaluation pour les pilotes munis d'un brevet. À cette fin, nous suggérons les amendements suivants à l'article 20 de la *Loi sur le pilotage* :

- L'autorité de prescrire les circonstances où un pilote muni d'un brevet ou d'un certificat de pilotage doit recevoir une formation et une évaluation supplémentaire; et
- Prescrire la formation qui doit être reçue et l'évaluation qui doit être réussie par le pilote dans le cadre de la formation continue et de l'évaluation périodique.

### **Un mécanisme de fixation de tarifs efficace, opportun et souple**

La *Loi sur le pilotage* exige l'établissement de tarifs de pilotage justes et raisonnables à des niveaux qui permettent à l'Administration de s'autofinancer. Pour cette raison, les ajustements de tarifs sont faits en fonction des besoins financiers et opérationnels. L'Administration s'appuie sur des projections des niveaux futurs de trafic et des revenus et dépenses correspondants, afin d'établir les revenus et les tarifs requis pour maintenir l'autofinancement. L'APL doit également avoir suffisamment de liquidités pour remplacer ses actifs, maintenir ses opérations et traiter les situations importantes et imprévues.

En vertu de l'article 33 de la *Loi sur le pilotage*, les tarifs de pilotage sont fixés par règlement et approuvés par le gouverneur en conseil. Le processus réglementaire de fixation des tarifs s'est révélé, de façon répétée, laborieux, long, onéreux et insensible tant aux besoins de l'APL que de l'industrie maritime.



Afin de corriger la situation, les quatre administrations de pilotage proposent que les articles 33 et 34 de la *Loi sur le pilotage* soient remplacés par des dispositions semblables aux articles 49 à 52 de la *Loi maritime du Canada*. Nous vous référons à ce sujet aux représentations que nous vous avons fait parvenir conjointement avec les autres administrations de pilotage au Canada.

### **La conformité moderne et les pouvoirs de contrainte et d'imposition de pénalités**

Pour atteindre nos objectifs déclarés et notre mission d'offrir des services de pilotage efficaces qui assurent la sécurité maritime, il est essentiel que les lois et les règlements sur le pilotage soient respectés. Selon nous, les dispositions actuelles sur la conformité et la contrainte sont inadéquates et ne sont pas conformes aux bonnes pratiques actuelles. Plus précisément, les outils de contrainte en vertu de la loi se limitent à des procédures pénales susceptibles d'entraîner l'imposition, par procédure sommaire, d'une petite amende dont le maximum se situe entre 5 000 \$ et 10 000 \$. Il est difficile d'envisager un scénario où l'intérêt public bénéficierait de l'utilisation des ressources requises pour une poursuite pénale entraînant une amende maximale aussi limitée.

Dans la foulée des pratiques actuelles de conformité et d'application de politiques et de procédures, nous proposons l'adoption d'une disposition légale autorisant l'imposition de sanctions administratives pécuniaires (SAP) lors d'une violation à la *Loi sur le pilotage* et à ses règlements par toute personne y étant assujettie. On trouve ce type d'application de la loi dans une variété de textes législatifs, y compris la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Les avantages de ce type d'outil moderne d'application des lois ont récemment été reconnus par le gouvernement dans les amendements faits à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, qui a étendu l'application des SAP aux dispositions de la loi portant sur la prévention et l'intervention en matière de pollution. Nous proposons également l'ajout d'une compétence claire pour conclure des ententes de conformité de même que le droit de refuser de fournir des services si les lois et les règlements ne sont pas respectés. La démarche serait ainsi pondérée et graduelle pour assurer la conformité à la loi. Une poursuite criminelle ou pénale serait utilisée en dernier ressort.

Compte tenu de la contribution importante du pilotage à la sécurité et à l'efficacité de la navigation, il est important aussi d'envisager l'augmentation des sanctions pour les diverses violations de la *Loi sur le pilotage*, afin qu'elles soient conformes aux pénalités modernes que l'on retrouve dans des lois maritimes semblables. Par exemple, la modernisation de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* a permis une importante augmentation des sanctions visées par cette loi pour de nombreuses infractions, y compris celles sur la prévention de la pollution. Selon nous, il y aurait lieu de faire le même réexamen des sanctions et des mesures de contrainte de nos propres lois, afin de s'assurer qu'elles comportent un effet dissuasif tangible pour quiconque envisage d'enfreindre la *Loi sur le pilotage*.

## Conclusion

En raison des défis à la navigation sur les cours d'eau de notre région et de la diversité de leurs rives, le pilotage devient une composante essentielle de la sécurité de la navigation, de la protection de l'environnement et de l'efficacité de notre système de transport maritime. Pour ces raisons, la modernisation et le renforcement de la *Loi sur le pilotage* et de ses règlements constituent des éléments clés pour s'assurer que l'APL et notre système de pilotage ont tous les pouvoirs et les outils requis pour relever les défis opérationnels de la sécurité et de l'efficacité en navigation, et puissent continuer à contribuer à la compétitivité du système de transport maritime.

Tel que nous l'avons déjà souligné, la réalisation de ces objectifs nécessitera des changements législatifs afin que les règles, les pratiques et les procédures de sécurité applicables à la prestation des services de pilotage soient assujetties aux rigueurs du processus d'élaboration des règlements, soient complètement transparents, soient fondés sur des consultations et des évaluations de risques adéquates et soient dans l'intérêt public. En accordant à l'APL l'autorité sans équivoque d'établir ces types de règles et en limitant la compétence d'un arbitre à des questions de rémunération et de conditions de délivrance des services, l'APL pourrait alors mettre en œuvre l'ensemble des directives initialement données sur la question par le ministre des Transports en 1999 et par l'Office des transports du Canada en 2002.

Afin de réaliser notre mandat et atteindre les objectifs que vous vous êtes fixés pour votre révision, il sera tout aussi important que l'on confère à l'APL l'autorité sans équivoque

d'examiner les incidents maritimes ou les accidents mettant en cause les pilotes, de prendre les mesures adéquates pour réduire le risque que ces incidents ou accidents se reproduisent, de régler la formation et d'assurer l'évaluation périodique des habiletés et de la compétence des pilotes.

Finalement, nous désirons réitérer l'importance de modifier le processus actuel d'établissement des tarifs afin qu'il soit plus efficace, plus souple et qu'il réponde mieux aux besoins de l'APL et de l'industrie maritime, et s'assurer que l'APL est équipée d'outils de conformité et de contrainte modernes.

Nous vous sommes fort reconnaissants d'avoir eu l'occasion de faire cette présentation et nous demeurons à votre disposition pour répondre à toutes vos questions.



**Fulvio Fracassi**  
Premier dirigeant  
Administration de pilotage des Laurentides

