

Le PRÉSIDENT: Le sous-ministre dit que non, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de restriction à cet égard. Une fois que les pilotes ont obtenu leur brevet ils peuvent travailler aussi fréquemment ou aussi peu souvent qu'ils le désirent.

Le sénateur BRUNT: Et ce sont néanmoins des pilotes d'expérience? Si ce régime vaut pour le bas du fleuve pourquoi ne pourrait-il pas s'appliquer à son cours supérieur?

M<sup>e</sup> BRISSET: Je sais de science certaine que chaque année les pilotes du bas du fleuve doivent se soumettre à un examen médical, un examen de la vue et ainsi de suite et que ceux qui conservent leur brevet participent à d'assez nombreux voyages.

Le sénateur MCKEEN: Ils n'ont pas cependant à faire face à certaines circonstances comme dans le cas du Fraser où le chenal varie constamment. A chaque crue des eaux le chenal change et si le pilote n'a pas fait un voyage au préalable dans la saison il ne sait plus où se trouve ce chenal. Mais il s'agit ici d'eaux turbulentes

M<sup>e</sup> BRISSET: Il existe très peu de cours rapide dans ces eaux à navigation restreinte. Sauf erreur, les circonstances sont à peu près les mêmes que dans les rivières Détroit et Sainte-Claire.

Le sénateur MCKEEN: Se produit-il de l'ensablement? Dans le cas de la négative, la vitesse du courant n'importe pas.

Le PRÉSIDENT: Le sous-ministre précise qu'il s'agit d'un chenal constant.

Le sénateur ISNOR: Il faut dire ici que les pilotes entrent en fonction à tour de rôle, de sorte qu'ils effectuent tous un certain nombre de voyages par saison, et ce sont les navires eux-mêmes qui retiennent les services des pilotes, sauf erreur. Du moins tel est le cas dans la circonscription de Nouvelle-Écosse.

M<sup>e</sup> BRISSET: A notre avis les pilotes de la circonscription de Port Welland-Sarnia ont acquis une expérience précieuse l'an dernier, et la Fédération des armateurs a établi des normes rigoureuses à leur intention. Mais c'est là un régime de caractère privé. Il n'existe pas de règlement si ce n'est que les pilotes doivent posséder d'abord un certificat de compétence comme capitaine ou second.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous me dire, maître Brisset, si vous prévoyez qu'en cas d'adoption de l'article 11 du bill le ministère établirait des normes et restrictions sensiblement analogues à celles que la Fédération a imposées volontairement?

M<sup>e</sup> BRISSET: Je m'y attendrais, et c'est ce que nous avons souhaité. En outre, nous avons exposé certains faits au gouvernement à cet égard et quand je dis nous, je parle au nom de la Fédération. Nous désirons un régime de pilotage spécialisé en eaux à navigation restreinte et j'emploie ici le mot "spécialisé" à dessein.

Le sénateur BUCHANAN: Vous me semblez insister davantage sur la connaissance que doivent avoir les pilotes de cette région en particulier, notamment l'emplacement du chenal, plutôt que sur le brevet de capitaine? En d'autres termes, un capitaine pourrait bien ne pas être un bon pilote dans ces zones?

M<sup>e</sup> BRISSET: En effet, puisque le capitaine n'effectuerait pas le même nombre de voyages en ces eaux. C'est pourquoi tous les capitaines du monde, lorsqu'ils doivent passer des eaux à navigation restreinte, retiennent les services d'un pilote spécialisé. C'est ainsi que les choses se passent dans toutes les eaux difficiles du monde.