



## AVIS DE DROITS DE SERVICE RÉVISÉS

4 mars 2022

### GÉNÉRALITÉS

Conformément à l'article 33.3 de la *Loi sur le pilotage*, L.R.C. (1985), ch. P-14, le présent document fournit un avis (l'« **Avis** ») des droits révisés proposés de l'Administration de pilotage du Pacifique (l'« **Administration** ») qui entreraient en vigueur le 5 juin 2022, sauf indication contraire.

Le présent Avis comprend une description de la proposition, y compris une justification concernant l'établissement ou de la révision des droits de pilotage, et les circonstances dans lesquelles les droits s'appliqueront. En élaborant les droits, l'Administration a respecté tous les paramètres établis à l'article 33.2 de la *Loi sur le pilotage*.

Un document présentant des détails supplémentaires concernant cette proposition, y compris une justification par rapport aux paramètres établis à l'article 33.2 de la *Loi sur le pilotage*, peut être fourni sur demande par l'Administration.

Les personnes souhaitant présenter des observations à l'Administration concernant la proposition décrite dans le présent Avis peuvent le faire par écrit à l'adresse indiquée à la section 5 du présent Avis et doivent être reçues par l'Administration au plus tard à la fermeture des bureaux le **4 avril 2022**.

Toute personne présentant des observations écrites doit fournir un résumé de ces observations. Veuillez noter que ce résumé peut être rendu public par l'Administration. De plus, toute personne présentant des observations écrites au plus tard à la date établie dans le présent Avis aura la possibilité de déposer un avis d'opposition à l'égard de la proposition à l'Office des transports du Canada.

Le présent Avis a une incidence sur les droits pour les services que l'Administration fournit ou rend disponibles à l'égard du pilotage obligatoire visés au paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*.

À l'exception des révisions proposées dans le présent Avis, l'ensemble des droits existants et des conditions connexes, établis dans le « Guide du client sur les droits », demeurent en vigueur.

### Le présent Avis comprend les sections suivantes :

- 1) Révision proposée aux tarifs des droits de service
  - 1.1 Résumé
  - 1.2 Contexte
  - 1.3 Tarifs proposés
- 2) Mise en œuvre proposée des droits de service révisés proposés;
- 3) Rétablissement des droits de service actuels;
- 4) Définitions et calculs;
- 5) Renseignements concernant l'Avis et la soumission d'observations à l'Administration de pilotage du Pacifique.

## 1. RÉVISION PROPOSÉE AUX TARIFS DES DROITS DE PILOTAGE

### 1.1 Résumé

L'Administration a connu une période difficile sur le plan financier au cours des deux dernières années, conséquence directe de la pandémie mondiale (« COVID-19 »), ce qui a entraîné des pertes cumulées de 2,1 millions de dollars sur la période. L'Administration a également conclu un nouveau contrat avec la BC Coast Pilots (« BCCP ») qui entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2022. Afin de maintenir son autonomie financière en 2022, un ajustement du tarif de base avec une augmentation du droit supplémentaire temporaire actuel est requis pour financer ses activités d'exploitation. Les augmentations serviront à compenser :

- Les majorations contractuelles des frais d'exploitation;
- L'augmentation de la portion fixe des coûts d'exploitation;
- Le coût des formations reportées de 2020 ainsi que les formations qui devraient normalement avoir lieu en 2022;
- Toute perte résultant de la diminution prolongée du nombre d'affectations en 2022.

La pandémie et la récession qui en résulte ont rendu beaucoup plus difficile la prévision des affectations en 2022 et au-delà par rapport aux années précédentes. En plus, nous prévoyons des augmentations à court terme relatives aux coûts de formation et de transport des pilotes. Afin de maintenir son autonomie financière dans ce milieu, l'Administration propose une augmentation des tarifs horaires de base et d'unité pour 2022 à 4,8 % et une augmentation de 225 \$ au droit supplémentaire temporaire actuel à 400 \$ par affectation.

L'Administration continuera à surveiller les volumes de trafic en 2022 et leur effet sur les revenus et les coûts, ainsi que tout autre effet lié à la pandémie, afin de déterminer quand il serait approprié de mettre fin au droit supplémentaire temporaire ou de le réduire.

### 1.2 Contexte

En établissant un nouveau droit pour les services de pilotage ou en révisant un droit de pilotage existant, l'Administration doit respecter les paramètres établis à l'article 33.2 de la *Loi sur le pilotage*. Ces paramètres stipulent que, entre autres exigences, les droits ne doivent pas être fixés à des niveaux qui, d'après des prévisions raisonnables et prudentes, généreraient des revenus dépassant les obligations actuelles et futures de l'Administration associées à la prestation de services de pilotage obligatoires. Conformément à ces paramètres, le conseil d'administration de l'Administration approuve le montant et le moment des modifications des droits de service payables par le client. Le Conseil d'administration approuve également le budget annuel de l'Administration, ce qui comprend les montants à recouvrer au moyen de droits de service payables par le client pour l'année.

Comme indiqué précédemment, l'Administration prévoit que ses activités entraîneront une situation financière où les revenus ne dépasseront pas ses obligations financières actuelles et futures associées à la prestation des services de pilotage obligatoires.

La situation d'ensemble actuelle et les perspectives concernant la santé économique locale, nationale et internationale ont une incidence directe sur le transport des marchandises et le

tourisme. Cela aura une incidence directe sur les volumes d'affectations de l'Administration et influencera ultimement la façon dont l'Administration fournit ses services de façon sécuritaire et efficace.

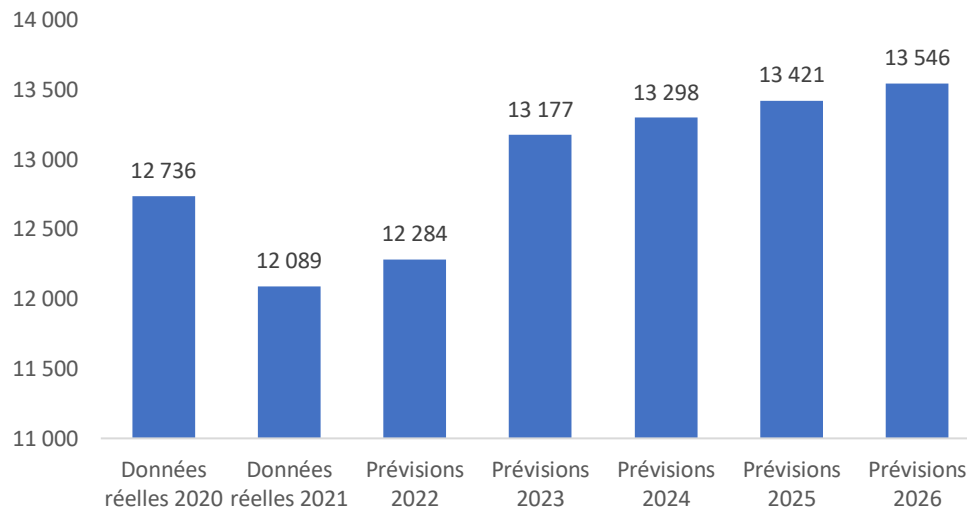
La pandémie de COVID-19 a eu une incidence importante sur l'Administration. Premièrement, en résultat direct de la COVID-19, la saison des navires de croisière a été annulée au cours des deux dernières années, ce qui a considérablement réduit les revenus. De plus, l'achalandage dans la plupart des secteurs de produits a diminué, notamment au cours du second semestre de 2021. Nous sommes prudemment optimistes quant au retour des navires de croisière en 2022, mais probablement, dans un premier temps, les volumes seront inférieurs aux niveaux historiques. Deuxièmement, nous nous attendons à ce que les dépenses de l'Administration restent anormalement élevées en 2022. Afin d'assurer la sécurité et la disponibilité des pilotes, des vols affrétés beaucoup plus coûteux ont été utilisés pour transporter les pilotes et nous nous attendons à ce que ceci continue en 2022 si les infections liées à la COVID-19 restent élevées. En outre, comme les écoles de formation des pilotes ont été fermées en 2020, un arriéré s'est produit en ce qui concerne la formation requise des pilotes. En 2022, nous engagerons des coûts de formation plus élevés que la norme historique pour rattraper la formation différée.

Le contrat précédent de l'Administration avec la BCCP concernant la fourniture de pilotes a pris fin le 31 décembre 2021 et les négociations pour un nouveau contrat ont commencé au début de l'automne 2021. Après des efforts considérables pour parvenir à un règlement négocié, complété par une médiation, le processus s'est conclu par une sélection de l'offre finale par un arbitre indépendant. L'arbitre a sélectionné l'offre finale de la BC Coast Pilots, qui comprenait des augmentations des taux horaires et d'unité équivalents aux augmentations de l'indice des prix à la consommation pour Vancouver (« IPC »), plus 1 %. Le contrat est d'une durée de quatre ans, du 1<sup>er</sup> janvier 2022 au 31 décembre 2025, avec des augmentations annuelles de l'IPC, plus 1 % pour chacune des trois premières années et de l'IPC pour la quatrième année. Étant donné que les nouveaux tarifs du contrat entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2022 et que toute augmentation des frais de service de l'Administration ne serait pas en vigueur avant juin 2022, il y aurait une période de cinq mois pendant laquelle les augmentations de la BCCP ne seraient pas financées par les frais de service. L'augmentation du droit supplémentaire temporaire vise à compenser ce manque à gagner.

### ***Volumes d'affectations***

En s'attendant à un retour d'une majorité considérable de navires de croisière en 2022, le trafic de l'Administration est prévu d'augmenter de 1,6 % en 2022 pour atteindre 12 284 affectations et 13 177 affectations en 2023. Cette estimation dépend en grande partie de l'ampleur et du moment où les navires de croisière reviendront en Colombie-Britannique.

## Volumes d'affectations



### Sommaire financier prévu

ÉTAT DES RÉSULTATS GLOBAUX						
(en milliers de dollars) Pour l'exercice terminé le 31 décembre	Données réelles 2021	Prévisions				
		2022	2023	2024	2025	2026
Produits totaux	<b>84 618</b>	95 381	105 150	108 762	111 724	114 773
Charges totales	<b>86 498</b>	94 872	105 331	108 886	111 454	114 815
<b>Bénéfice (perte) global</b>	<b>(1 880)</b>	<b>509</b>	<b>(181)</b>	<b>(124)</b>	<b>270</b>	<b>(42)</b>

En fonction des volumes projetés, l'Administration anticipe que les dépenses pour 2022 seront de 94,9 millions de dollars. Il s'agit d'une augmentation de 10 % par rapport à 2021, qui est principalement due à des augmentations des volumes en raison du retour présumé des navires de croisière, à des augmentations des coûts contractuels, à la formation pour six nouveaux apprentis pilotes et à la formation qui devait avoir lieu en 2020 et en 2021 et qui a été reportée en 2022.

En 2022, l'Administration prévoit également investir 2,2 millions de dollars en projets d'immobilisations.

Les réserves de l'Administration ont diminué pendant la pandémie et devraient s'établir à 5,5 millions de dollars à la fin de 2022, par rapport à 9,0 millions de dollars à la fin de 2019. Notre ratio de liquidité générale, soit l'actif à court terme par rapport au passif à court terme, a également diminué et devrait être de 0,9 à la fin de 2022. Nous avons eu la chance de disposer de réserves suffisantes pour résister à l'incidence de la pandémie et devons reconstituer ces réserves à l'avenir.

### 1.3 Tarifs proposés

Afin de déterminer les changements tarifaires requis en 2022, les revenus et les flux de trésorerie prévus sont comparés aux montants que l'Administration doit recouvrer en fonction du sommaire financier et des volumes discutés ci-dessus. L'ensemble des dépenses, des dépenses en immobilisations et des réserves est compris dans le calcul du recouvrement.

Les augmentations des frais de service en fonction des tarifs horaires ou d'unité reflètent les augmentations correspondantes dans le contrat de l'Administration avec la BCCP. Les augmentations des frais pour d'autres services, tels que les frais de bateaux-pilotes ou de voyage, reflètent des augmentations de l'IPC. L'augmentation du droit supplémentaire temporaire sert à financer le décalage entre les augmentations du contrat de la BCCP et les augmentations des frais de service. Le droit supplémentaire compense également les coûts de formation et de transport exceptionnellement élevés causés par la pandémie.

Les modifications aux droits de pilotage, dont l'entrée en vigueur a été proposée pour le 5 juin 2022, sont calculées pour chaque service sur la base du tableau suivant :

Catégorie	Augmentation tarifaire	Nouveau ou ajustement	Méthodologie d'application	Effet sur les clients en 2022
Tarifs de pilotage basés sur des tarifs horaires ou d'unité	4,8 %	Ajustement	Tous les tarifs sont touchés	1,9 million \$
Autres droits	3,8 %	Ajustement	Tous les tarifs sont touchés	0,5 million \$
Droit supplémentaire temporaire	Augmentation de 225 \$ à 400 \$ par affectation	Ajustement	Tous les tarifs sont touchés	1,6 million \$
<b>Effet total</b>				<b>3,9 millions \$</b>

Des renseignements supplémentaires, y compris les calculs justificatifs, sont fournis dans le document Détails et principes concernant les droits de pilotage révisés proposés (« **Détails et principes** »). Consultez la section 5 pour obtenir des renseignements sur la façon de demander et d'obtenir une copie de ce document.

## 2. MISE EN ŒUVRE PROPOSÉE DES DROITS DE SERVICE RÉVISÉS PROPOSÉS

L'Administration reconnaît les défis continus auxquels sont confrontés ses clients et ses parties prenantes au sein de l'industrie maritime en raison des problèmes liés à la COVID-19, ainsi que la pression sur les tarifs de fret. Ces augmentations sont cependant nécessaires pour permettre à l'Administration de continuer à remplir son mandat visant à fournir des services de pilotage sécuritaires et efficaces tout en maintenant son autonomie financière. Ces droits sont proposés après une consultation initiale avec l'industrie tenue pendant la période avant la publication du présent Avis.

Tous les droits entreraient en vigueur le 5 juin 2022.

### 3. RÉTABLISSEMENT DES DROITS DE SERVICE ACTUELS

À l'exception des révisions proposées dans le présent Avis, tous les droits existants et les modalités et les calculs connexes demeurent en vigueur, comme l'indique le *Guide du client sur les droits* de l'Administration (disponibles sur le site Web de l'Administration à l'adresse suivante : <https://www.ppa-app.gc.ca/fr>)

### 4. DÉFINITIONS ET CALCULS

Les définitions et les calculs se trouvent dans le *Guide du client sur les droits* de l'Administration, qui sera disponible sur le site Web de l'Administration à l'adresse suivante : <https://www.ppa-app.gc.ca/fr>.

### 5. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'AVIS ET LA SOUMISSION D'OBSERVATIONS À L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

L'Avis est disponible en ligne et une copie peut être téléchargée sur le site Web de l'Administration à l'adresse suivante : <https://www.ppa-app.gc.ca/fr>. Des renseignements concernant les droits existants sont également fournis sur le site Web de l'Administration.

Des détails supplémentaires concernant cette proposition, y compris une justification de la proposition par rapport aux paramètres de perception des droits, sont fournis dans le document *Détails et principes*, qui est disponible également sur le site Web de l'Administration à l'adresse suivante : <https://www.ppa-app.gc.ca/fr>.

Des copies supplémentaires de l'Avis ou une copie du document *Détails et principes* peuvent être obtenues en présentant une demande à l'adresse suivante :

*Par écrit :* Premier dirigeant  
Administration de pilotage du Pacifique  
1000 – 1130, rue Pender Ouest  
Vancouver (C.-B.)  
V6E 4A4

*Par courriel :* [oberkev@ppa.gc.ca](mailto:oberkev@ppa.gc.ca)

*Par téléphone :* 604 666-3398

Conformément à l'article 33.3 de la *Loi sur le pilotage*, toute personne peut présenter des observations concernant la proposition à l'Administration, par écrit, au plus tard à la date indiquée dans l'Avis. Toute personne présentant des observations écrites doit fournir un résumé de ces observations. Le résumé peut être rendu public par l'Administration. De plus, toute personne présentant des observations écrites au plus tard à la date indiquée dans l'Avis aura l'occasion de déposer un avis d'objection concernant la proposition auprès de l'Office des transports du Canada.

Conformément à l'article 33.3 de la *Loi sur le pilotage*, les personnes souhaitant présenter des observations par écrit à l'Administration concernant l'Avis peuvent le faire à l'adresse suivante :

*ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE  
1000 – 1130, rue Pender Ouest  
Vancouver (C.-B.)  
V6E 4A4  
À l'attention de : Premier dirigeant*

*Par télécopieur : 604 666-1647*

**Remarque : Les observations doivent être reçues par l'Administration au plus tard à la fermeture des bureaux le 4 avril 2022.**