



DÉTAILS ET PRINCIPES CONCERNANT

LA RÉVISION PROPOSÉE AUX DROITS DE PILOTAGE

GÉNÉRALITÉS

Conformément à l'article 33.2 de la *Loi sur le pilotage*, L.R.C. (1985), ch. P-14, le présent document (les « **Détails et principes** » ou le « **Document** ») fournit des détails supplémentaires concernant l'Avis de droits de service révisés daté du 4 mars 2022 (l'« **Avis** »). L'Avis publié par l'Administration de pilotage du Pacifique (l'« **Administration** ») propose l'établissement de droits révisés devant entrer en vigueur le 5 juin 2022.

Le présent Document comprend une description de la proposition, y compris la méthodologie utilisée par l'Administration pour établir ou réviser les droits de pilotage, ainsi que les circonstances dans lesquelles les droits s'appliqueront (sections 7 et 8). En élaborant les droits, l'Administration a respecté tous les paramètres établis à l'article 33.2 de la *Loi sur le pilotage*. Les droits de pilotage indiqués ci-dessous sont basés sur les prévisions budgétaires actuelles et d'autres renseignements et ils pourraient être révisés à la suite d'observations obtenues en vertu de l'article 33.3 de la *Loi sur le pilotage*. La méthodologie et son application sont indiquées dans le présent Document pour l'établissement proposé des droits de pilotage pour 2022.

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

Les personnes souhaitant présenter des observations à l'Administration concernant les propositions indiquées dans l'Avis peuvent le faire par écrit à l'adresse indiquée à la section 10 et elles doivent être reçues par l'Administration au plus tard à la **fermeture des bureaux le 4 avril 2022**.

Le présent Document comprend les sections suivantes :

- 1) Aperçu général de l'Administration
- 2) Volumes d'affectations
- 3) Situation financière attendue de l'Administration
- 4) Liquidités et réserves
- 5) Révision proposée aux tarifs des droits de service
- 6) Justification de la proposition par rapport aux paramètres de perception des droits et à l'évaluation de la rentabilité
- 7) Détermination des droits
- 8) Coût des services
- 9) Consultation
- 10) Renseignements concernant l'Avis et la soumission d'observations à l'Administration

1. APERÇU GÉNÉRAL DE L'ADMINISTRATION

L'Administration est une société d'État non mandataire établie en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. À titre de société d'État comprise à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, l'Administration mène ses activités conformément à un budget et à un plan d'entreprise approuvés chaque année par le Conseil du Trésor et le gouverneur général en conseil, respectivement.

L'objectif de l'Administration est d'établir, d'exploiter, de maintenir et d'administrer, dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans la région dont elle est responsable.

L'Administration est chargée d'atteindre cet objectif en respectant les principes suivants :

- a. la prestation des services de pilotage favorise la sécurité de la navigation, y compris la sécurité du public et du personnel maritime, et y contribue; elle vise également la protection de la santé des personnes, des biens et de l'environnement;
- b. la prestation des services de pilotage est efficace et efficiente;
- c. les outils de gestion du risque sont utilisés efficacement et l'évolution des technologies est prise en compte;
- d. le taux des redevances de pilotage d'une Administration est établi de manière à lui permettre d'être financièrement autonome.

Le système de gouvernance de l'Administration vise à assurer l'autonomie financière de l'Administration. La société d'État est gouvernée par un conseil d'administration de sept membres (le « Conseil »). Le gouverneur en conseil nomme le président de l'Administration, pour un mandat déterminé par le gouverneur en conseil, et le ministre des Transports nomme les autres membres du Conseil pour des mandats ne dépassant pas quatre ans.

Les éléments fondamentaux régissant le mandat conféré à l'Administration en vertu de la *Loi sur le pilotage* comprennent le droit exclusif de fournir des services de pilotage aux navires dans une zone maritime où les navires sont assujettis au pilotage obligatoire. Cela comprend la capacité exclusive de fixer et de percevoir des droits pour les services de pilotage fournis ou rendus disponibles par l'Administration ou un entrepreneur agissant pour le compte de l'Administration, et l'obligation pour l'Administration de fournir ces services.

En établissant un nouveau droit pour les services de pilotage ou en révisant un droit existant, l'Administration doit se conformer aux 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 financières actuelles et futures de l'Administration à l'égard de la prestation de services de pilotage obligatoires. Conformément à ces paramètres, le Conseil approuve le montant et le moment de l'établissement ou de la modification des droits de service payables par les clients. Le Conseil approuve également le budget annuel de l'Administration lorsque les montants à recouvrer au moyen de droits de service sont déterminés pour l'année suivante.

De plus, l'Administration effectue un exercice de consultation préalable avec des parties prenantes de l'industrie avant l'approbation et la publication de l'Avis. Un résumé du processus de consultation préalable est fourni dans le présent Document.

Conformément à l'article 33.2 de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration planifie ses activités de façon à être financièrement autonome et, d'après des projections raisonnables et prudentes, à ne pas générer des revenus dépassant ses obligations financières actuelles et futures associées à la prestation de services de pilotage obligatoires. Les obligations financières sont les suivantes :

- a. les coûts d'entretien et d'exploitation;
- b. les frais d'administration et de gestion;
- c. le service de la dette et les obligations financières liées aux contrats d'emprunt de capitaux;
- d. les coûts en capital et dépenses d'amortissement des biens immobilisés;
- e. les obligations financières liées au maintien d'une cote de crédit acceptable;
- f. les obligations fiscales;
- g. les paiements au ministre pour les coûts associés à l'exécution de la *Loi sur le pilotage*, notamment l'élaboration de règlements, et au contrôle d'application de celle-ci;
- h. un fonds de prévoyance pour des dépenses futures;
- i. tout autre coût déterminé selon les principes comptables recommandés par Comptables professionnels agréés du Canada ou ses ayants droit.

Les états financiers annuels et trimestriels de l'Administration et l'analyse de la direction connexe fournissent des renseignements supplémentaires concernant les revenus et les dépenses de l'Administration. Ces documents sont disponibles à l'adresse suivante : <https://www.ppa-app.gc.ca/fr>.

2. VOLUMES D'AFFECTATIONS

En élaborant les perspectives concernant les volumes d'expédition, la principale source de renseignements considérée est les estimations fournies par les opérateurs de terminaux. De plus, une analyse des tendances historiques du trafic est comparée aux estimations afin d'obtenir un plus grand niveau de précision. Des prévisions concernant les indicateurs macroéconomiques sont également utilisées lorsqu'une corrélation a été démontrée entre l'indicateur et les variations du volume de trafic.

Ces dernières années ont été difficiles en raison de l'incidence de la pandémie de la COVID-19 sur le commerce mondial et les trajets de navigation, notamment l'annulation de la saison de croisières en 2020 et 2021. Les affectations pour 2021 étaient de 12 089, soit 5,1 % de moins par rapport à 2020. En ce début d'année 2022, nous continuons à faire face aux effets de la pandémie et à l'incertitude qu'elle entraîne. Les volumes d'affectations en janvier et février 2022 ont été de 14 % inférieurs à la même période en 2021. Nous faisons preuve d'un optimisme prudent quant au retour des navires de croisières en 2022, bien qu'à un niveau réduit par rapport aux chiffres d'avant la pandémie.

Nos prévisions pour 2022 reflètent l'apport de sources de l'industrie sur le volume d'expédition prévus et comprennent l'hypothèse que les navires de croisière reviendront à 75 % des niveaux pré-pandémiques. Le tableau suivant présente les hypothèses de l'Administration concernant le trafic historique par zone géographique d'activité et reflète les hypothèses de prévision pour 2022. Le volume total du trafic pour 2022 devrait augmenter de 1,6 % par rapport à 2021 avec le retour prévu des navires de croisière.

Région	Volume réel d'affectations par année avec les estimations pour 2022					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022P
Sud	10 648	10 523	10 293	9 905	9 561	9 706
Fleuve Fraser	1 159	1 130	1 158	949	988	988
Rupert	1 166	1 291	1 405	1 515	1 259	1 215
Nord	496	521	535	367	281	375
Affectations totales	13 469	13 465	13 391	12 736	12 089	12 284

3. SITUATION FINANCIÈRE ATTENDUE DE L'ADMINISTRATION

Cette section comprendra des observations concernant la situation financière attendue de l'Administration avec la structure proposée suivante :

- Discussion concernant les dépenses prévues :
 - Résumé des dépenses prévues;
 - Tableau des prévisions réelles pour les années précédentes et l'année en cours;
 - Détails des changements importants entre les prévisions réelles pour les années précédentes et l'année en cours.
- Discussion concernant le programme d'immobilisations :
 - Résumé des dépenses en immobilisations prévues;
 - Détails concernant les éléments importants du programme d'immobilisations;
 - Résumé de la proportion du programme d'immobilisations qui nécessitera un financement externe.

En raison des volumes projetés indiqués à la section 2 ci-dessus, l'Administration prévoit que les dépenses pour 2022 seront de 98,4 millions de dollars. Il s'agit d'une augmentation de 13,8 % par rapport à 2021 et, comme indiqué ci-dessous, cela est principalement dû aux coûts relatifs au retour des navires de croisière et à une augmentation des coûts de formation des pilotes, car nous rattrapons les formations reportées de 2020.

Dépenses d'exploitation (000 \$)	2020	2021	2022
	Données réelles	Données réelles	Prévisions
Contrats côtiers	54 494 \$	52 743 \$	59 330 \$
Salaires et avantages sociaux des pilotes salariés	2 978	3 244	3 456
Coûts des bateaux-pilotes	8 843	9 816	11 154
Transport des pilotes	8 233	9 508	7 542
Salaires et avantages sociaux (répartition, comptes et gestion)	4 621	4 851	5 160
Formation	477	1 934	2 952
Amortissement	1 653	1 624	2 124

Dépenses d'exploitation (000 \$)	2020 Données réelles	2021 Données réelles	2022 Prévisions
Autres dépenses (loyer, fournitures, services professionnels, unités de pilotage portables et simulateur)	1 858	2 050	2 399
Frais d'administration de la Loi sur le pilotage	275	729	755
Dépenses d'exploitation totales	83 432 \$	86 499 \$	94 872 \$

Analyse des dépenses

On s'attend à ce que les dépenses augmentent comme suit en 2022, en fonction des inducteurs de coûts indiqués ci-dessous :

- On s'attend à ce que les coûts des contrats côtiers et des rappels augmentent de 6,6 millions en 2022. Cette augmentation est principalement due à :
 - une augmentation des volumes de 1,6 % par rapport à 2021 en raison du retour prévu des navires de croisière;
 - une augmentation de 4,2 % du décaissement pour le taux de frais d'unité de pilotage;
 - une augmentation de 4,2 % du décaissement pour le taux de frais horaires;
- On s'attend à ce que les coûts des bateaux-pilotes augmentent de 1,3 million de dollars en raison des coûts relatifs aux navires de croisières.
- On s'attend à ce que les coûts de transport des pilotes diminuent de 2,0 million de dollars, car nous prévoyons de revenir à l'utilisation de vols réguliers pour transporter les pilotes. Nous avons utilisé des vols affrétés plus coûteux tout au long de l'année 2021 pour assurer la sécurité et la disponibilité des pilotes pendant la pandémie.
- On s'attend à ce que les salaires et avantages sociaux augmentent de 0,3 million, en raison du fait que les hausses salariales des conventions collectives sont liées à l'indice des prix à la consommation pour l'année précédente, qui était de 3,8 % en 2021.
- On s'attend à ce que les coûts de formation augmentent de 1,0 million de dollars en 2022. Cela est principalement dû à l'arriéré des formations suspendues en 2020 et qui ont été reportées.
- On s'attend à ce que les coûts d'amortissement augmentent de 0,5 million de dollars en 2022, car nous commençons à amortir les récentes dépenses en immobilisations du nouveau bateau-pilote, du nouveau système de répartition et de comptabilité et des nouvelles unités de pilotage portables pour les apprentis.
- On s'attend à ce que les autres coûts augmentent de 0,3 million de dollars en 2022, alors que l'Administration reprendra les projets qui avaient été mis en veille précédemment.

Projets d'immobilisations

L'Administration s'attend à ce que son programme d'immobilisations nécessite des dépenses de 2,2 millions de dollars en 2022, principalement liées au développement d'un nouveau système de répartition et de comptabilité.

Le projet de nouveau système de répartition et de comptabilité a débuté en 2020 et entrera en vigueur en 2022. Le système de répartition et de comptabilité remplacera l'ancien système de l'Administration et améliorera grandement la vitesse à laquelle les factures pourront être émises à nos clients. On s'attend à ce que les dépenses en immobilisations associées à ce système en 2022 soient de 1,0 million de dollars.

L'Administration, en partenariat avec la BCCP, investira dans une expansion considérable de la capacité du simulateur existant. Deux nouvelles passerelles seront acquises en 2022, dont le coût de 1,0 million de dollars sera partagé équitablement avec la BCCP.

Tous les coûts en capital restants sont de moindre importance et comprennent des réparations aux bâtiments, de l'équipement de communication, des unités de pilotage portables et d'autres éléments totalisant 0,7 million de dollars.

L'Administration a l'intention d'utiliser des réserves existantes pour financer ces dépenses en immobilisations.

4. LIQUIDITÉS ET RÉSERVES

Cette section présentera des observations concernant les liquidités et les réserves prévues de l'Administration avec la structure proposée suivante :

- Justification du solde de liquidités prévu
- Résumé du niveau de liquidités nécessaire pour assurer la continuité des activités;
- Tableau des prévisions réelles des années précédentes et de l'année en cours;
- Discussion concernant le solde de réserves.

Les droits de service sont fixés en fonction des obligations financières de l'Administration, qui tiennent compte des volumes projetés et des dépenses prévues. Puisque les revenus et les dépenses réels différeront de ces estimations, des méthodes pour accumuler les écarts sont requises afin d'atténuer les risques potentiels pour l'Administration dus à des interruptions des activités.

Il existe également un besoin d'absorber des facteurs imprévisibles, en particulier les fluctuations des volumes de trafic résultant d'événements imprévus (p. ex., de la neige sur les voies ferrées causant des retards importants dans l'acheminement des céréales aux terminaux ou des décisions politiques entraînant des changements temporaires dans les volumes d'échanges et d'expéditions).

Comme discuté plus en détail à la section 5, en déterminant le niveau de droits de service requis, l'Administration tient compte de ses obligations financières actuelles et futures. Entre autres enjeux, les éléments suivants sont pris en considération en établissant les droits de service :

- les obligations financières de l'Administration et la mesure dans laquelle les coûts d'exploitation sont variables;
- les futurs coûts en capital attendus et la mesure dans laquelle des emprunts sont introduits;
- le solde actuel et anticipé du compte de liquidités et de placement.

Les soldes de l'actif à court terme de l'Administration, y compris les liquidités et les placements à court terme, par rapport au passif à court terme, sont présentés ci-dessous. Les montants sont en date de la fin de chaque année :

(en 000 \$)	2019 <i>Données réelles</i>	2020 <i>Données réelles</i>	2021 <i>Données réelles</i>	2022 <i>Prévisions</i>
Liquidités	9 014 \$	7 707	6 594	5 206
Placements	829	1 258	1 170	1 470
Autres actifs à court terme	6 657	5 852	6 224	6 478
Actifs à court terme	16 500 \$	14 817	13 988	13 154
Passifs à court terme	(12 874)	(13 747)	(13 291)	(14 206)
Capital d'exploitation net	3 626 \$	1 070	697	(1 052)
Ratio des actifs à court terme sur les passifs à court terme	1.28	1.08	1.05	0.93

La diminution du solde de liquidités de 1,4 million de dollars prévu pour 2022 est un résultat des dépenses d'immobilisations en 2022 qui seront financées à partir de liquidités existantes plutôt que par de nouveaux emprunts.

L'Administration a l'intention d'ajouter un montant de 0,6 million de dollars à son compte de placement en 2022, dont 0,3 million de dollars seront à court terme (d'échéance à moins d'un an). Il convient de noter que le compte de placement est maintenu pour permettre à l'Administration de payer toutes ses obligations envers le personnel et les pilotes ou de poursuivre ses activités pendant une période pouvant aller jusqu'à six mois en cas d'événement de force majeure. Ces réserves aident également à assurer une certaine stabilité des droits de pilotage d'un an à l'autre.

L'objectif à long terme de l'Administration est de maintenir son solde de liquidités entre environ 5 à 7 millions de dollars et un ratio de liquidité générale de 1,25.

L'examen et la détermination d'un fonds de prévoyance approprié, qui comprend les liquidités et les réserves, doivent être entrepris sur une base annuelle et seront pris en compte dans l'établissement des futurs droits de service payables par les clients.

5. RÉVISION PROPOSÉE AUX TARIFS DES DROITS DE SERVICE

Cette section comprendra des observations concernant les tarifs des droits de pilotage proposés par l'Administration avec la structure proposée suivante :

- Base pour la détermination des modifications tarifaires;
- Tableau des modifications tarifaires proposées;
- Observations concernant les modifications tarifaires.

L'Administration détermine les modifications tarifaires requises de la façon suivante :

- Elle détermine les volumes comme indiqué à la section 2;
- Elle détermine les dépenses en fonction des volumes et des exigences contractuelles et comme indiqué à la section 3;
- Elle détermine les dépenses en immobilisations et le financement comme indiqué à la section 3;
- Elle détermine les réserves et les liquidités requises comme indiqué à la section 4;
- Elle détermine le tarif requis pour atteindre les objectifs ci-dessus.

Les modifications aux droits de pilotage, dont l'entrée en vigueur est proposée pour le 5 juin 2022, sont calculées pour chaque service, comme indiqué au tableau suivant :

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

L'augmentation de 4,8 % des tarifs horaires de base et d'unité, de 3,8 % des autres droits et de 225 \$ du droit supplémentaire temporaire en 2022 s'explique par les augmentations projetées à la structure de coûts de base de l'Administration et le report des coûts de formation de 2020 à 2022. L'augmentation du tarif de base et des autres droits se traduit par 2,3 millions de dollars sur sept mois en 2022 ou une moyenne de 321 \$ par affectation. L'augmentation du droit supplémentaire temporaire en raison de la COVID-19 de 225 \$ par affectation devrait générer des produits additionnels de 1,6 million de dollars en 2022 (à compter de juin) et dépendra du retour des navires de croisière. Si la reprise est meilleure que prévu, ce droit temporaire pourrait être ajusté et réduit.

RÉVISIONS PROPOSÉES AUX TARIFS

Description		Tarifs actuels (2021)	Tarif de base proposé	% de changement vs tarif de base existant
Navire jusqu'à 226 m				
Frais d'unité de pilotage		4,7951	5,0253	4,8 %
Navire de plus de 226 m				
Frais d'unité de pilotage		4,1843	4,3851	4,8 %
Frais de jauge brute		0,012218	0,012804	4,8 %
Navire-citerne remorqué avec un port en lourd de plus de 39 999 tonnes				
Frais d'unité de pilotage		7,1930	7,5383	4,8 %
Navire-citerne remorqué de plus de 226 m avec un port en lourd de plus de 39 999 tonnes				
Frais d'unité de pilotage		6,2766	6,5779	4,8 %
Frais de jauge brute		0,01835	0,01923	4,8 %
Frais d'unité de pilotage – navire mort		9,5902	10,0506	4,8 %
Autres droits				
Droit supplémentaire temporaire en raison de la COVID-19		175,00	400,00	129 %
Droits horaires		240,69	252,24	4,8 %
Droit minimum		1 114,51	1 168,01	4,8 %
Droit d'annulation		962,78	1 008,97	4,8 %
Droits à l'extérieur de la région				
Par heure		240,69	252,24	4,8 %
Embarquement/débarquement à Anacortes, Bellingham, Cherry Point ou Ferndale		2 150,40	2 253,62	4,8 %
Embarquement/débarquement à d'autres endroits à l'extérieur de la région		2 867,57	3 005,21	4,8 %
Droits de déplacement				
Havre ou port		184,48	191,49	3,8 %
Fleuve Fraser		177,57	184,32	3,8 %
Nord		1 829,84	1 899,37	3,8 %
Prince Rupert		578,83	600,83	3,8 %
Sud		578,83	600,83	3,8 %
Toute zone, lorsque le pilote a commencé à se déplacer et que l'affectation est annulée		184,48	191,49	3,8 %
Île Pine		5 784,73	6 004,55	3,8 %
Droits pour bateau-pilote				
Haut-fond Brotchie		466,40	484,12	3,8 %
Sand Heads		1 866,79	1 937,73	3,8 %
Îles Triple		2 421,91	2 513,94	3,8 %
Cap Beale		7 299,30	7 576,67	3,8 %
Île Pine		4 492,21	4 662,91	3,8 %

Description		Tarifs actuels (2021)	Tarif de base proposé	% de changement vs tarif de base existant
Entrée du port de Nanaimo		939,99	975,71	3,8 %
Prince Rupert — postes de mouillage 8 et 9		652,24	677,03	3,8 %
Prince Rupert — postes de mouillage 10 à 31		1 105,44	1 147,45	3,8 %
Droit d'immobilisations pour bateau-pilote		102,50	106,40	3,8 %
Autres droits				
Droit pour retard		240,69	252,24	4,8 %
Droits pour l'exécution d'une commande donnée à bref avis				
• Ordre donné avec un avis de moins de 10 heures entre 6 h et 17 h 59		962,78	1 008,97	4,8 %
• Ordre donné avec un avis de moins de 10 heures entre 18 h et 5 h 59		1 925,55	2 017,94	4,8 %
Droit pour navire à capacité limitée		1 809,74	1 896,61	4,8 %
Droit de port éloigné		5 804,33	6 082,94	4,8 %
Droit de technologie		51,25	53,20	3,8 %
Droit d'administration de la <i>Loi sur le pilotage</i>		57,00	59,17	3,8 %

Les modifications proposées de ces tarifs entreraient en vigueur le 5 juin 2022.

6. JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION PAR RAPPORT AUX PARAMÈTRES DE PERCEPTION DES DROITS ET À L'ÉVALUATION DE LA RENTABILITÉ

L'Administration doit respecter les paramètres suivants en établissant ou en révisant les droits de pilotage :

- les redevances de pilotage sont établies et révisées conformément à une méthode de calcul claire qui a été établie et publiée par l'Administration et qui énonce les conditions applicables à ces redevances;
- les redevances de pilotage sont conçues de façon à ne pas encourager les usagers à adopter des pratiques qui portent atteinte à la sécurité pour en éviter le paiement;
- les redevances de pilotage s'appliquent de la même façon aux usagers ou navires canadiens et aux usagers ou navires étrangers;
- les redevances de pilotage fixées par une Administration doivent lui permettre le financement autonome de ses opérations et être équitables et raisonnables;
- le taux des redevances de pilotage ne peut être tel que les recettes anticipées, d'après des prévisions raisonnables et prudentes, dépassent les obligations financières courantes et futures de l'Administration associées à la prestation de services de pilotage obligatoires.

Les principes qui régissent l'établissement de nouveaux droits ou la révision de droits existants par l'Administration sont énoncés à l'article 33.2 de la *Loi sur le pilotage*. Chacun des principes est présenté ci-dessous en italique, suivi d'une explication de la façon dont l'Avis se conforme au principe en question.

33.2 (1) a. les redevances de pilotage sont établies et révisées conformément à une méthode de calcul claire qui a été établie et publiée par l'Administration et qui énonce les conditions applicables à ces redevances;

L'Avis, requis en vertu de l'article 33.3 de la *Loi sur le pilotage*, a été publié sur le site Web de l'Administration. De plus, l'Administration a envoyé une copie de l'Avis à toutes les associations connues et concernées de l'industrie. Sur la base de ces renseignements, toute personne assujettie aux droits de l'Administration peut calculer le montant qui serait payable pour une affectation de pilotage donnée.

33.2 (1) b. les redevances de pilotage sont conçues de façon à ne pas encourager les usagers à adopter des pratiques qui portent atteinte à la sécurité pour en éviter le paiement;

Pour toute affectation donnée, les droits de l'Administration ne sont pas structurés de sorte que la sécurité risque d'être affectée. Puisque les services de pilotage sont obligatoires pour tout navire commercial de 350 tonneaux de jauge brute ou plus qui navigue dans les eaux de pilotage canadiennes, les usagers n'ont pas d'autre choix que d'utiliser les services d'un pilote. De plus, la structure des droits de l'Administration est telle que la majeure partie d'un droit n'est pas liée au temps ou à l'itinéraire, mais plutôt aux dimensions inaltérables du navire qui ne changent pas d'un voyage à l'autre.

33.2 (1) c. les redevances de pilotage s'appliquent de la même façon aux usagers ou navires canadiens et aux usagers ou navires étrangers;

Les droits proposés pour une affectation ne font pas de distinction entre un navire canadien ou étranger.

33.2 (1) d. les redevances de pilotage fixées par une Administration doivent lui permettre le financement autonome de ses opérations et être équitables et raisonnables;

Les droits proposés sont basés sur une dotation de coûts d'exploitation et de capital, qui permettent à l'Administration de remplir son mandat et d'être financièrement autonome. Les augmentations sont justes et raisonnables étant donné les coûts d'exploitation croissants, combinés aux nouveaux droits involontaires perçus par Transports Canada auprès de l'Administration.

33.2 (1) e. le taux des redevances de pilotage ne peut être tel que les recettes anticipées, d'après des prévisions raisonnables et prudentes, dépassent les obligations financières courantes et futures de l'Administration associées à la prestation de services de pilotage obligatoires;

Les droits de l'Administration sont établis de façon à recouvrer les dépenses de la société d'État après déduction des autres revenus déterminés conformément aux normes internationales

d'information financière (« NIIF ») et les coûts associés au respect de certaines obligations financières, comme décrit au paragraphe 33.2 de la *Loi sur le pilotage*.

7. DÉTERMINATION DES DROITS

L'objectif de l'Administration en déterminant les droits est de viser l'autonomie financière de chaque zone et de chaque port à long terme. Les taux sont établis pour chaque port afin d'atteindre cet objectif. Cela vise à réduire au minimum l'interfinancement entre les parties prenantes.

Les droits sont appliqués pour une affectation de pilotage en fonction de la taille, du temps et du type de déplacement. Les définitions sont indiquées ci-dessous :

Administration L'Administration de pilotage du Pacifique. (*Authority*)

affectation Affectation d'un pilote pour prendre la conduite d'un navire dans la zone. (*assignment*)

affectation nord Affectation dans la partie de la zone située au nord de la passe Seymour ou sur la côte ouest de l'île de Vancouver, à l'exclusion de la baie Barkley et l'inlet Alberni, au cours de laquelle un navire entre ou quitte un havre ou un port ou traverse cette partie de zone. (*northern assignment*)

affectation Prince Rupert Affectation, autre qu'une affectation dans un havre ou port, dans la partie de la zone située entre la station d'embarquement des îles Triple et soit le port de Prince Rupert, soit les havres de Porpoise Harbour ou de Port Simpson. (*Prince Rupert assignment*)

affectation sud Affectation, autre qu'une affectation dans un havre ou port, dans la partie de la zone située dans la baie Barkley et l'inlet Alberni et dans la zone située au sud de la passe Seymour, au cours de laquelle un navire entre ou quitte un havre ou un port ou traverse cette partie de zone. (*southern assignment*)

affectation dans un havre ou port Affectation qui a lieu entièrement dans un havre ou un port où est située la base d'un pilote. (*harbour or port assignment*)

bateau-pilote Bateau au service de l'Administration. (*pilot boat*)

havre Endroit visé à la partie 1 de l'annexe 1 du Guide du client sur les droits, publié sur le site Web de l'Administration. (*harbour*)

largeur du navire Distance maximale exprimée en mètres et en centimètres entre les faces externes des bordées extérieures du navire. (*breadth of the ship*)

longueur hors tout Distance totale exprimée en mètres et en centimètres entre les extrémités extérieures de la coque d'un navire. (*overall length*)

navire à capacité limitée Navire qui ne peut fonctionner au régime maximal de manœuvre en tours par minute ou navire qui, en raison d'opérations d'entretien effectuées sur ses machines alors qu'il se trouvait dans un port, requiert plus d'une heure pour atteindre ce régime. (*restricted ship*)

navire mort Navire normalement automoteur qui n'a pas l'usage de son appareil moteur. (*dead ship*)

port Endroit visé à la partie 2 de l'annexe 1 du Guide du client sur les droits, publié sur le site Web de l'Administration. (*port*)

région Région de l'Administration définie à l'annexe de la [Loi sur le pilotage](#). (*Region*)

tirant d'eau Profondeur maximale de la partie submergée du navire, exprimée en mètres et en centimètres, au moment de la prestation des services de pilotage. (*draught*)

unité de pilotage S'entend du chiffre qu'on obtient en multipliant la longueur hors tout du navire par sa largeur et son tirant d'eau au cours de l'affectation, et en divisant le résultat par 100. (*pilotage unit*)

zone L'ensemble des zones de pilotage obligatoire décrites à l'article 3 du [Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique](#). (*Areas*)

Calculs

Veuillez noter que toutes les références aux « annexes » ci-dessous concernent les annexes figurant dans le Guide du client sur les droits de l'Administration, publié sur son site Web.

Zones de pilotage obligatoire — Aller simple pour un navire de moins de 226 m

Le droit pour un navire autre qu'un navire mort pour un aller simple dans une zone de pilotage obligatoire est calculé de la façon suivante :

où :

- UP :** l'unité de pilotage (longueur hors tout x largeur du navire x tirant d'eau)/100
- DU :** le droit unitaire établi à l'annexe 2, colonne 3
- DH :** le droit horaire établi à l'annexe 3, article 1, colonne 2
- DTE :** le droit de temps excédentaire établi à l'annexe 3, article 2, colonne 2
- BP :** frais pour le bateau-pilote établis à l'annexe 7, colonne 2
- DC :** droit relatif au carburant établi à l'annexe 8
- DRBP :** droit de remplacement de bateau-pilote établi à l'annexe 7, colonne 3
- DP :** dépense du pilote établie à l'annexe 6
- T :** droit de technologie établi à B. Barème des droits, article o, numéro 20
- FALP :** frais d'administration de la *Loi sur le pilotage*
- DST :** droit supplémentaire temporaire établi à B. Barème des droits, article d, numéro 7

$$(UP \times DU) + DH + BP + DC + DRBP + DP + T + FALP + DST$$

Si le navire dépasse 8 heures avec un deuxième pilote :

$$(UP \times DU) + DH + DH + BP + DC + DRBP + DP + DP + T + FALP + DST$$

Si le navire dépasse 8 heures sans deuxième pilote :

$$(UP \times DU) + DH + DTE + BP + DC + DRBP + DP + T + FALP + DST$$

Zones de pilotage obligatoire – Aller simple pour un navire de 226 m ou plus

où :

- UP :** l'unité de pilotage (longueur hors tout x largeur du navire x tirant d'eau)/100
- DU :** le droit unitaire établi à B. Barème des droits, section 2.C.6.2(a)
- JB :** la jauge brute du navire
- FJB :** frais de jauge brute établis à B. Barème des droits, section 2.C.6.2(b)
- DH :** droit horaire établi à l'annexe 3, article 1, colonne 2
- DTE :** droit de temps excédentaire établi à l'annexe 3, article 2, colonne 2
- BP :** frais pour le bateau-pilote établis à l'annexe 7, colonne 2
- DC :** droit relatif au carburant établi à l'annexe 8
- DRBP :** droit de remplacement de bateau-pilote établi à l'annexe 7, colonne 3
- DP :** dépense du pilote établie à l'annexe 6
- T :** droit de technologie établi à B. Barème des droits, article o, numéro 20
- FALP :** frais d'administration de la *Loi sur le pilotage*
- DST :** droit supplémentaire temporaire établi B. Barème des droits, article d, numéro 7

$$(UP \times DU) + (JB \times FJB) + DH + BP + DC + DRBP + DP + T + FALP + DST$$

Si le navire dépasse 8 heures avec un deuxième pilote :

$$(UP \times DU) + (JB \times FJB) + DH + DH + BP + DC + DRBP + DP + DP + T + FALP + DST$$

Si le navire dépasse 8 heures sans deuxième pilote :

$$(UP \times DU) + (JB \times FJB) + DH + DTE + BP + DC + DRBP + DP + T + FALP + DST$$

Zones de pilotage obligatoire – Aller simple pour un navire mort

Le droit pour un navire mort pour un aller simple dans une zone de pilotage obligatoire est calculé de la façon suivante :

où :

- UP :** l'unité de pilotage (longueur hors tout x largeur du navire x tirant d'eau)/100
- AUP :** autre unité de pilotage (UP + DU) établie à l'annexe 2, article 2, colonne 3
- DU :** le droit unitaire établi à l'annexe 2, article 1, colonne 3
- DH :** droit horaire établi à l'annexe 3, article 1, colonne 2
- DTE :** droit de temps excédentaire établi à l'annexe 3, article 2, colonne 2
- BP :** frais pour le bateau-pilote établis à l'annexe 7, colonne 2
- DC :** droit relatif au carburant établi à l'annexe 8
- DRBP :** droit de remplacement de bateau-pilote établi à l'annexe 7, colonne 3

DP : dépense du pilote établie à l'annexe 6
T : droit de technologie établi à B. Barème des droits, article o, numéro 20
FALP : frais d'administration de la *Loi sur le pilotage*
DST : droit supplémentaire temporaire établi à B. Barème des droits, article d, numéro 7

$$(UP \times DU) + AUP + DH + BP + DC + DRBP + DP + T + FALP + DST$$

8. COÛT DES SERVICES

L'Administration enregistre les coûts pour les services de pilotage fournis conformément aux NIIF. Il existe actuellement deux centres de service à l'intérieur de la région dont l'Administration est responsable. Les pilotes du fleuve Fraser (pilotes salariés) couvrent la zone 1 et les pilotes de la BC Coast Pilots couvrent les zones 2 à 5 et sont brevetés pour l'ensemble de la zone. Les services de bateaux-pilotes et les installations sont localisés, et d'autres coûts sont générés par des affectations de pilotage spécifiques. Les coûts partagés comprennent les frais généraux d'administration, les coûts du centre de répartition et les coûts de formation, et ils sont imputés en fonction de trois centres, qui sont : la formation des pilotes brevetés pour le fleuve Fraser, la formation des pilotes brevetés pour la côte de la Colombie-Britannique et la formation des apprentis-pilotes.

a) Méthodologie d'imputation des coûts

Pilotage côtier

Les coûts de pilotage côtier sont variables dans la mesure où les dépenses dépendent du nombre d'affectations effectuées dans les zones 2 à 5. L'Administration rémunère uniquement les pilotes de la côte de la Colombie-Britannique lorsqu'ils effectuent des affectations. Ces coûts, y compris le coût des rappels, sont tous variables.

Pilotage sur le fleuve Fraser

Les coûts de pilotage sur le fleuve Fraser sont une combinaison de coûts fixes et de coûts variables avec des salaires fixes et des coûts variables pour les heures supplémentaires et les rappels en fonction du volume d'affectations et du moment.

Bateaux-pilotes

En déterminant les droits et en mesurant les résultats subséquents, les coûts directs pour les ressources disponibles dans la zone sont appliqués au centre de service individuel en fonction de l'emplacement des bateaux-pilotes et des activités de répartition. Ces coûts comprennent :

- les coûts des bateaux-pilotes et les services d'équipage;
- les coûts des quais et structures locaux;
- les coûts d'amortissement et de financement liés aux éléments ci-dessus;
- les communications et autre équipement liés aux éléments ci-dessus.

Les coûts variables pour les bateaux-pilotes engendrés par l'activité dans la zone donnée sont aussi imputés au centre où ils ont été engagés. Ces coûts comprennent le carburant du bateau-pilote.

Autres coûts

Les coûts qui ne sont pas attribuables à un centre de service ou à un groupe en particulier sont imputés proportionnellement à leurs coûts directement affectés, comme le fleuve Fraser.

b) Processus d'imputation des coûts

Des budgets individuels sont élaborés pour chaque centre de coûts en utilisant les coûts réels de l'année précédente comme base et en travaillant avec l'industrie pour déterminer les volumes et les affectations attendus pour l'année suivante. Ces coûts sont ensuite ajustés en fonction des changements et des engagements contractuels, des modifications planifiées aux ressources de la zone et des changements attendus dans le niveau d'activité.

- Les frais des pilotes pour la côte et le fleuve Fraser sont imputés conformément aux ententes en vigueur et au nombre d'affectations attendu pour chaque centre.
- Les coûts des bateaux-pilotes et les dépenses d'équipage sont des ressources locales et sont des coûts attribués à ce centre de coûts.
- Les quais, les installations d'entreposage et les bureaux des pilotes et des équipages locaux ont des coûts qui sont aussi attribués directement au centre de coûts concerné.
- Les actifs ci-dessus ont aussi des coûts d'amortissement et de financement qui leur sont attribués directement.

Les coûts variables pour chaque station, y compris les coûts relatifs au carburant des bateaux-pilotes et les coûts de déplacement, sont prévus au budget en fonction d'une prévision du nombre d'affectations. L'Administration utilise de nombreuses sources d'information pour prédire les niveaux de trafic. Les tendances du trafic des années précédentes sont combinées à des renseignements fournis par l'industrie, les terminaux, les ports et les associations.

Les coûts imputés sont déterminés en élaborant des budgets pour l'administration, la répartition et la formation. Ces budgets sont basés sur les coûts historiques, les ententes contractuelles et les déclencheurs de besoins de formation. Ces coûts sont ensuite attribués aux centres de service en fonction des niveaux de ressources et d'activité de chacun.

9. CONSULTATION

Des consultations sous diverses formes ont eu lieu avec les parties concernées tout au long de 2021 et au début de 2022. Des séances de consultation formelles ont été tenues en personne ou par vidéoconférence pour les parties prenantes suivantes pendant une période de consultation avant la publication de l'Avis.

Chamber of Shipping BC :

Rencontres mensuelles avec les associations d'industrie, ainsi que les rencontres concernant les droits de service les 10 et 15 février et le 2 mars 2022.

Fédération maritime du Canada :

Rencontres mensuelles avec les associations d'industrie, ainsi que les rencontres concernant les droits de service les 10 et 17 février et le 2 mars 2022.

ISAC : Rencontres mensuelles avec les associations d'industrie, ainsi que les rencontres concernant les droits de service les 10 et 16 février et le 2 mars 2022.

CLIA : Rencontres mensuelles avec les associations d'industrie, ainsi que les rencontres concernant les droits de service les 10 et 17 février et le 2 mars 2022.

En plus, l'Administration partage ouvertement ses résultats financiers lors des rencontres mensuelles avec les associations d'industrie.

Des solutions de rechange aux augmentations tarifaires ont été présentées, le cas échéant, et la rétroaction des participants a été encouragée. Pour divers ports et districts, la solution de rechange à l'augmentation des taux des tarifs serait une réduction du nombre de pilotes ou de la disponibilité. Les plus importantes réductions de trafic ont été dues à la COVID-19 et on ne s'attend pas à ce qu'elles se poursuivent à long terme. Par conséquent, il est difficile de réduire le nombre de pilotes sans causer de graves répercussions sur les niveaux de service et l'industrie lorsque la reprise s'amorcera. Les parties prenantes ont indiqué de façon constante que leurs principales préoccupations visent les niveaux de service et ont demandé que le nombre de pilotes soit augmenté à certains endroits et maintenu à d'autres, afin que la disponibilité des pilotes ne soit pas compromise. Les modifications proposées répondraient à ces préoccupations.

10. 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 copies supplémentaires de l'Avis peuvent être obtenues en présentant une demande à l'adresse suivante :

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

*Par courriel : oberkev@ppa-app.gc.ca
Par télécopieur : 604 666-1647
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.