



DÉTAILS ET PRINCIPES CONCERNANT LES DROITS DE PILOTAGE RÉVISÉS PROPOSÉS

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 29 septembre 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 1^{er} janvier 2023.

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 2023.

À l'exception des révisions proposées dans l'Avis, l'ensemble des droits existants et des conditions et calculs connexes, établis dans le *Règlement sur les tarifs de pilotage du Pacifique* (DORS/85-583), seront rétablis sans modification importante dans le Guide du client sur les droits de l'Administration. Une fois que cela aura été effectué, le *Règlement sur les tarifs de pilotage du Pacifique* (DORS/85-583) sera abrogé.

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. Ces observations doivent être reçues par l'Administration au plus tard à **la fermeture des bureaux le 30 octobre 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) Révision proposée aux liquidités et aux 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 de pilotage du Pacifique

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 de l'Administration est établi de manière à lui permettre d'être financièrement autonome.

Le système de gouvernance de l'Administration vise à assurer que l'Administration continue d'être financièrement autonome. 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 coûts 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 et l'analyse de la direction, publiés sur une base trimestrielle et annuelle, fournissent des renseignements détaillés 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

Lors de l'élaboration des perspectives des volumes d'expédition, la principale source d'information considérée sont les estimations fournies par les exploitants de terminaux. De plus, une analyse des modèles de trafic historiques est comparée aux estimations pour obtenir un niveau de précision supplémentaire. Des prévisions d'indicateurs macro-économiques sont également utilisées lorsqu'une corrélation a été démontrée entre l'indicateur et l'évolution du volume de trafic.

L'incertitude causée par la pandémie de COVID-19 au cours des deux dernières années a été remplacée par d'autres facteurs ayant une incidence sur le commerce mondial et les modes d'expédition. Une récession économique imminente déclenchée par la hausse de l'inflation et par conséquent la hausse des taux d'intérêt se combine avec des tensions politiques accrues en Europe et en Asie du Sud-Est et un ralentissement de la croissance économique en Chine. Bien que les affectations depuis le début de l'année jusqu'à la fin août 2022 aient été supérieures de 4,4 % à la même période en 2021, cela était entièrement dû au retour des navires de croisière. Les prévisions des exploitants de terminaux pour 2023 indiquent une baisse potentiellement importante du trafic maritime en 2023.

Le tableau suivant présente le trafic historique de l'Administration par zone géographique d'exploitation et reflète les hypothèses de prévision pour 2022 et 2023. Le volume global d'affectations pour 2023 devrait diminuer de 10 % par rapport aux niveaux de 2022.

Région	Volume d'affectation réel par année avec prévisions pour 2022 et 2023					
	2018	2019	2020	2021	2022P	2023P
Sud	10 523	10 293	9 905	9 561	9 853	8 868
Fleuve Fraser	1 130	1 158	949	988	1 253	849

Rupert	1 291	1 405	1 515	1 259	1 253	1 128
Nord	521	535	367	281	452	407
Affectations totales	13 465	13 391	12 736	12 089	12 501	11 251

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 données réelles des années précédentes, des estimations pour l'année en cours et;
 - Détails des changements importants entre les prévisions réelles de l'année précédente et celles de 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.

Sur la base des volumes projetés dans la section 2 ci-dessus, L'Administration prévoit que les dépenses pour 2023 seront de 105,3 millions de dollars, comme on peut le voir ci-dessous. Cela représente une augmentation de 1,8 % par rapport aux prévisions pour 2022 et est principalement due aux effets de l'inflation, compensés par la baisse des coûts variables due à la baisse prévue des affectations.

Dépenses d'exploitation (000 \$)	Exercice 2021	Exercice 2022	Exercice 2023
	Données réelles	Prévisions	Budget
Honoraires des pilotes côtiers contractuels	52 743	64 669	63 785
Salaires et avantages sociaux	14 186	15 451	16 656
Transport des pilotes	10 297	10 753	9 532
Formation des pilotes	1 935	3 195	3 396
Amortissements	1 623	1 960	4 482
Carburant	1 602	2 849	2 680
Réparations et entretien	1 160	1 318	1 240
Frais d'administration de la <i>Loi sur le pilotage</i>	730	887	969
Autres dépenses	2 223	2 371	2 536
Dépenses d'exploitation totales	86 499	103 453	105 276

Analyse des dépenses

Les dépenses en 2023 devraient augmenter globalement comme suit, sur la base des inducteurs de coûts indiqués ci-dessous :

1. Les coûts des contrats côtiers et des rappels devraient diminuer de 0,9 million de dollars en 2023. Cette diminution est principalement attribuable à :
 - a. une baisse de 10 % des volumes par rapport à 2022 en raison des craintes d'une récession économique ;
 - b. une augmentation de 9,5 % du taux de paiement des droits d'unité de pilotage; et
 - c. une augmentation de 9,5 % du taux de rémunération horaire.
2. Les salaires et avantages sociaux devraient augmenter de 1,2 million de dollars en raison des augmentations salariales dans les conventions collectives liées aux augmentations de l'indice des prix à la consommation pour l'année précédente, qui devrait être de 8,5 % à la fin de 2022.
3. Les coûts de transport des pilotes devraient diminuer de 1,2 million de dollars, car nous utilisons des vols nolisés plus coûteux au début de 2022 pour assurer la sécurité et la disponibilité des pilotes pendant la cinquième vague (variant Omicron) de la pandémie. Nous ne nous attendons pas à ce que ce besoin se reproduise en 2023.
4. Les coûts de formation devraient augmenter de 0,2 million de dollars en 2023, alors que nous achevons de rattraper les formations reportées pendant la pandémie.
5. Les coûts d'amortissement devraient augmenter de 2,5 millions de dollars en 2023, principalement en raison de la mise en place et de l'amortissement d'un droit d'utilisation lié au contrat de services d'hélicoptère pour le transport des pilotes que nous prévoyons de signer en 2023 pour soutenir l'expansion de l'oléoduc et du terminal de TransMountain.

Projets d'immobilisations

L'Administration prévoit que son programme d'immobilisations nécessitera des dépenses de 3,6 millions de dollars en 2022, principalement liées à la remise à neuf de trois de nos bateaux-pilotes plus anciens.

La rénovation des bateaux-pilotes comprend des travaux sur les coques du Chinook et du Pathfinder, et le remplacement des moteurs du Scout, qui sont en fin de vie utile. Le coût total prévu est de 2 millions de dollars.

Les dépenses en immobilisations restantes comprennent des mises à niveau des immeubles et des locaux de bureaux, du matériel de communication, des unités de pilotage portables et d'autres éléments totalisant 1,6 million de dollars.

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

L'Administration s'attend également à conclure une entente en 2023 pour les services d'hélicoptères pour le transport des pilotes vers/depuis les pétroliers au départ du terminal pétrolier agrandi de TransMountain à Burnaby. L'accord est susceptible d'être comptabilisé comme un droit d'utilisation. Les paiements dus au fournisseur de services d'hélicoptère seront financés à partir des recettes d'exploitation. La date de début est soit à la fin de 2023, soit au début de 2024.

4. RÉVISION PROPOSÉE AUX LIQUIDITÉS ET AUX RÉSERVES

Cette section comprendra des commentaires sur les liquidités prévues et les réserves de trésorerie de l'Administration avec la structure proposée suivante :

- Justification du maintien du solde de trésorerie prévisionnel
- Résumé du niveau de trésorerie nécessaire pour fonctionner en tant qu'entreprise en activité
- Tableau de la trésorerie et du fonds de roulement réels pour les années précédentes et prévus pour l'année en cours
- Discussion du solde de la réserve.

Les frais de service sont établis en fonction des besoins financiers de l'Administration, qui tiennent compte des volumes projetés et des dépenses prévues.

Il est également nécessaire d'absorber les facteurs imprévisibles - principalement les fluctuations des volumes de trafic résultant d'événements imprévus (par exemple, la neige sur les voies ferrées entraînant des retards importants dans l'acheminement du grain vers les terminaux ou des décisions politiques entraînant des changements temporaires dans les volumes de commerce et d'expédition).

Comme discuté plus en détail à la section 5, lors de la détermination du niveau des frais de service requis, l'Administration tient compte de ses besoins financiers actuels et futurs. Entre autres questions, les éléments suivants sont pris en compte lors de l'établissement des frais de service :

- Les besoins financiers de l'Administration et la mesure dans laquelle les frais de fonctionnement sont variables;
- Les coûts d'investissement à venir prévus et la mesure dans laquelle l'emprunt est introduit ; et
- Le solde actuel et prévu du compte de trésorerie et de placement.

Les soldes des actifs courants de l'Administration, y compris la trésorerie et les placements courants, par rapport aux passifs courants sont présentés ci-dessous. Les montants sont à la fin de l'année :

	Exercice 2020 Données réelles	Exercice 2021 Données réelles	Exercice 2022 Prévisions	Exercice 2023 Prévisions
Liquidités	7 707	6 594	5 012	4 395
Investissements	1 258	1 170	1 181	1 481
Autres actifs courants	5 852	6 224	5 813	6 743
Actifs courants	14 817	13 988	12 006	12 619
Passifs courants	(13 747)	(13 291)	(12 852)	(18 140)
Fonds de roulement	1 070	697	(846)	(5 521)
Ratio des actifs courants aux passifs courants	1,08	1,05	0,93	0,70

La baisse de 0,4 million de dollars sur l'année du solde de trésorerie prévu pour 2023 est le résultat de dépenses en immobilisations en 2023, qui seront financées à partir des soldes de trésorerie existants, plutôt qu'à partir de nouvelles dettes.

L'Administration a l'intention d'ajouter 0,6 million de dollars à son compte d'investissement en 2023, dont 0,3 million de dollars seront courants (échéance d'ici un an). Le compte d'investissement est maintenu pour permettre à l'Administration de faire face au scénario imprévu où les revenus, nets des coûts variables, sont inférieurs de 25 % aux prévisions. Notre objectif à long terme pour le solde du compte de placement est d'environ 5 à 6 millions de dollars.

L'objectif à long terme de l'Autorité est de maintenir son solde de trésorerie entre environ 5 et 7 millions de dollars et un ratio de fonds de roulement d'au moins 1,0.

L'examen et la détermination d'un plan d'urgence approprié, dans lequel la trésorerie et les réserves sont incluses, sont entrepris annuellement et pris en compte dans l'établissement des redevances d'usage.

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.

En vigueur le 1^{er} janvier 2023, les modifications proposées aux droits de pilotage 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 2023
Tarifs de pilotage basés sur des tarifs horaires ou d'unité	10,5 %	Ajustement	Tous les tarifs sont touchés	6,9 millions \$
Droits des bateaux-pilotes	9,75%	Ajustement	Tous les tarifs sont touchés	1,1 million \$
Droits pour un second pilote ou pilote supplémentaire	80% de la redevance unitaire	Ajustement	Affectations de 8 heures ou moins	0,3 million \$
Frais de d'administration de la <i>Loi sur le pilotage</i>	45,2%	Ajustement	Par affectation	0,2 million \$
Autres droits	8,5%	Ajustement	Tous les droits sont affectés	1 million \$
Effet total				9,5 millions \$

L'augmentation de 10,5 % des taux horaires et unitaires de base, de 9,75% des droits de bateau-pilote, et de 8,5 % des autres droits en 2023 est attribuable aux augmentations prévues de la structure des coûts de base de l'Administration.

La modification des frais de second pilote est nécessaire pour aligner plus étroitement les frais de service pour les seconds pilotes sur le paiement correspondant en vertu de notre contrat avec la BCCP. Actuellement, les frais de service pour un deuxième pilote ou un pilote supplémentaire sont basés sur les heures seulement, alors que le montant payable en vertu du contrat de l'Administration avec la BCCP est basé sur les heures plus 80 % des frais unitaires pour chaque pilote supplémentaire. L'Administration propose de commencer à facturer non seulement les heures, mais également 80 % de la redevance unitaire pour chaque pilote supplémentaire pour les affectations qui seraient normalement effectuées en huit heures ou moins, qui ne sont pas des navires-citernes remorqués. Les affectations de plus de huit heures doivent, en vertu du Règlement général sur le pilotage (art. 25.15), avoir deux pilotes et l'Administration ne propose aucune modification des frais de service pour ces affectations.

Les frais de service proposés pour l'administration de la *Loi sur le pilotage* sont fondés sur l'attribution des frais d'administration de Transports Canada à l'Administration. Cela a augmenté pour 2022/23 et, combiné à un nombre inférieur d'affectations prévues pour 2023 sur lesquelles l'Administration pourrait recouvrir les coûts, cela se traduit par une augmentation inhabituellement élevée par affectation.

L'augmentation totale estimée des frais de 9,5 millions de dollars se traduit par une moyenne d'environ 844 \$ par affectation.

RÉVISIONS PROPOSÉES AUX TARIFS

Description		Tarifs actuels \$	Tarif de base proposé \$	% de changement vs tarif de base existant
Navire jusqu'à 226 m				
Frais d'unité de pilotage		5,0253	5,5530	10,5%
Navire de plus de 226 m				
Frais d'unité de pilotage		4,3851	4,8455	10,5%
Frais de jauge brute		0,012804	0,014148	10,5%
Navire-citerne remorqué avec un port en lourd de plus de 39 999 tonnes				
Frais d'unité de pilotage		7,5383	8,3298	10,5%
Navire-citerne remorqué de plus de 226 m avec un port en lourd de plus de 39 999 tonnes				
Frais d'unité de pilotage		6,5779	7,2686	10,5%
Frais de jauge brute		0,01923	0,02125	10,5%
Frais d'unité de pilotage – navire mort		10,0506	11,1059	10,5%
Autres droits				
Droit supplémentaire – frais de quart à la passerelle en raison de la COVID-19		400,00	400,00	No change
Droits horaires		252,24	278,73	10,5%
Droit minimum		1 168,01	1 290,65	10,5%
Droit d'annulation		1 008,97	1 114,91	10,5%
Droits à l'extérieur de la région				
Par heure		252,24	278,73	10,5%
Embarquement/débarquement à Anacortes, Bellingham, Cherry Point ou Ferndale		2 253,62	2 490,25	10,5%
Embarquement/débarquement à d'autres endroits à l'extérieur de la région		3 005,21	3 320,76	10,5%
Droits de déplacement				
Havre ou port		191,49	207,77	8,5%
Fleuve Fraser		184,32	199,99	8,5%
Nord		1 899,37	2 060,82	8,5%
Prince Rupert		600,83	651,90	8,5%
Sud		600,83	651,90	8,5%
Toute zone, lorsque le pilote a commencé à se déplacer et que l'affectation est annulée		191,49	207,77	8,5%
Île Pine		6 004,55	6 514,94	8,5%
Droits pour bateau-pilote				
Haut-fond Brotchie		484,12	531,32	9,75%
Sand Heads		1 937,73	2 126,66	9,75%
Îles Triple		2 513,94	2 759,05	9,75%
Cap Beale		7 576,67	8 315,40	9,75%
Île Pine		4 662,91	5 117,54	9,75%
Entrée du port de Nanaimo		975,71	1 070,84	9,75%

Description		Tarifs actuels \$	Tarif de base proposé \$	% de changement vs tarif de base existant
Prince Rupert — postes de mouillage 8 et 9		677,03	743,04	9,75%
Prince Rupert — postes de mouillage 10 à 31		1 147,45	1 259,33	9,75%
Droit d'immobilisations pour bateau-pilote		106,40	116,77	9,75%
Autres droits				
Droit pour retard		252,24	278,73	10,5%
Droits pour l'exécution d'un ordre donné à bref avis				
<ul style="list-style-type: none"> • Ordre donné avec un avis de moins de 10 heures entre 6 h et 17 h 59 		1 008,97	1 114,91	10,5%
<ul style="list-style-type: none"> • Ordre donné avec un avis de moins de 10 heures entre 18 h et 5 h 59 		2 017,94	2 229,82	10,5%
Droit pour navire à capacité limitée		1 896,61	2 095,75	10,5%
Droit de port éloigné		6 082,94	6 721,65	10,5%
Droit de technologie		53,20	57,72	8,5%
Droit d'administration de la <i>Loi sur le pilotage</i>		59,17	85,90	45,2%

Les modifications de ces tarifs entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2023.

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 :

- 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;
- 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;
- c) les redevances de pilotage s'appliquent de la même façon aux usagers ou navires canadiens et aux usagers ou navires étrangers;
- d) les redevances de pilotage fixées par l'Administration doivent lui permettre le financement autonome de ses opérations et être équitables et raisonnables;
- 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 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.

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

Veillez 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 voyage d'un navire dure ou est réputé* durer 8 heures ou moins avec un second pilote, alors :

$$(UP \times DU) \times 1,8 + DH + DH + BP + DC + DRBP + DP + DP + T + FALP + DST$$

** comprend les voyages de plus de 8 heures qui pourraient être effectués à une allure normale de mer en 8 heures ou moins*

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 x DU) + (JB x FJB) + DH + BP + DC + DRBP + DP + T + FALP + DST

Si le voyage d'un navire dure ou est réputé* durer 8 heures ou moins avec un second pilote, alors :

[(UP x DU) + (JB x FJB)] x 1,8 + DH + DH + BP + DC + DRBP + DP + DP + T + FALP + DST

** comprend les voyages de plus de 8 heures qui pourraient être effectués à une allure normale de mer en 8 heures ou moins*

Si le navire dépasse 8 heures avec un deuxième pilote :

(UP x DU) + (JB x FJB) + DH + DH + BP + DC + DRBP + DP + DP + T + FALP + DST

Si le navire dépasse 8 heures sans deuxième pilote :

(UP x DU) + (JB x 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 x 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.

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 2022. Des séances de consultation formelles ont été tenues en personne ou par vidéoconférence pour les parties prenantes suivantes pendant la période de consultation de 30 jours convenue 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 8, 27 et 28 septembre 2022.

Fédération maritime du Canada: rencontres mensuelles avec les associations d'industrie, ainsi que les rencontres concernant les droits de service les 8, 15 et 28 septembre 2022.

CLIA: rencontres mensuelles avec les associations d'industrie, ainsi que les rencontres concernant les droits de service les 8 et 27 septembre 2022.

NOTE: L'Administration partage ouvertement ses résultats financiers lors des rencontres mensuelles avec les associations d'industrie.

Des solutions de rechange aux augmentations des frais de service ont été présentées, le cas échéant, et la rétroaction des participants a été encouragée. Pour divers ports et districts, l'alternative à

l'augmentation des tarifs de service serait une réduction du nombre ou de la disponibilité des pilotes. Des baisses de trafic peuvent se produire d'année en année et ne devraient pas être à long terme. Il est donc impossible de réduire le nombre de pilotes sans avoir de graves répercussions sur les niveaux de service à l'industrie lorsqu'une reprise commence. Les intervenants ont toujours indiqué que leurs principales préoccupations concernaient les niveaux de service et ont demandé que le nombre de pilotes soit augmenté dans certaines régions et maintenu dans 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 : *604 666-6771*

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 30 octobre 2022.