



DÉTAILS ET PRINCIPES CONCERNANT LES RÉVISIONS PROPOSÉES AUX DROITS DE SERVICE

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 2023 (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 2025.

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 2025.

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.

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 27 octobre 2024**.

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>.

2. VOLUMES D'AFFECTATIONS

Lors de l'élaboration des perspectives des volumes d'expédition, les sources préliminaires 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.

Bien qu'une récolte de céréales plus faible en 2023 ait eu un impact négatif sur les expéditions de céréales au cours des sept premiers mois de 2024, les affectations pour la période de huit mois jusqu'en août 2024 ont été supérieures de 2 % à celles de la même période de l'année précédente. Cela s'explique par une reprise du trafic de conteneurs et une augmentation du trafic de pétroliers après l'ouverture du terminal Westridge agrandi en mai 2024, qui dessert les opérations de pipeline de Trans Mountain. L'inflation s'étant rapprochée des normes historiques récentes, les banques centrales ont commencé à réduire progressivement les taux d'intérêt afin d'atténuer ou d'empêcher d'éventuelles récessions et, espérons-le, de stabiliser le commerce mondial. Les prévisions pour la récolte de céréales en 2024 indiquent une meilleure récolte que l'année précédente, sans toutefois atteindre le niveau de la récolte exceptionnelle de 2022. L'année 2025 devrait également bénéficier d'une année complète de pétroliers en provenance du terminal Westridge, contre seulement huit mois en 2024. Nous nous attendons également à des affectations de pilotage supplémentaires en 2025 en raison de l'ouverture de l'installation de LNG Canada à Kitimat. Compte tenu de ces facteurs, nous sommes légèrement optimistes quant aux volumes d'affectations en 2025, comparativement à 2024.

Le tableau suivant présente le trafic historique de l'Administration par zone géographique d'exploitation et reflète les hypothèses de prévision pour 2024 et 2025. Le volume global d'affectations pour 2025 devrait augmenter de 1 % par rapport aux niveaux de 2024.

Région	Volume d'affectation réel par année avec prévisions pour 2024 et 2025					
	2020	2021	2022	2023	2024P	2025P
Sud	9 905	9 561	10 082	10 147	10 238	10 340
Fleuve Fraser	949	988	999	1 089	1 180	1 192
Rupert	1 515	1 259	1 335	1 329	1 289	1 302
Nord	367	281	480	859	795	803
Affectations totales	12 736	12 089	12 896	13 424	13 502	13 637

3. SITUATION FINANCIÈRE ATTENDUE DE L'ADMINISTRATION

Cette section comprend 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 de l'année précédente et des estimations pour l'année en cours;
 - 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 2025 seront de 138,0 millions de dollars, comme on peut le voir ci-dessous. Cela représente une augmentation de 8,4 % par rapport aux prévisions pour 2024 et est principalement dû à une année complète du programme d'hélicoptères pour transporter les pilotes vers et depuis les pétroliers au départ du nouveau terminal agrandi Westridge de Trans Mountain à Burnaby, aux coûts de pilotage supplémentaires pour soutenir le nouveau terminal de LNG Canada à Kitimat, ainsi qu'aux effets de l'inflation, telle que mesurée par l'indice des prix à la consommation, qui déclenche des augmentations des honoraires des pilotes contractuels et des salaires des employés.

Dépenses d'exploitation (en milliers de \$)	Exercice 2023 Données réelles	Exercice 2024 Prévisions	Exercice 2025 Projections
Honoraires des pilotes côtiers contractuels	74 536 \$	78 618 \$	81 424 \$
Salaires et avantages sociaux	17 410	18 145	18 929
Transport des pilotes	13 022	13 544	14 636
Formation des pilotes	2 271	3 250	2 700
Amortissements	2 060	4 062	8 742
Carburant	2 697	2 777	2 868
Réparations et entretien	1 543	1 781	1 857
Frais d'administration de la <i>Loi sur le pilotage</i>	679	836	936
Autres dépenses	3 369	4 249	5 906
Dépenses d'exploitation totales	117 587 \$	127 262 \$	137 998 \$

Analyse des dépenses

Les dépenses en 2025 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 augmenter de 2,8 millions de dollars en 2025. Cette diminution est principalement attribuable à :
 - a. une augmentation des volumes de 1 % par rapport à 2024;
 - b. une augmentation de 2,5 % du taux de paiement des droits d'unité de pilotage; et
 - c. une augmentation de 2,5 % du taux de rémunération horaire.
2. Les salaires et avantages sociaux devraient augmenter de 0,8 million de dollars en grande partie en raison des augmentations salariales dans les conventions collectives liées aux augmentations de l'indice des prix à la consommation de Vancouver au début de l'année, que l'Administration prévoit être de 2,5 % à la fin de 2025.
3. Les coûts de transport des pilotes devraient augmenter de 1,1 million de dollars, principalement en raison de l'inclusion d'une année complète des coûts d'exploitation de l'hélicoptère utilisé pour transporter les pilotes vers et depuis les pétroliers au départ du pipeline et du terminal élargis de Trans Mountain à Burnaby. L'hélicoptère n'a commencé ses opérations qu'à partir de la mi-mai 2024.
4. Les coûts de formation devraient diminuer de 0,6 million de dollars en 2025, car les coûts de formation ponctuels liés au démarrage du programme d'hélicoptères pour Trans Mountain en 2024 ne se reproduiront pas.
5. Les coûts d'amortissement devraient augmenter de 4,7 millions de dollars en 2025, principalement en raison de l'enregistrement et de l'amortissement d'un droit d'utilisation lié au contrat de services d'hélicoptère pour le transport des pilotes pour soutenir l'expansion du pipeline et du terminal de Trans Mountain. Une année complète sera comptabilisée en 2025.
6. Les autres dépenses comprennent les coûts de financement associés au contrat de services d'hélicoptères et augmenteront donc en 2025 avec une année complète d'opérations d'hélicoptères par rapport à l'année partielle de 2024.

Projets d'immobilisations

L'Administration prévoit que son programme d'immobilisations nécessitera des dépenses de 4,5 millions de dollars en 2025, principalement liées à la poursuite du remplacement progressif de nos unités de pilotage portables (UPP) et la remise à neuf de deux de nos bateaux-pilotes plus anciens.

Le remplacement d'environ 145 UPP se déroule progressivement sur deux à trois ans et comprend le remplacement des générateurs de taux de giration et des ordinateurs portables, ainsi que la mise à niveau vers un nouveau logiciel de navigation. Le coût total prévu est d'environ 4 millions de dollars, dont un montant de 1 million de dollars pour la phase finale qui devrait être dépensé en 2025.

La rénovation des bateaux-pilotes comprend des travaux sur la coque et les moteurs du Chinook, la révision des hydrojets et le remplacement des moteurs du Scout, dont la fin de vie utile approche. Le coût total prévu est de 2 millions de dollars.

Nous prévoyons de lancer un projet visant à identifier un bateau de remplacement pour le Chinook et les coûts initiaux du projet en 2025 sont prévus de l'ordre de 0,5 million de dollars.

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

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

4. RÉVISION PROPOSÉE AUX LIQUIDITÉS ET AUX RÉSERVES

Cette section comprend 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 trésorerie.

Les droits 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 droits 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 droits 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 ;
- 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 :

En milliers de \$	Données réelles	Prévisions	Projections
	2023	2024	2025
Liquidités	13,009	11,927	11,721
Investissements	1,224	1,946	2,246
Autres actifs courants	6,046	7,365	7,891
Actifs courants	20,279	21,238	21,858
Passifs courants	(15,849)	17,912	21,512
Fonds de roulement	4,430	3,326	346
Ratio des actifs courants aux passifs courants	1.28	1.19	1.02

La baisse de 0,2 million de dollars sur l'année du solde de trésorerie prévu pour 2025 est le résultat de dépenses en immobilisations en 2025, 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 2025, dont 0,3 million de dollars seront courants (échéance d'ici un an).

L'objectif de l'Administration est de maintenir son solde de trésorerie et d'investissements à un niveau suffisant pour fournir des liquidités pour couvrir:

- les besoins en fonds de roulement;
- les engagements à court terme en immobilisations;
- une réserve de continuité d'activité pour événements imprévus significatifs ayant des conséquences financières défavorables.

À l'heure actuelle, l'Administration estime que le solde requis se situe entre 15 et 19 millions de dollars.

5. RÉVISION PROPOSÉE AUX TARIFS DES DROITS DE SERVICE

Cette section comprend 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 2025, 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 2025
Tarifs de pilotage basés sur des tarifs horaires ou d'unité	2,5 %	Ajustement	Tous les tarifs sont touchés	2,4 millions \$
Droit de déplacement pour la région du Sud	7,5 %	Ajustement	Tous les tarifs sont touchés	0,4 million \$
Droit de déplacement pour le fleuve Fraser	80 %	Ajustement	Tous les tarifs sont touchés	0,2 million \$
Frais de d'administration de la <i>Loi sur le pilotage</i>	Aucun changement	Ajustement	Par affectation	s/o
Autres droits	2,5 %	Ajustement	Tous les droits sont affectés	0,5 million \$
Effet total				3,5 millions \$

L'augmentation de 2,5 % des tarifs horaires et unitaires de base, de 7,5% des droits de déplacement pour la région du Sud, de 80 % des droits de déplacement pour le fleuve Fraser (en raison d'un changement dans le traitement fiscal d'une partie des indemnités de déplacement, qui devient un avantage imposable), et de 2,5 % des autres droits en 2025 est attribuable aux augmentations prévues de la structure des coûts de base de l'Administration.

Les coûts de déplacement pour la région du Sud et pour le fleuve Fraser ont augmenté au cours de l'année écoulée au-delà du taux d'inflation en vigueur. Par conséquent, nous proposons des augmentations de coûts pour refléter les coûts réels (y compris les frais généraux) encourus pour ces services.

Les droits de service proposés pour l'administration de la *Loi sur le pilotage* sont fondés sur l'attribution prévue des frais d'administration de Transports Canada à l'Administration et sur les prévisions en matière d'affectations. Au cours des années précédentes, la répartition finale des coûts de Transports Canada était inférieure aux prévisions et le nombre réel d'affectations était plus élevé, ce qui a entraîné un recouvrement excessif par l'Administration. Par conséquent, l'Administration propose de ne pas augmenter les droits de service qui s'y rapportent pour tenir compte de cela, réduisant ainsi le sur-recouvrement accumulé.

L'augmentation totale estimée des frais de 3,5 millions de dollars équivaut à une moyenne d'environ 257 \$ par affectation.

RÉVISIONS PROPOSÉES AUX TARIFS

Description	Tarif actuel \$	Tarif de base proposé \$	% de changement vs tarif de base existant
Navire jusqu'à 226 m			
Frais d'unité de pilotage	5,8042	5,9493	2,5 %
Navire de plus de 226 m			
Frais d'unité de pilotage	5,0648	5,1914	2,5 %
Frais de jauge brute	0,014788	0,015158	2,5 %

Description	Tarif actuel \$	Tarif de base proposé \$	% de changement vs tarif de base existant
Navire-citerne remorqué avec un port en lourd de plus de 39 999 tonnes			
Frais d'unité de pilotage	8,7067	8,9244	2,5 %
Navire-citerne remorqué de plus de 226 m avec un port en lourd de plus de 39 999 tonnes			
Frais d'unité de pilotage	7,5975	7,7874	2,5 %
Frais de jauge brute	0,02221	0,02277	2,5 %
Frais d'unité de pilotage – navire mort	11,6085	11,8987	2,5 %
Autres droits			
Droits horaires	291,33	298,61	2,5 %
Droit minimum	1 349,05	1 382,78	2,5 %
Droit d'annulation	1 165,36	1 194,49	2,5 %
Droits à l'extérieur de la région			
Par heure	291,33	298,61	2,5 %
Embarquement/débarquement à Anacortes, Bellingham, Cherry Point ou Ferndale	2 602,93	2 668,00	2,5 %
Embarquement/débarquement à d'autres endroits à l'extérieur de la région	3 471,02	3 557,80	2,5 %
Droits de déplacement			
Havre ou port	213,01	218,34	2,5 %
Fleuve Fraser	205,04	369,07	80,0 %
Nord	2 112,86	2 165,68	2,5 %
Prince Rupert	668,37	685,08	2,5 %
Sud	668,37	718,50	7,5 %
Toute zone, lorsque le pilote a commencé à se déplacer et que l'affectation est annulée	213,01	218,34	2,5 %
Île Pine	6 679,46	6 846,45	2,5 %
Droits pour bateau-pilote			
Haut-fond Brotchie	550,06	563,81	2,5 %
Sand Heads	2 201,65	2 256,69	2,5 %
Île Triple	2 856,34	2 927,75	2,5 %
Cap Beale	8 608,61	8 823,83	2,5 %
Île Pine	5 298,00	5 430,45	2,5 %
Entrée du port de Nanaimo	1 108,60	1 136,32	2,5 %
Prince Rupert — postes de mouillage 8 et 9	769,25	788,48	2,5 %
Prince Rupert — postes de mouillage 10 à 31	1 303,73	1 336,32	2,5 %
Droit d'immobilisations pour bateau-pilote	120,89	123,91	2,5 %
Autres droits			
Droit pour retard	291,33	298,61	2,5 %
Droits pour l'exécution d'une commande à bref avis			
• Commande donnée avec un avis de moins de 10 heures entre 6 h et 17 h 59	1 165,36	1 194,49	2,5 %
• Commande donnée avec un avis de moins de 10 heures entre 18 h et 5 h 59	2 330,72	2 388,99	2,5 %
Droit pour navire à capacité limitée	2 190,58	2 245,34	2,5 %

Description	Tarif actuel \$	Tarif de base proposé \$	% de changement vs tarif de base existant
Droit de port éloigné	7 025,79	7 201,43	2,5 %
Droit de technologie	59,18	60,66	2,5 %
Droit d'administration de la <i>Loi sur le pilotage</i>	52,00	52,00	-

Les modifications de ces tarifs entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2025.

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 zones de pilotage obligatoires 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*)

affectedation 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*)

affectedation 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*)

affectedation 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'annexe 5 du [Règlement général sur le pilotage](#). (*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

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

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

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

* 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 :

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

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.

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 2023. 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 21 août et 23 septembre 2024.

Fédération maritime du Canada: rencontres mensuelles avec les associations d'industrie, ainsi que la rencontre concernant les droits de service les 22 août 2024.

CLIA: rencontres mensuelles avec les associations d'industrie, ainsi que les rencontres concernant les droits de service les 13 août et 25 septembre 2024.

Trans Mountain : rencontres mensuelles avec les associations d'industrie, ainsi que la rencontre concernant les droits de service le 25 septembre 2024.

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

Des solutions de rechange aux augmentations des droits de service ont fait l'objet de discussions, le cas échéant, et la rétroaction des participants a été encouragée. Pour divers ports et districts, une 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.

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>. 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 : *Dirigeant principal des finances*
Administration de pilotage du Pacifique
1000 – 1130, rue Pender Ouest
Vancouver (C.-B.)
V6E 4A4

Par courriel : smackenzie@ppa-app.gc.ca
Par téléphone : 604 666-6988

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 : Dirigeant principal des finances

Remarque : Les observations doivent être reçues par l'Administration au plus tard à la fermeture des bureaux le 27 octobre 2024.