



ANNONCE DE DROITS DE SERVICE RÉVISÉS

Le 1^{er} novembre 2022

GÉNÉRALITÉS

L'Administration de pilotage du Pacifique (l'« **Administration** ») annonce par la présente des droits de service révisés, conformément à l'article 33.4 de la *Loi sur le pilotage*, L.R.C. (1985), ch. P-14. La présente Annonce indique les révisions aux droits qui s'appliquent au pilotage à l'intérieur de la zone de pilotage obligatoire sur la côte Ouest du Canada et qui seront appliqués à tous les aspects des droits de pilotage et de bateau-pilote établis dans le Guide du client sur les droits pour le pilotage et les autres services (le « **Guide du client sur les droits** ») publié sur le site Web de l'Administration.

L'Administration met en œuvre ces droits pour les raisons décrites dans les documents *Avis et Détails et principes*, publiés le 29 septembre 2022. Ces droits révisés entreront **en vigueur le 1^{er} janvier 2023**, sauf indication contraire. Toutes les autres dispositions à l'égard des droits de service n'étant pas modifiées par la présente Annonce demeurent en vigueur.

En vertu de l'article 34(1) de la *Loi sur le pilotage*, L.R.C. (1985), ch. P-14, les personnes souhaitant s'opposer à ces révisions peuvent le faire en déposant un avis d'opposition auprès de l'Office des transports du Canada. L'avis d'opposition doit être déposé dans les 90 jours suivant la date de la présente Annonce.

En vertu de l'article 34(3) de la *Loi sur le pilotage*, un avis d'opposition peut être déposé seulement si :

- (a) la redevance de pilotage n'a pas été établie ou révisée conformément aux paramètres prévus au paragraphe 33.2(1) de la *Loi sur le pilotage*; ou
- (b) l'Administration ne s'est pas conformée aux exigences des articles 33.3 ou 33.4 de la *Loi sur le pilotage*.

En vertu du paragraphe 33.4(2) de la *Loi sur le pilotage*, la présente Annonce comporte le résumé suivant des observations écrites visées à l'alinéa 33.3(2)b) et de l'analyse des questions et préoccupations qui ont été portées à l'attention de l'Administration, notamment la façon dont elle a examiné ces questions et préoccupations pour prendre sa décision.

Observation	Considération	Décision
Dans l'ensemble, nos membres considèrent que les augmentations proposées aux droits de service sont excessives, en particulier durant une période qui tend vers une récession et une éventuelle diminution de la demande commerciale en 2023. Bien que ces augmentations puissent garantir l'autonomie financière de l'Administration, aucune amélioration n'est prévue quant au niveau et l'efficacité de la prestation de services qui correspondent aux augmentations importantes des droits de service, ce qui va à l'encontre des principes de la Loi sur le pilotage récemment modifiée.	Nous reconnaissons que de nombreuses entreprises vivent des temps difficiles avec à la fois des pressions inflationnistes et une récession imminente. L'Administration fait face à des défis semblables. Nos deux dépenses les plus importantes, les honoraires des pilotes contractuels et les salaires des employés, sont régies par des contrats qui comprennent des engagements d'augmentations annuelles conformes aux augmentations de l'indice des prix à la consommation de Vancouver. Pour maintenir notre autonomie financière, nous devons couvrir ces augmentations de coûts. Nous continuons également à chercher des occasions d'améliorer le service et l'efficacité. Par exemple, nous allons bientôt déployer notre nouveau système d'affectation des pilotes et de comptabilité et passer aux cartes-source électronique, qui enregistrent plus efficacement les données sur le temps des pilotes. Nous menons également actuellement un examen indépendant de notre processus de transport des pilotes en vue d'identifier des gains d'efficacité potentiels.	Afin de maintenir notre autonomie financière, l'augmentation de nos droits de service reflète les taux d'inflation actuels, que nous reconnaissons comme étant historiquement élevés. Nous continuerons à identifier des gains d'efficacité et des améliorations du niveau de service afin atténuer les augmentations.
L'augmentation substantielle des frais d'administration de la Loi sur le pilotage – frais perçus par Transports Canada – est injustifiée et reflète un coût exorbitant qui devrait pouvoir être contrôlé par le gouvernement du Canada.	Une partie importante de l'augmentation des frais d'administration de la Loi sur le pilotage, pour chaque affectation, est due à la baisse prévue du nombre d'affectations en 2023.	Nous examinerons les volumes d'affectations en 2023 et le montant récupéré au moyen des frais d'administration pour nous assurer qu'il n'y ait pas de trop-perçu.
Nous demeurons préoccupés par le manque de contrôle sur les augmentations des droits unitaires et sur la façon dont ces droits fixent le prix du service. Cet aspect des droits de service devait fournir une évaluation de l'expertise de pilotage pour différents types de navires, mais il ne sert plus cet objectif et fausse inévitablement les droits de service. Au minimum, il devrait y avoir un plafond au niveau des frais unitaires et, idéalement, un examen de son objectif et de sa valorisation. L'influence disproportionnée des droits unitaires sur les coûts d'une affectation de pilotage entraîne une iniquité pour les petits ports de la Colombie-Britannique, comme Prince Rupert.	Nous comprenons la préoccupation concernant les droits unitaires et en avons donc fait un point central de négociation lors des récentes négociations contractuelles avec la BC Coast Pilots. Malheureusement, nous n'avons pas eu gain de cause lors de l'arbitrage des propositions finales et la base actuelle de nos coûts de pilotage contractuel demeure telle quelle.	Les augmentations des droits unitaires doivent refléter notre structure actuelle de coûts de pilotage contractuel afin d'être financièrement viables.

Observation	Considération	Décision
Étant donné la mesure dans laquelle le succès financier de l'Administration est directement lié à la trajectoire du commerce mondial, nous comprenons à quel point il est difficile d'élaborer un budget dans un contexte où nous sortons de la pandémie tout en étant également au bord d'une récession potentielle. Néanmoins, nous devons contester l'estimation de l'APP d'une réduction de 10 % des affectations, résultant en partie d'une réduction estimée de 30 % des affectations de charbon et d'une augmentation de 15 % des affectations de céréales. Des discussions avec plusieurs de nos membres qui sont étroitement liés à ces secteurs indiquent que le trafic de charbon restera fort probablement stable ou même augmentera de 5 %, mais ne diminuera certainement pas de 30 %. En ce qui concerne le commerce des céréales, Statistique Canada a indiqué que la prochaine récolte de blé sera la troisième plus importante jamais enregistrée au Canada et que le canola devrait également augmenter de plus de 40 % par rapport à l'an dernier. Tout ce qui précède indique fortement qu'il est peu probable que les niveaux de trafic diminuent de 10 %, comme l'estime l'APP. En effet, si le trafic devait rester stable, le bénéfice projeté de l'Administration de 896 000 \$ passerait en fait à environ 3,6 millions de dollars. À la lumière de ce qui précède, nous demandons à l'Administration de réévaluer ses estimations d'achalandage (spécifiquement dans le secteur des marchandises en vrac), en vue d'obtenir une projection de revenus plus précise et d'éviter que les droits de service ne soient établis par inadvertance à un niveau trop élevé.	Le secteur des conteneurs compte pour la plus grande part des affectations par secteur de produits. Les nouvelles récentes de l'industrie indiquent une contraction importante du marché des conteneurs et nous avons déjà commencé à voir des diminutions d'une année à l'autre du trafic de conteneurs en ce qui a trait au pilotage. Une récession mondiale est maintenant considérée par la plupart comme inévitable, et la question porte sur sa durée et sa gravité. Bien que certains secteurs de produits puissent être positifs, comme les céréales, nous ne nous attendons pas à ce que cela soit suffisant pour modifier la tendance générale à la baisse prévue des volumes d'affectation. De plus, les expéditions de céréales au second trimestre de 2023 découleront de la récolte de l'année prochaine, qui représente un inconnu.	Nous surveillerons de près les volumes des affectations en 2023 et leur impact sur nos résultats financiers. La surcharge temporaire serait le droit de service le plus approprié à ajuster et, si les prévisions de volume sont meilleures que prévu au premier trimestre, nous inviterons l'industrie à discuter de la nécessité d'une modification de la surtaxe temporaire.
L'Administration propose d'augmenter ses droits de service de 10,5 % en fonction d'un IPC estimé à Vancouver de 8,5 %. Cependant, il convient de noter que bien que l'entente contractuelle pour l'IPC soit basée sur l'IPC de novembre 2021 à novembre 2022 pour Vancouver, l'IPC d'août à août et de septembre à septembre (2021-2022 respectivement) pour Vancouver est demeuré stable à	Nous reconnaissons que le taux annuel ou l'IPC de Vancouver est demeuré stable au cours des deux derniers mois. Étant donné qu'il reste une période relativement courte jusqu'en novembre, nous sommes d'accord avec la réduction de notre estimation de l'IPC.	Nous avons réduit notre estimation de l'IPC à 8,0 % et avons réduit en conséquence tous les droits proposés qui étaient basés sur ce taux d'IPC.

Observation	Considération	Décision
7,7 %, et la Banque du Canada a mis en place des politiques monétaires destinées à réduire l'inflation. Bien que ces politiques mettent du temps à être efficaces, le fait que l'IPC soit resté stable au cours des deux derniers mois est un indicateur positif qu'il pourrait ne pas atteindre 8,5 % d'ici novembre. Si l'IPC demeure effectivement stable, la formule de l'Administration de l'IPC + 2 % (ou 7,7 % + 2 %) entraînerait une augmentation des droits de service de 9,7 % au lieu de 10,5 %. Compte tenu de ce qui précède, nous demandons fortement à l'Administration de réévaluer son estimation actuelle de l'IPC.		
En ce qui concerne les frais d'administration de Transports Canada qui font toujours partie de la tarification de 2023, nous profitons de l'occasion pour exprimer à nouveau notre préoccupation concernant le fait que l'industrie soit assujettie à ces frais. Bien que l'Administration propose d'augmenter ces frais de 45,2 % pour 2023 (à 85,90 \$ par affectation), ni Transports Canada ni l'APP n'ont fourni de liste des coûts réels que cela représente. Malgré ce manque total de transparence, les frais continuent d'être répercutés sur l'industrie, qui n'a pas encore perçu les avantages qui résultent des paiements. À cet égard, nous attirons votre attention sur une décision de 2020 de l'Office des transports du Canada qui stipule que les administrations de pilotage doivent démontrer que leurs activités ne font pas double emploi avec celles de Transports Canada. Nous sommes préoccupés par le niveau de ressources engagées par l'Administration pendant la transition de la Loi sur le pilotage, notamment en ce qui concerne la délivrance des brevets ou des certificats de pilotage et le processus d'élaboration de la réglementation.	Une partie importante de l'augmentation des frais d'administration de la Loi sur le pilotage, par affectation, est due à la baisse prévue du nombre d'affectations en 2023. L'Administration travaille avec Transports Canada pour définir clairement les rôles et les responsabilités conformément à la version modernisée de la Loi sur le pilotage. Cette feuille de route aidera à identifier toute duplication de travail. De plus, conformément au paragraphe 33(2) de la Loi sur le pilotage modernisée, l'Administration continuera d'explorer de nouvelles sources de revenus potentielles pour compenser les coûts associés à l'administration de la Loi.	Nous examinerons les volumes d'affectations en 2023 et le montant récupéré au moyen des frais d'administration pour nous assurer qu'il n'y ait pas de trop-perçu des coûts. Nous continuerons également à travailler en étroite collaboration avec l'organisme de réglementation pour identifier toute duplication de travail et explorer de nouvelles sources de revenus potentielles pour atténuer les coûts.

La présente Annonce comprend quatre sections :

- 1) Révision des tarifs des droits de service;
- 2) Rétablissement des définitions et des calculs.

1. RÉVISION DES TARIFS DES DROITS DE SERVICE

Le tableau suivant indique les tarifs révisés qui entreront **en vigueur le 1^{er} janvier 2023**. Ces augmentations tarifaires, qui devraient générer des revenus supplémentaires de 8,9 millions de dollars pour l'Administration en 2023, sont requises afin de compenser une hausse des frais liés à des engagements contractuels tout en poursuivant le programme prévu de remplacement des biens immobilisés et en assurant un service de pilotage efficace et sécuritaire.

RÉVISIONS AUX TARIFS

Description		Tarif actuel	Nouveau tarif	% de changement vs tarif actuel
Navire jusqu'à 226 m				
Frais d'unité de pilotage		5,0253	5,5278	10,0 %
Navire de plus de 226 m				
Frais d'unité de pilotage		4,3851	4,8236	10,0 %
Frais de jauge brute		0,012804	0,014084	10,0 %
Navire-citerne remorqué avec un port en lourd de plus de 39 999 tonnes				
Frais d'unité de pilotage		7,5383	8,2921	10,0 %
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	7,2357	10,0 %
Frais de jauge brute		0,01923	0,02115	10,0 %
Frais d'unité de pilotage – navire mort		10,0506	11,0557	10,0 %
Autres droits				
Surcharge temporaire		400,00	400,00	No change
Droits horaires		252,24	277,46	10,0 %
Droit minimum		1 168,01	1 284,81	10,0 %
Droit d'annulation		1 008,97	1 109,87	10,0 %
Droits à l'extérieur de la région				
Par heure		252,24	277,46	10,0 %
Embarquement/débarquement à Anacortes, Bellingham, Cherry Point ou Ferndale		2 253,62	2 478,98	10,0 %
Embarquement/débarquement à d'autres endroits à l'extérieur de la région		3 005,21	3 305,73	10,0 %
Droits de déplacement				
Havre ou port		191,49	206,81	8,0 %
Fleuve Fraser		184,32	199,07	8,0 %
Nord		1 899,37	2 051,32	8,0 %
Prince Rupert		600,83	648,90	8,0 %
Sud		600,83	648,90	8,0 %

Description		Tarif actuel	Nouveau tarif	% de changement vs tarif actuel
Toute zone, lorsque le pilote a commencé à se déplacer et que l'affectation est annulée		191,49	206,81	8,0 %
Île Pine		6 004,55	6 484,91	8,0 %
Droits pour bateau-pilote				
Haut-fond Brotchie		484,12	528,90	9,25 %
Sand Heads		1 937,73	2 116,97	9,25 %
Îles Triple		2 513,94	2 746,48	9,25 %
Cap Beale		7 576,67	8 277,51	9,25 %
Île Pine		4 662,91	5 094,23	9,25 %
Entrée du port de Nanaimo		975,71	1 065,96	9,25 %
Prince Rupert — postes de mouillage 8 et 9		677,03	739,66	9,25 %
Prince Rupert — postes de mouillage 10 à 31		1 147,45	1 253,59	9,25 %
Droit d'immobilisations pour bateau-pilote		106,40	116,24	9,25 %
Autres droits				
Droit pour retard		252,24	277,46	10,0 %
Droits pour l'exécution d'un ordre donné à bref avis				
• Ordre donné avec un avis de moins de 10 heures entre 6 h et 17 h 59		1 008,97	1 109,87	10,0 %
• Ordre donné avec un avis de moins de 10 heures entre 18 h et 5 h 59		2 017,94	2 219,73	10,0 %
Droit pour navire à capacité limitée		1 896,61	2 086,27	10,0 %
Droit de port éloigné		6 082,94	6 691,23	10,0 %
Droit de technologie		53,20	57,46	8,0 %
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.

2. RÉTABLISSEMENT DES DÉFINITIONS ET DES CALCULS

2.1 Définitions

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)

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)

2.2 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 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

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