



## ANNONCE DE DROITS DE SERVICE RÉVISÉS

Le 6 avril 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 4 mars 2022. Ces droits révisés entreront **en vigueur le 5 juin 2022**, 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*;
- (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
<p>Bien que nous reconnaissons que la surcharge temporaire de 400 \$ soit nécessaire afin de compenser la perte de revenus et l'incertitude entourant le retour du secteur des croisières, nos membres demandent que cette mesure soit sujette à une date d'expiration fixe du 31 décembre 2022. L'APP a indiqué qu'elle harmonisera les droits de service avec l'entente de services de la BCCP afin que les nouveaux droits entrent en vigueur le 1er janvier de chaque année, ce qui signifie que les consultations avec l'industrie débuteront en septembre. Nous estimons que la nécessité et la portée d'une surcharge temporaire en 2023 peuvent être revues à ce moment-là, et rétablies si cela ne peut être évité.</p>	<p>L'incertitude économique continue d'être importante en raison de plusieurs facteurs, notamment la pandémie en cours, l'augmentation de l'inflation, le conflit en Ukraine et les fluctuations des volumes d'expédition. Heureusement, nous prévoyons revoir les droits de service pour 2023 dans quelques mois et plus d'informations seront disponibles à ce moment-là sur les perspectives financières.</p>	<p>L'Administration s'engage à revoir la surcharge temporaire à l'automne dans le cadre du processus d'établissement des droits de service pour 2023.</p>
<p>En ce qui concerne les frais d'administration de Transports Canada qui font partie du tarif pour l'année 2022, nous nous opposons une fois de plus à ce que l'industrie soit assujettie à ces frais. Ni Transports Canada ni l'Administration ne sont en mesure de fournir une liste des coûts réels que représentent ces frais. Transports Canada n'a fait preuve d'aucune transparence et l'Administration se contente de répercuter les redevances sur l'industrie, qui n'a pas encore bénéficié des avantages que procurent ces paiements. Dans une décision de 2020, l'Office des transports du Canada a déclaré que les administrations de pilotage doivent démontrer que leurs activités ne font pas double emploi avec celles de Transports Canada.</p>	<p>Les frais d'administration de Transports Canada sont un coût que l'Administration doit assumer et recouvrer. Il est inclus dans les coûts de base de l'Administration pour déterminer les frais de service nécessaires au maintien de la viabilité financière.</p>	<p>L'Administration continuera de travailler avec Transports Canada pour s'assurer que l'administration des règlements soit aussi efficiente et efficace que possible.</p>
<p>En ce qui concerne l'augmentation globale des droits de service, nos membres aimeraient que l'Administration s'efforce davantage de mettre en œuvre des processus ou des changements pour améliorer l'efficacité et la rentabilité du système de pilotage sur la côte de la Colombie-Britannique - un élément clé de la Loi sur le pilotage modifiée.</p>	<p>L'Administration continue d'investir dans de nouvelles technologies et de nouveaux processus pour améliorer l'efficacité et la rentabilité du système de pilotage. Cela comprend des investissements récents dans un nouveau bateau-pilote et un nouveau système de répartition et de facturation (qui sera mis en œuvre en 2022).</p>	<p>L'Administration continuera d'identifier des occasions d'améliorer l'efficacité et la rentabilité de nos opérations.</p>
<p>Dans l'ensemble, la hausse proposée des droits horaires et unitaires et la surcharge temporaire supplémentaire sont jugées excessives. Il est entendu que l'entente de</p>	<p>Plus de 80 % de nos coûts sont régis par des ententes et des conventions collectives, dont la plupart incluent une</p>	<p>Les augmentations de nos droits de service correspondent aux augmentations actuelles de</p>

<p>services entre l'Administration de pilotage du Pacifique et la BC Coast Pilots est le facteur qui influe le plus sur les droits de service. Ainsi, une augmentation importante des droits de service devrait être assortie d'une amélioration des niveaux de service et d'autres gains d'efficacité qui soutiennent la compétitivité des portes d'entrée commerciales du Canada.</p>	<p>indexation des coûts en fonction de l'indice des prix à la consommation.</p>	<p>l'IPC. Nous continuerons de chercher des occasions d'atténuer ces augmentations grâce à des gains d'efficacité ou à des niveaux de service améliorés.</p>
<p>We remain concerned by the lack of control on increases to the unit fee. This aspect of service fees was supposed to provide a valuation of pilotage expertise for different vessel types, but it no longer serves that purpose. At a minimum, there should be a cap on the level of the unit fee and, ideally, a review of its purpose and valuation. The disproportionate influence of the unit fee on a pilotage assignment results in an inequity for smaller ports in British Columbia, such as Prince Rupert.</p> <p>Nous demeurons préoccupés par le manque de contrôle sur les augmentations du droit unitaire. Cet aspect des droits de service devait fournir une évaluation de l'expertise de pilotage pour différents types de navires, toutefois il ne sert plus cet objectif. À tout le moins il devrait y avoir un plafond du droit unitaire et, idéalement, un examen de son objectif et de sa valorisation. L'influence disproportionnée du droit unitaire sur une affectation de pilotage entraîne une iniquité pour les petits ports de la Colombie-Britannique, comme Prince Rupert.</p>	<p>Nous avons déployé des efforts considérables lors des récentes négociations contractuelles avec la BC Coast Pilots pour réduire la proportion des droits de pilotage liés au droit unitaire. Cependant, nous n'avons pas eu gain de cause lors du processus d'offre finale.</p>	<p>Étant donné que nos droits de service doivent refléter notre structure de coûts pour assurer la viabilité financière, les augmentations des droits unitaires correspondent aux conditions de notre nouvelle entente avec la BCCP.</p>
<p>Nous encourageons l'APP à revoir la surcharge temporaire à la lumière du retour des navires de croisière, ce qui devrait avoir un effet bénéfique sur les revenus de l'Administration.</p>	<p>L'incertitude persiste au niveau du nombre d'affectations de pilotage, alors que les volumes du premier trimestre en 2022 étaient inférieurs de 11 % à la même période en 2021. De plus, l'annonce d'un retard du premier navire de croisière prévu en 2022 a amplifié l'incertitude.</p>	<p>L'Administration s'engage à revoir la surcharge temporaire à l'automne dans le cadre du processus d'établissement des droits de service pour 2023.</p>

La présente Annonce comprend trois sections :

- 1) Révision des tarifs des droits de service;
- 2) Hausse de la surcharge temporaire;
- 3) 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 5 juin 2022. Ces augmentations tarifaires, qui devraient générer des revenus supplémentaires de 3,9 millions de dollars pour l'Administration en 2022, 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		Tarifs actuels	Nouveau tarif	% de changement vs tarif actuel
<b>Navire jusqu'à 226 m</b>				
Frais d'unité de pilotage		4,7951	5,0253	4,8 %
<b>Navire de plus de 226 m</b>				
Frais d'unité de pilotage		4,1843	4,3851	4,8 %
Frais de jauge brute		0,012218	0,012804	4,8 %
<b>Navire-citerne remorqué avec un port en lourd de plus de 39 999 tonnes</b>				
Frais d'unité de pilotage		7,1930	7,5383	4,8 %
<b>Navire-citerne remorqué de plus de 226 m avec un port en lourd de plus de 39 999 tonnes</b>				
Frais d'unité de pilotage		6,2766	6,5779	4,8 %
Frais de jauge brute		0,01835	0,01923	4,8 %
Frais d'unité de pilotage – navire mort		9,5902	10,0506	4,8 %
<b>Autres droits</b>				
Surcharge temporaire		175,00	400,00	129 %
Droits horaires		240,69	252,24	4,8 %
Droit minimum		1 114,51	1 168,01	4,8 %
Droit d'annulation		962,78	1 008,97	4,8 %
<b>Droits à l'extérieur de la région</b>				
Par heure		240,69	252,24	4,8 %
Embarquement/débarquement à Anacortes, Bellingham, Cherry Point ou Ferndale		2 150,40	2 253,62	4,8 %
Embarquement/débarquement à d'autres endroits à l'extérieur de la région		2 867,57	3 005,21	4,8 %
<b>Droits de déplacement</b>				
Havre ou port		184,48	191,49	3,8 %
Fleuve Fraser		177,57	184,32	3,8 %
Nord		1 829,84	1 899,37	3,8 %
Prince Rupert		578,83	600,83	3,8 %

Description		Tarifs actuels	Nouveau tarif	% de changement vs tarif actuel
Sud		578,83	600,83	3,8 %
Toute zone, lorsque le pilote a commencé à se déplacer et que l'affectation est annulée		184,48	191,49	3,8 %
Île Pine		5 784,73	6 004,55	3,8 %
<b>Droits pour bateau-pilote</b>				
Haut-fond Brotchie		466,40	484,12	3,8 %
Sand Heads		1 866,79	1 937,73	3,8 %
Îles Triple		2 421,91	2 513,94	3,8 %
Cap Beale		7 299,30	7 576,67	3,8 %
Île Pine		4 492,21	4 662,91	3,8 %
Entrée du port de Nanaimo		939,99	975,71	3,8 %
Prince Rupert — postes de mouillage 8 et 9		652,24	677,03	3,8 %
Prince Rupert — postes de mouillage 10 à 31		1 105,44	1 147,45	3,8 %
Droit d'immobilisations pour bateau-pilote		102,50	106,40	3,8 %
<b>Autres droits</b>				
Droit pour retard		240,69	252,24	4,8 %
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		962,78	1 008,97	4,8 %
• Ordre donné avec un avis de moins de 10 heures entre 18 h et 5 h 59		1 925,55	2 017,94	4,8 %
Droit pour navire à capacité limitée		1 809,74	1 896,61	4,8 %
Droit de port éloigné		5 804,33	6 082,94	4,8 %
Droit de technologie		51,25	53,20	3,8 %
Droit d'administration de la <i>Loi sur le pilotage</i>		57,00	59,17	3,8 %

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

## 2. HAUSSE DE LA SURCHARGE TEMPORAIRE

Les tarifs ci-dessus incluent une hausse de la surcharge temporaire actuelle applicable à chaque affectation de pilotage. Cette hausse devrait générer des revenus supplémentaires de 1,6 million de dollars pour l'Administration en 2022. La hausse est nécessaire afin de financer les augmentations des frais liés à des engagements contractuels entrés en vigueur plus tôt en 2022, ainsi que pour compenser le déclin attendu des volumes de trafic dans les secteurs autres que les croisières en raison des effets continus de la pandémie et des perturbations dans les échanges commerciaux à l'échelle internationale.

- (1) La surcharge actuelle de 175 \$ sera majorée à 400 \$ et sera payable pour chaque affectation entreprise dans les eaux de pilotage obligatoire sur la côte Ouest du Canada.
- (2) À titre de clarification, le droit supplémentaire n'est pas payable pour un droit d'annulation. Il sera uniquement appliqué pour les affectations effectuées.
- (3) Le droit sera examiné de temps à autre afin de déterminer s'il doit être réduit ou supprimé.

### 3. RÉTABLISSEMENT DES DÉFINITIONS ET DES CALCULS

#### 3.1 Définitions

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

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

**affection 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)

**affection 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)

**affection 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)

**affection 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)

### 3.2 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 navire dépasse 8 heures avec un deuxième pilote :

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

Si le navire dépasse 8 heures sans deuxième pilote :

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

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

où :

- UP** : l'unité de pilotage (longueur hors tout x largeur du navire x tirant d'eau)/100
- DU** : le droit unitaire établi à B. Barème des droits, section 2.C.6.2(a)
- JB** : la jauge brute du navire

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

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

Si le navire dépasse 8 heures avec un deuxième pilote :

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

Si le navire dépasse 8 heures sans deuxième pilote :

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

#### **Zones de pilotage obligatoire – Aller simple pour un navire mort**

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

où :

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

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