



## AVIS DE DROITS DE SERVICE RÉVISÉS

Le 27 septembre 2024

### GÉNÉRALITÉS

Conformément à l'article 33.3 de la *Loi sur le pilotage*, L.R.C. (1985), ch. P-14, le présent document fournit un avis (l'« **Avis** ») des droits révisés proposés de l'Administration de pilotage du Pacifique (l'« **Administration** ») qui entreraient en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025, sauf indication contraire.

Le présent Avis comprend une description de la proposition, y compris une justification concernant l'établissement ou de la révision des droits de pilotage, et les circonstances dans lesquelles les droits s'appliqueront. En élaborant les droits, l'Administration a respecté tous les paramètres établis à l'article 33.2 de la *Loi sur le pilotage*.

Un document présentant des détails supplémentaires concernant cette proposition, y compris une justification par rapport aux paramètres établis à l'article 33.2 de la *Loi sur le pilotage*, peut être fourni sur demande par l'Administration.

Les personnes souhaitant présenter des observations à l'Administration concernant la proposition décrite dans le présent Avis peuvent le faire par écrit à l'adresse indiquée à la section 5 du présent Avis et celles-ci doivent être reçues par l'Administration au plus tard à la fermeture des bureaux le **27 octobre 2024**.

Toute personne présentant des observations écrites doit fournir un résumé de ces observations. Veuillez noter que ce résumé peut être rendu public par l'Administration. De plus, toute personne présentant des observations écrites au plus tard à la date établie dans le présent Avis aura la possibilité de déposer un avis d'opposition à l'égard de la proposition à l'Office des transports du Canada.

Le présent Avis a une incidence sur les droits pour les services que l'Administration fournit ou rend disponibles à l'égard du pilotage obligatoire visés au paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*.

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

### Le présent Avis comprend les sections suivantes :

- 1) Révision proposée aux tarifs des droits de service
  - 1.1 Résumé
  - 1.2 Contexte
  - 1.3 Tarifs proposés
- 2) Mise en œuvre proposée des droits de service révisés proposés;
- 3) Rétablissement des droits de service actuels;
- 4) Définitions et calculs;
- 5) Renseignements concernant l'Avis et la soumission d'observations à l'Administration de pilotage du Pacifique.

## 1. RÉVISION PROPOSÉE AUX TARIFS DES DROITS DE SERVICE

### 1.1 Résumé

L'Administration s'est remise financièrement des effets de la pandémie mondiale, et a connu une légère croissance des affectations en 2024 en raison d'une reprise du trafic de conteneurs et d'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.

Un ajustement du tarif de base prenant en compte les augmentations prévues des taux d'inflation affichés, qui déclenchent automatiquement des augmentations de la plupart des coûts de fonctionnement de l'Administration, sont requis pour financer ses activités d'exploitation et maintenir son autonomie financière en 2025. Les augmentations serviront à compenser :

- les majorations contractuelles des frais d'exploitation; et
- l'augmentation de la portion fixe des coûts d'exploitation.

Les changements dans la plupart de nos coûts d'exploitation, y compris les frais de pilotage payables à la British Columbia Coast Pilots (« BCCP ») et les salaires des employés de l'Administration en vertu des conventions collectives, sont directement liés aux changements du taux d'inflation (mesurés par les changements à l'indice des prix à la consommation de Vancouver (« IPC »)). Par conséquent, les modifications de nos taux de frais de service doivent refléter les modifications de l'IPC.

Afin de maintenir son autonomie financière dans cet environnement et respecter ses engagements, l'Administration propose une augmentation des tarifs horaires de base et d'unité pour 2024 à 2,5 %.

### 1.2 Contexte

En établissant un nouveau droit pour les services de pilotage ou en révisant un droit de pilotage existant, l'Administration doit respecter les 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 actuelles et futures de l'Administration associées à la prestation de services de pilotage obligatoires. Conformément à ces paramètres, le conseil d'administration de l'Administration approuve le montant et le moment des modifications des droits de service payables par le client. Le Conseil d'administration approuve également le budget annuel de l'Administration, qui comprend les montants à recouvrer au moyen de droits de service payables par le client pour l'année.

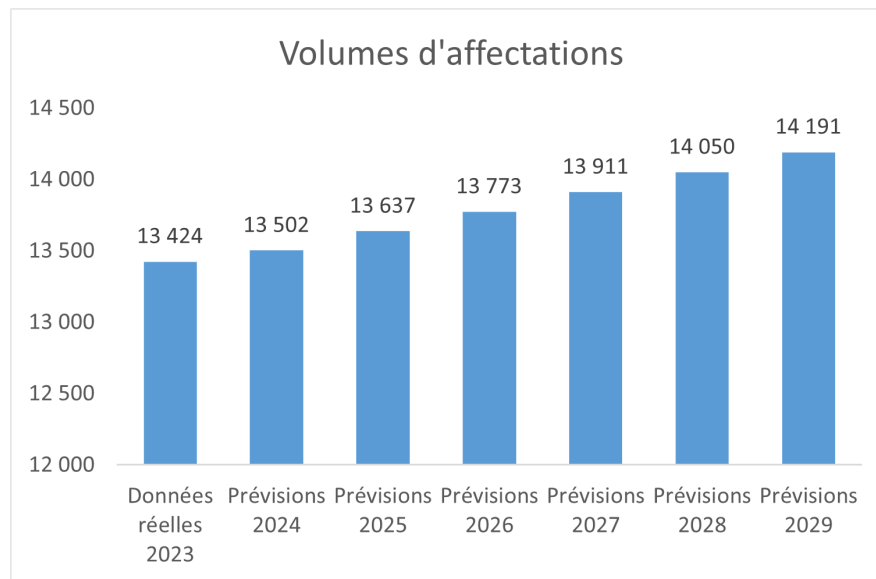
Comme indiqué précédemment, l'Administration prévoit que ses activités entraîneront une situation financière où les revenus ne dépasseront pas ses obligations financières actuelles et futures associées à la prestation des services de pilotage obligatoires.

La situation d'ensemble actuelle et les perspectives concernant la santé économique locale, nationale et internationale ont une incidence directe sur le transport des marchandises et le tourisme. Cela aura une incidence directe sur les volumes d'affectations de l'Administration et influencera ultimement la façon dont l'Administration fournit ses services de façon sécuritaire et efficace.

De 2024 à ce jour, nous avons connu une légère augmentation des affectations grâce à une reprise du trafic de conteneurs et à une augmentation du trafic de pétroliers associée à l'ouverture du nouveau terminal Westridge, qui se connecte au pipeline agrandi de Trans Mountain. Ces augmentations ont été compensées par une baisse des expéditions de céréales suite à une mauvaise récolte en 2023. Les perspectives pour 2025 sont légèrement optimistes, car on espère que les récentes réductions des taux d'intérêt permettront d'éviter ou d'atténuer la menace potentielle d'une récession économique. La croissance du trafic de pétroliers se poursuivra également à partir du terminal Westridge, qui devrait contribuer à une année complète d'exploitation en 2025 après avoir ouvert à mi-parcours en 2024, en mai de cette année. La récolte de céréales prévue pour 2024 devrait être légèrement supérieure à celle de l'année précédente, mais inférieure aux volumes atteints en 2022.

### **Volumes d'affectations**

Le nombre d'affectations de l'Administration est prévu d'augmenter de 1 % en 2025 par rapport à 2024 pour atteindre 13 637 affectations et de poursuivre sa croissance pour atteindre 13 773 affectations en 2026.



Les augmentations des taux d'intérêt en 2023 ont eu l'effet escompté de refroidir l'inflation et les taux d'inflation annuels récemment publiés sont revenus à des normes historiques de 2 à 3 %. Cela soulagera quelque peu l'Administration des récentes augmentations rapides des coûts, car les augmentations de l'IPC pour Vancouver se traduisent par des augmentations des taux contractuels payables à BCCP et des salaires payables aux employés dans le cadre des conventions collectives. Le taux d'inflation annuel à la fin du mois d'août pour Vancouver était de 2,2 % et l'Administration a présumé un taux d'inflation de 2,5 % pour prévoir toute augmentation des tarifs des pilotes contractuels et des salaires pour 2025. Le contrat avec BCCP prévoit une augmentation pour 2025 égale au taux annuel de l'IPC pour Vancouver pour novembre 2024. Les conventions collectives en vigueur pour les pilotes fluviaux et le personnel des bateaux-pilotes, de répartition et

d'administration lient également les augmentations de salaire à toute augmentation correspondante de l'IPC.

### Sommaire financier prévu

| ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL   |                    |              |             |              |              |              |              |
|---|--------------------|--------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| (en milliers de dollars)<br>Pour l'exercice terminé le 31<br>décembre | Données<br>réelles | Prévisions   | Projections |              |              |              |              |
|   | 2023               | 2024         | 2025        | 2026         | 2027         | 2028         | 2029         |
| Produits totaux   | 123 331            | 129 676      | 138 313     | 145 179      | 150 421      | 155 319      | 159 983      |
| Charges totales   | 117 588            | 127 262      | 137 998     | 144 146      | 149 241      | 153 716      | 157 361      |
| <b>Bénéfice (perte) global</b>  | <b>5 743</b>       | <b>2 414</b> | <b>315</b>  | <b>1 033</b> | <b>1 180</b> | <b>1 603</b> | <b>2 622</b> |

En fonction des volumes projetés, l'Administration anticipe que les dépenses pour 2025 seront de 138,3 millions de dollars. Il s'agit d'une augmentation de 8.4 % par rapport à 2024, qui est principalement due à une année complète du programme d'hélicoptères pour transporter les pilotes vers et depuis les pétroliers au départ du nouveau terminal Trans Mountain à Burnaby, aux coûts de pilotage supplémentaires pour soutenir le nouveau terminal de LNG Canada à Kitimat et à des augmentations des coûts contractuels pour les pilotes sous contrat et les salaires des employés, compensée par la diminution du volume du nombre d'affectations.

En 2025, l'Administration prévoit également d'investir 4,5 millions de dollars en projets d'immobilisations.

La situation de trésorerie de l'Administration s'est remise des impacts financiers négatifs de la pandémie et devrait atteindre 11,9 millions de dollars à la fin de 2024. Notre ratio du fonds de roulement des actifs courants par rapport aux passifs courants s'est également remis et devrait être de 1,2 à la fin de 2024. Un ratio d'au moins 1,0 est requis pour garantir suffisamment d'actifs liquides ou quasi liquides pour faire face aux dettes courantes lorsqu'elles viennent à échéance.

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 son solde de trésorerie et d'investissement requis s'établit entre 15 et 19 millions de dollars.

### 1.3 Tarifs proposés

Afin de déterminer les changements tarifaires requis en 2025, les revenus et les flux de trésorerie prévus sont comparés aux montants que l'Administration doit recouvrer en fonction du sommaire financier et des volumes discutés ci-dessus. L'ensemble des dépenses, des dépenses en immobilisations et des réserves est compris dans le calcul du recouvrement.

Les augmentations des frais de service basés sur des frais horaires ou unitaires reflètent les augmentations correspondantes du contrat de l'Administration avec BCCP. Les augmentations des tarifs des bateaux-pilotes pour 2025 sont basées sur l'IPC prévu pour les 12 mois précédents, car celui-ci détermine les salaires payables aux équipages des bateaux-pilotes en vertu des conventions collectives. Les augmentations des frais pour d'autres services, tels que les frais de déplacement, reflètent les augmentations prévues de l'IPC en 2025, à l'exception des coûts de transport des pilotes dans la région du Sud et sur le fleuve Fraser. Les coûts de ces deux exceptions ont augmenté au cours de l'année écoulée au-delà des mesures générales de l'inflation et doivent être ajustés à la hausse pour en tenir compte. Dans le cas des frais de transport des pilotes du fleuve Fraser, l'augmentation inhabituellement importante reflète la transformation d'une partie de l'indemnité de voyage des pilotes fluviaux en un avantage imposable.

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 et 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 frais de service qui s'y rapportent pour tenir compte de cela, réduisant ainsi le sur-recouvrement accumulé.

Les modifications aux droits de pilotage, dont l'entrée en vigueur a été proposée pour le 1<sup>er</sup> janvier 2025, 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 \$                |
| <b>Effet total</b>  |                        |                       |                               | <b>3,5 millions \$</b>        |

L'augmentation totale de 3,5 millions de dollars ci-dessus équivaut à une moyenne d'environ 257 \$ par affectation en 2025.

Des renseignements supplémentaires, y compris les calculs justificatifs, sont fournis dans le document Détails et principes concernant les droits de pilotage révisés proposés (« *Détails et principes* »). Consultez la section 5 pour obtenir des renseignements sur la façon de demander et d'obtenir une copie de ce document.

## 2. MISE EN ŒUVRE PROPOSÉE DES DROITS DE SERVICE RÉVISÉS PROPOSÉS

L'Administration reconnaît les défis continus auxquels sont confrontés ses clients et ses parties prenantes au sein de l'industrie maritime et la pression sur les tarifs de fret. Ces augmentations sont cependant nécessaires pour permettre à l'Administration de continuer à remplir son mandat visant à fournir des services de pilotage sécuritaires et efficaces tout en maintenant son autonomie financière. Ces droits sont proposés après une consultation initiale avec l'industrie tenue pendant la période avant la publication du présent Avis.

Tous les droits entreraient en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025.

## 3. RÉTABLISSEMENT DES DROITS DE SERVICE ACTUELS

À l'exception des révisions proposées dans le présent Avis, tous les droits existants et les modalités et les calculs connexes demeurent en vigueur, comme l'indique le *Guide du client sur les droits* de l'Administration (disponibles sur le site Web de l'Administration à l'adresse suivante : <https://www.ppa-app.gc.ca/fr>)

## 4. DÉFINITIONS ET CALCULS

Les définitions et les calculs se trouvent dans le *Guide du client sur les droits* de l'Administration, qui sera disponible sur le site Web de l'Administration à l'adresse suivante : <https://www.ppa-app.gc.ca/fr>.

## 5. 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 détails supplémentaires concernant cette proposition, y compris une justification de la proposition par rapport aux paramètres de perception des droits, sont fournis dans le document *Détails et principes*, qui est disponible également sur le site Web de l'Administration à l'adresse suivante : <https://www.ppa-app.gc.ca/fr>.

Des copies supplémentaires de l'Avis ou une copie du document *Détails et principes* 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](mailto: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 : Premier dirigeant*

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