
DÉTAILS ET PRINCIPES CONCERNANT LA RÉVISION DES REDEVANCES DE PILOTAGE

Le 8 février 2021



Administration de pilotage des Laurentides
Laurentian Pilotage Authority

GÉNÉRALITÉS

Conformément à [l'article 33.2 de la Loi sur le pilotage \(L.R.C. \(1985\), ch. P-14\)](#) (la « **Loi** »), le présent document (« **Document** ») fournit des détails supplémentaires pour étoffer l'Avis de révision des redevances de pilotage daté du **8 février 2021** (« **l'Avis** ») prévoyant l'entrée en vigueur de la révision des redevances de pilotage le **12 mai 2021**. Ce Document préparé par l'Administration de pilotage des Laurentides (« **l'Administration** ») fournit de plus amples détails sur les redevances proposées dans l'Avis, y compris la méthodologie et une justification par rapport aux paramètres énoncés concernant les redevances.

En révisant les redevances, l'Administration a respecté et appliqué les paramètres des redevances prévus à [l'article 33.2 de la Loi](#). Les redevances incluses au Document sont basées entre autres sur les prévisions budgétaires actuelles, et peuvent être révisées suivant les observations reçues conformément à [l'article 33.3 de la Loi](#). La méthodologie et son application sont décrites au présent Document pour la révision proposée des redevances de pilotage 2021.

Ce Document comprend les sections suivantes :

1. [Aperçu général de l'Administration](#)
2. [Volumes de trafic et d'affectations](#)
3. [Situation financière prévue de l'Administration](#)
4. [Trésorerie et réserves](#)
5. [Révision proposée des taux des redevances de pilotage](#)
6. [Justification de la proposition par rapport aux paramètres concernant les redevances](#)
7. [Informations relatives à l'Avis et à la présentation d'observations à l'Administration](#)
8. [Redevances de pilotage et application](#)

1. APERÇU GÉNÉRAL DE L'ADMINISTRATION

L'Administration est une société d'État non-mandataire du Gouvernement du Canada constituée en 1972 en vertu de la *Loi*. L'objectif de l'Administration est de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et d'administrer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace et efficient dans la région définie à l'égard de l'Administration. L'Administration est chargée d'atteindre cet objectif tout 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 humaine, 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 ; et
- d) le taux des redevances de pilotage d'une Administration est établi de manière à lui permettre d'être financièrement autonome.

Le système de gouvernance de l'Administration vise à en faire une entreprise financièrement autonome tel qu'exigé par la *Loi*. L'Administration est dirigée par un conseil d'administration de 7 membres (le « **Conseil** »). Le Gouverneur en conseil nomme le Président du Conseil pour un mandat de la durée qu'il juge requise et le ministre des Transports, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, nomme les autres membres du Conseil pour des mandats n'excédant pas quatre ans.

Les éléments fondamentaux régissant le mandat conféré à l'Administration par la *Loi* comprennent le droit exclusif de fournir des services de pilotage aux navires dans une zone de navigation dans laquelle les navires sont assujettis au pilotage obligatoire. Ceci inclut la capacité exclusive de fixer et de percevoir des redevances pour les services de pilotage fournis ou rendus disponibles par l'Administration ou par un entrepreneur agissant pour l'Administration, et l'obligation pour l'Administration de fournir ces services.

Lorsqu'elle établit une nouvelle redevance pour des services de pilotage ou qu'elle révisé une redevance existante, l'Administration doit suivre les paramètres concernant les redevances énoncées à [l'article 33.2 \(1\) de la Loi](#). Ces paramètres prescrivent, entre autres, que le taux des redevances ne puisse 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. En vertu des paramètres concernant les redevances, le Conseil approuve le montant et le calendrier de l'établissement ou des révisions des redevances de pilotage. Le Conseil approuve également le budget annuel de l'Administration, dans lequel sont déterminés les montants à recouvrer par le biais des redevances de pilotage pour l'année suivante. Le Conseil tient également compte du plan d'entreprise quinquennal, y compris le programme d'immobilisations qui y est contenu. En plus du respect de ces paramètres, l'Administration procède à un exercice de consultations auprès de l'industrie, avant l'approbation et la publication de l'Avis.

En vertu de [l'article 33.2 de la Loi](#), l'Administration planifie ses activités pour qu'elles résultent en une situation financière annuelle lui permettant d'être financièrement autonome, et dans laquelle les recettes ne dépassent pas les obligations financières courantes et futures de l'Administration associées à la prestation de services de pilotage obligatoires.

Les obligations financières comprennent :

- 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 des Transports pour les coûts associés à l'exécution de la *Loi*, notamment l'élaboration des règlements, et au contrôle d'application de celle-ci ;
- h) un fonds de prévoyance pour des dépenses futures ; et
- i) tout autre coût déterminé selon les principes comptables recommandés par l'Ordre des Comptables professionnels agréés du Canada ou ses ayants droit.

Les états financiers et le rapport de gestion, émis sur une base trimestrielle et sur une base annuelle, fournissent des informations détaillées sur les recettes et les dépenses de l'Administration.

Ces documents sont disponibles à : <https://www.pilotagestlaurent.gc.ca/fr/index.html>

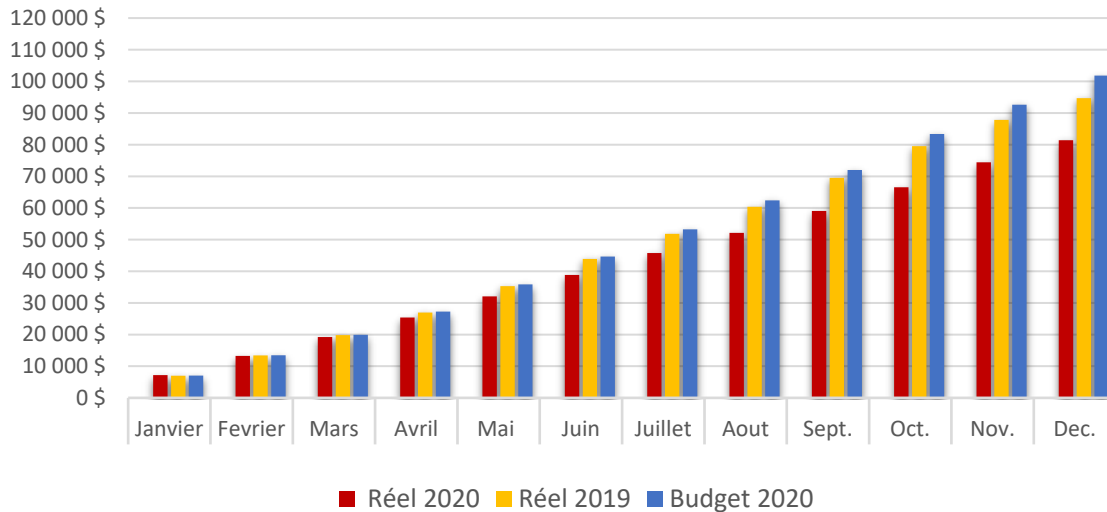
2. VOLUMES DE TRAFIC ET D'AFFECTATIONS

Recettes courantes par rapport aux recettes budgétées (2020)

Après la matérialisation des résultats financiers de l'année 2020, les revenus de l'Administration se sont avérés inférieurs de 18,5 % au budget approuvé pour cette même année. Les revenus de pilotage représentent à eux seuls une baisse de 20,4 M\$. Ceci est dû à la baisse des affectations suite aux impacts de la pandémie de la COVID-19. Cela a entraîné une perte financière globale pour 2020 de 2,3 M\$ pour l'Administration.

Le graphique ci-dessous montre l'écart entre les chiffres réels et le budget.

Réel 2020 et Budget 2020 - Revenus (en milliers)



La tendance des affectations par rapport à l'année précédente

Les prévisions annuelles d'affectations sont établies sur les historiques de trafic, le nombre de navires annoncé et les informations obtenues par les partenaires de l'industrie après consultations. En 2015, l'Administration a effectué 21 495 affectations et 24 670 en 2019. Cette tendance à la hausse semblait se maintenir pour le premier trimestre de 2020, mais à partir de mars, moment où la pandémie a été déclarée, celle-ci s'est inversée. Par conséquent, l'année 2020 s'est terminée avec 21 215 affectations, soit une baisse de 14 % par rapport à 2019. Cette baisse de niveau du trafic due aux impacts de la COVID-19 est prévue persister pour les prochains mois de 2021.

Principales sources d'information et perspectives de trafic

Pour établir les prévisions financières pour les années futures, l'Administration s'appuie sur les informations obtenues à partir de l'analyse du marché réalisée tout au long de l'année. Ces informations proviennent de différentes sources telles que des discussions avec les membres de l'industrie, des articles de journaux et diverses sources d'information relatives à l'industrie maritime et aux indicateurs macro-économiques. Ces informations sont ensuite comparées aux données historiques sur le trafic et aux nouvelles tendances qui sont apparues au cours de la dernière année.

Les prévisions pour l'année 2021 sont basées sur les données réelles de l'année 2020 ajustées en fonction de différentes hypothèses. Parmi celles-ci notons le maintien du niveau à la baisse du trafic pour le premier trimestre de 2021 notamment au niveau des vraquiers et des pétroliers, la taille des navires et l'absence de navires passagers confirmée par différentes sources. Ces hypothèses sont validées par l'Administration et auprès de partenaires d'affaires. Bien que la

situation pandémique actuelle soit temporaire, il est improbable de prévoir le moment du retour à la normale et les impacts à court ou moyen terme qu'elle aura eu sur l'économie et le niveau de trafic pour l'année 2021. Cependant, différents intervenants s'entendent à dire que le second semestre de 2021 devrait voir une reprise graduelle de l'économie. D'ailleurs, une reprise graduelle à partir du printemps est envisagée. En termes d'affectations, une hausse de 9 % est estimée en comparaison avec 2020.

3. SITUATION FINANCIÈRE PRÉVUE DE L'ADMINISTRATION

Sur la base des volumes projetés à la [section 2](#) ci-dessus, l'Administration prévoit des revenus de pilotage de 88,7 M\$ contribuant ainsi à un revenu total de 101,6 M\$.

Les dépenses pour l'exercice 2021 s'élèveront à 102,1 M\$. Cela représente une diminution de 6,4 % des dépenses par rapport au budget initial de 2021. Cette baisse, liée directement à la diminution du trafic et par conséquent du nombre d'affectations, est majoritairement constituée par la diminution des honoraires de pilotage et des coûts des bateaux-pilotes.

Dépenses d'exploitation (en milliers de dollars)	2020	2021	2021
	Prévisions	Budget	Prévisions
Honoraires de pilotage	75 782 \$	86 464 \$	79 932 \$
Coûts d'exploitation des bateaux-pilotes	10 805 \$	11 125 \$	11 125 \$
Frais de personnel	5 710 \$	6 195 \$	6 045 \$
Services professionnels et spéciaux	963 \$	1 228 \$	1 028 \$
Location	350 \$	338 \$	338 \$
Services publics, fournitures et approvisionnement	306 \$	289 \$	289 \$
Transports et communications	148 \$	284 \$	234 \$
Coûts d'administration de la Loi	507 \$	775 \$	773 \$
Information	88 \$	120 \$	120 \$
Amortissement	614 \$	2 164 \$	2 064 \$
Autres dépenses	529 \$	181 \$	181 \$
Total des dépenses d'exploitation	95 802 \$	109 163 \$	102 129 \$

Structure de coûts

En grande proportion, les coûts que doit assumer l'Administration pour le déploiement des services de pilotage sont régis par contrats et varient directement en fonction du niveau des affectations et, par conséquent, du trafic.

La structure de coûts de l'Administration est constituée approximativement de coûts répartis comme suit :

Type de charges	En proportion sur la totalité des charges	Particularités
Honoraires de pilotage	78,9 %	Régis par contrats et varient en fonction des revenus de pilotage
Service de Bateaux-pilotes	10,2 %	En grande partie, régies par contrats et varient en fonction des revenus de pilotage
Masse salariale	5,9 %	En grande partie, régie par des conventions collectives
Amortissement et loyer	2,3 %	
Autres charges administratives	2,7 %	Incluent les frais d'administration de la Loi qui représentent à eux seuls 0,8 % des charges

Analyse des dépenses





Les constats tirés de l'analyse des résultats et tendance de l'année 2020 ont mené à revoir le budget de l'année 2021 qui avait été établi à l'automne 2020. L'impact de la pandémie se faisant plus persistant que prévu, l'ensemble des projets, dépenses et hypothèses d'exploitation a été révisé afin d'assurer un ajustement réaliste au marché et minimiser les impacts sur les dépenses. L'objectif final étant d'éviter ou de minimiser les risques de pertes d'exploitation pour l'année 2021 et ainsi de minimiser l'augmentation des redevances de pilotage pour financer ces frais. Les dépenses globales de l'exercice 2021 devraient donc diminuer de 7 M\$ par rapport au budget initial de 2021. Les facteurs qui expliquent les changements importants dans les dépenses sont les suivants :

- 1. Les droits de pilotage et bateaux-pilotes :** tel que mentionné précédemment, les baisses du trafic et des affectations sont directement à l'origine de la diminution de la majeure partie de la baisse de ces coûts. Rappelons que ces frais varient directement en fonction du volume de service offert. Ainsi, par rapport aux hypothèses de trafic dans le cadre de l'établissement du budget, une baisse plus marquée au niveau notamment des vraquiers et des pétroliers est prévue pour 2021 selon les informations partagées par les partenaires.
- 2. Les frais de personnel :** Ceux-ci demeurent relativement stables. Les seules variations proviennent des augmentations prévues dans les conventions collectives ainsi que de changements dans les politiques de gestion des horaires.

3. **Les coûts d'amortissement** : La principale variation est due au report de certains investissements.
4. **Des coûts d'administration de la Loi** de 773 k\$ seront assumés au cours de l'exercice 2021. Il s'agit de la portion ajustée pour l'année fiscale de l'Administration des frais réclamés par le ministre pour la période du 1^{er} avril 2021 au 31 mars 2022.
5. **Les autres dépenses de l'année 2021** sont de nature courante et récurrente. Elles ne varient que très peu et leur impact est négligeable.

Programme d'immobilisations

L'Administration prévoit que son programme d'immobilisations nécessitera des investissements de l'ordre de 7,4 M\$ pour 2021. Pour la plupart, il s'agit de projets découlant d'obligations contractuelles, d'optimisation du service de pilotage ou d'exigences afin d'assurer la continuité des opérations. Ceux-ci sont principalement constitués de :

-  l'acquisition des PPU pour la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central (« CPSLC ») ;
-  acquisition d'un bateau-pilote ;
-  réfection du quai d'encaissement de bois à Les Escoumins ;
-  mise à niveau de l'équipement informatique et bureautique.

Le programme d'immobilisations pour les cinq prochaines années comprend des réparations majeures au quai d'encaissement en bois à Les Escoumins évaluées à 3,2 M\$ ainsi que dans la mise à niveau du service de bateaux-pilotes de l'ordre de 6,1 M\$. Un renouvellement des PPU pour les pilotes du CPSLC est estimé à 2,3 M\$.




L'Administration dispose des réserves nécessaires pour couvrir ces investissements en capital afin de soutenir des services de pilotage sécuritaires, efficaces et efficaces.

4. TRÉSORERIE ET RÉSERVES








Les redevances de pilotage sont fixées en fonction des besoins financiers de l'Administration, lesquels tiennent compte des volumes de trafic projetés et des revenus et dépenses prévus. Comme les recettes et les dépenses réelles différeront de ces estimations, des méthodes permettant de calculer les écarts sont requises au moment de l'établissement ou de la révision des redevances de pilotage futures notamment afin qu'aucun risque de continuité d'exploitation ne soit involontairement subit par l'Administration. Les réserves contribuent également à assurer la stabilité des redevances de pilotage dans un avenir prévisible.

Il est également nécessaire de tenir compte des facteurs imprévisibles – principalement les fluctuations des volumes de trafic résultant d'événements imprévus, comme ceux auxquels l'Administration a fait face en 2020.

Tel qu'abordé plus en détail à la [section 5](#), pour déterminer le niveau des redevances de pilotage requis, l'Administration tient compte de ses besoins financiers actuels et futurs. Entre autres, les éléments suivants sont pris en considération lors de l'établissement ou la révision des redevances de pilotage :

-  les besoins financiers de l'Administration et la mesure dans laquelle les coûts d'exploitation sont variables ;
-  les coûts en capital prévus et la mesure dans laquelle l'emprunt est introduit ; et
-  les soldes actuels et prévus du compte de trésorerie et de réserves.

Les comptes de trésorerie et de réserves de l'Administration sont déterminés selon l'analyse des éléments suivants :

-  analyse de la situation financière de l'Administration ;
-  impacts financiers des projets ;
-  analyse du contexte économique ;
-  détermination et analyse des risques ;
-  projection des enjeux environnementaux ;
-  détermination d'une marge d'incertitude ; et
-  calcul de flux de trésorerie requis.

Lors de l'établissement du budget 2021, les niveaux de trésorerie et réserve requis se présentaient comme suit :






(en milliers de dollars)	2019	2020	2021	2021
	Réel	Réel	Budget	Prévisions
Trésorerie	11 899 \$	6 826 \$	4 094 \$	4 529 \$
Placements	2 391 \$	5 948 \$	2 580 \$	1 876 \$
Réserves totales	14 290 \$	12 774 \$	6 674 \$	6 405 \$

Il convient de noter que le compte de réserves a été créé au sein de l'Administration pour lui permettre de s'acquitter de toutes ses obligations et faire face à différents risques sans nécessairement affecter de façon majeure le niveau des redevances de pilotage. Les réserves permettent de réaliser les investissements essentiels nécessaires au maintien et à l'amélioration de la sécurité, de l'efficacité et de l'efficience de ses services, conformément à son mandat législatif.

L'Administration estime que le solde de trésorerie et de réserves prévu suivant une analyse objective quant à l'ampleur des coûts d'exploitation, des impacts résultant de la pandémie et du programme d'immobilisations lui permet de répondre, du moins à court terme, à ses obligations pour 2021.

5. RÉVISION PROPOSÉE DES TAUX DES REDEVANCES DE PILOTAGE

L'Administration détermine les redevances de pilotage requises comme suit :

-  en déterminant les volumes tel qu'indiqué à la [section 2](#) ;
-  en déterminant les dépenses en fonction des volumes et des exigences contractuelles et tel qu'indiqué à la [section 3](#) ;
-  en déterminant les dépenses d'immobilisations et le financement tel qu'indiqué à la [section 3](#) ;
-  en déterminant le compte de réserves et les fonds nécessaires tel qu'indiqué à la [section 3](#) ; et
-  en déterminant le taux nécessaire pour l'accomplissement de toutes les étapes susmentionnées.

Ce tableau présente l'effet des redevances révisées de pilotage pour l'année 2021 par rapport à ce qui est actuellement en vigueur depuis le 21 décembre 2020. La révision des redevances de pilotage qui entrera en vigueur le **12 mai 2021** inclut :

Catégorie	Redevances de pilotage	Nouveau / Ajustement	Méthode d'application	Effet sur les clients
Taux de base	3 % d'augmentation	Ajustement	Tous les taux concernés	Hausse des coûts de 2,55 M\$
Administration de la Loi	Diminution de 31,4 %	Ajustement	Redevance par affectation	Baisse du coût par affectation de 12,45 \$
Redevance temporaire applicable jusqu'au 31 décembre 2021 – Annualisation de l'augmentation	Augmentation temporaire de 54,96 \$	Nouveau	Redevance par affectation	989 k\$

L'IPC constaté à la fin de l'année 2020 est de 1%. Il importe de noter que la majorité des dépenses de l'Administration sont régies par contrats et conventions qui eux, prévoient des augmentations supérieures à l'IPC en vigueur. Ces augmentations sont prises en compte dans les analyses soutenant la révision des redevances de pilotage 2021. Enfin, notons que l'IPC moyen prévu par les banques canadiennes pour 2021 se situe à environ 2,4 %.

Pour 2021, l'augmentation prévue des redevances excède de 0,6 % l'IPC prévu pour cette même année par les différentes sources économiques. Rappelons que la marge bénéficiaire brute de l'Administration est très faible, soit 9,6 % prévue pour 2021. Or, les charges administratives et opérationnelles que l'Administration doit assumer, étant en grande partie fixes et majoritairement régies par conventions, baux et contrats de service, sont de 10,9 % de sa structure de coût. L'Administration prend le risque d'assumer une portion de la perte découlant de la baisse de revenus de 2021 au niveau du trafic, mais se doit d'assurer le financement de ses

frais d'exploitation pour le maintien adéquat de ses services afin de préserver la bonne conduite de ses opérations et répondre à son mandat législatif.

Usage des services de bateaux-pilotes

Le service de transbordement, notamment par bateau-pilote, servant à l'embarquement ou au débarquement d'un pilote, incluant à une station de pilotage, emporte des redevances de pilotage correspondant aux frais engagés par l'Administration pour la prestation des services exigibles. Que le moyen de transbordement ou le bateau-pilote appartienne à l'Administration, qu'il soit loué ou utilisé à travers les services d'un sous-traitant. L'Administration rechargera en redevances de pilotage les frais engagés afférents, incluant, le cas échéant, les frais de location.

Frais pour l'administration de la Loi

Il importe de rappeler que le 6 janvier 2020, l'Administration recevait l'ordre du ministre décrivant la répartition des frais d'administration de la *Loi* modifiée. En fonction de cette communication, pour la période du 1^{er} avril 2021 au 31 mars 2022, le montant total dû au ministre des Transports est de 862 k\$. De ce montant, 94 k\$, du surplus généré par l'application de la charge prévue pour la récupération de ces frais en 2020, sera diminué. Ce surplus a été provoqué par une estimation moins élevée du nombre d'affectations sur lequel le montant facturé par le ministre a dû être réparti ainsi qu'en considération d'une période de récupération plus courte. Par conséquent, la somme à répartir pour les 12 mois ciblés est de 768 k\$ (soit 862 k\$ moins l'excédent de 2020 de 94 k\$). Des prévisions d'affectations pour cette période ont été déterminées selon les hypothèses décrites à la [section 2](#) des présentes. La répartition des frais totaux sur le nombre d'affectations prévu du 1^{er} avril 2021 au 31 mars 2022 se somme par un montant de 27,19 \$ qui sera facturé par affectation dès l'entrée en vigueur des redevances révisées. Rappelons que ces sommes visent à compenser les frais administratifs imposés à l'Administration en vertu de [l'article 37.1 de la Loi](#). Cet article permet au ministre des Transports d'imposer des frais aux administrations pour les coûts associés à l'administration de la *Loi*. Aucune marge n'est générée pour l'Administration à partir de cette redevance.

Redevance temporaire – Annualisation de l'augmentation

Compte tenu des conditions économiques, du marché et du trafic résultant de la pandémie, l'Administration a choisi d'attendre l'achèvement de 2020 avant de finaliser ses propositions de révision des redevances de pilotage afin de mieux évaluer la situation et déterminer les augmentations nécessaires pour financer ses opérations. Le résultat de cet exercice indique qu'une augmentation annuelle de 3 % pour 2021 est requise pour les redevances. Cependant, cette approche, où l'Administration s'assure d'avoir en main les dernières informations concernant les conditions du marché avant de réviser les redevances de pilotage, signifie que l'augmentation proposée ne peut entrer en vigueur au 1^{er} janvier. L'augmentation entrera plutôt en vigueur le 12 mai 2021. Cela résultera en un écart quant aux revenus générés par les redevances de pilotage destinées au financement des opérations de l'Administration.

L'Administration estime que la situation génèrera un manque à gagner de 989 k\$ dans les revenus de 2021. Afin de ne pas générer une perte supérieure à celle déjà prévue de 514 k\$ et assumée via les réserves de l'Administration pour 2021, l'Administration appliquera une redevance de pilotage temporaire, sur chaque affectation, équivalente à 54,96 \$. Ce montant représente la répartition du revenu à récupérer de 989 k\$ sur le nombre d'affectations prévu pour les mois de mai à décembre 2021. Cette charge prendra fin au 31 décembre 2021.

Augmentation du taux relatif à la retenue d'un pilote

La retenue d'un pilote étant un élément affectant la disponibilité de ces derniers et ainsi diminuant l'efficacité et l'efficience du service de pilotage, l'Administration a pris la décision d'augmenter le taux ayant pour but de diminuer les retenues. Ainsi, pour les cas de retenue à bord dans les limites d'un port ou à terre, pour la première heure de retenue, la redevance sera à taux simple et la deuxième heure à 419,20 \$, sauf si la rétention relève de l'une des exceptions énumérées tel que stipulé au [paragraphe 9](#) du document d'application des redevances de pilotage.

Consultations préalables à la publication de l'Avis

L'Administration a consulté les différentes associations de l'industrie maritime relativement à la révision des redevances de pilotage proposées au Document. Certains des commentaires et suggestions de l'industrie ont été pris en compte lorsque jugés pertinents et se reflètent dans le Document.

6. JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION PAR RAPPORT AUX PARAMÈTRES CONCERNANT LES REDEVANCES

Les principes régissant l'établissement de nouvelles redevances ou la révision des redevances existantes par l'Administration sont énoncés à [l'article 33.2 de la Loi](#). Chacun desdits principes est présenté ci-dessous en italique, suivi d'une explication de la manière dont l'Avis est conforme à ce principe.

33.2 (1) a. Les redevances de pilotage doivent être 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 de pilotage ;

La méthodologie, qui est reflétée dans ce Document et dans l'Avis, a été publiée sur le site de l'Administration tel que requis par [l'article 33.2 de la Loi](#). Sur la base de ces informations, toute personne soumise aux redevances de pilotage de l'Administration peut calculer le montant qui serait payable pour un service de pilotage donné.

33.2 (1) b. Les redevances de pilotage doivent être conçues de façon à ne pas encourager les usagers à adopter des pratiques qui portent atteinte à la sécurité pour en éviter le paiement ;

Les redevances de pilotage de l'Administration ne sont pas structurées de manière à ce que la sécurité puisse être affectée. Étant donné que les services de pilotage sont obligatoires pour tout navire battant pavillon étranger de 35 mètres ou plus de longueur et pour les navires battant pavillon canadien de 2 400 tonneaux et de 70 mètres ou plus de longueur pour la circonscription 1 ou 1.1, et de 3 300 tonneaux et de 80 mètres ou plus de longueur pour la circonscription 2 lorsqu'ils se trouvent dans la zone de pilotage obligatoire de l'Administration, les utilisateurs n'ont pas le choix d'utiliser les services d'un pilote. En outre, la structure des redevances de pilotage de l'Administration est telle que la plus grande portion d'une redevance de pilotage n'est pas liée au temps ou à l'itinéraire, mais plutôt aux dimensions inaltérables du navire, lesquelles ne changent pas d'un voyage à l'autre.

33.2 (1) c. Les redevances de pilotage doivent s'appliquer de la même façon aux usagers ou navires canadiens et aux usagers ou navires étrangers ;

La proposition des redevances de pilotage pour une affectation ne fait pas de distinction entre un usager ou navire national et 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 redevances de pilotage proposées sont basées sur une répartition des coûts d'exploitation, des coûts en capital et de la réserve de trésorerie, ce qui permet à l'Administration d'atteindre sa mission et demeurer financièrement autonome. Les redevances de pilotage révisées permettent à l'Administration de remplir son mandat tout en étant équitables et raisonnables.

33.2 (1) e. Le taux des redevances de pilotage ne doit 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 redevances de l'Administration sont fixées de manière à recouvrer ses dépenses, déduction faite des autres revenus déterminés conformément aux Normes internationales d'information financière et des coûts pour rencontrer certaines exigences financières, y compris le maintien de réserves raisonnables, comme le décrit en détail [l'article 33.2 de la Loi](#).



7. INFORMATIONS RELATIVES À L'AVIS ET À LA PRÉSENTATION D'OBSERVATIONS À L'ADMINISTRATION

Le Document est disponible en ligne et une copie peut être téléchargée sur le site Web de l'Administration (<https://www.pilotagestlaurent.gc.ca/fr/index.html>).

Des copies supplémentaires de l'Avis ou du Document peuvent être obtenues sur demande à l'adresse suivante :

Par écrit : Directrice exécutive, Finances et administration
Administration de pilotage des Laurentides
999, boul. de Maisonneuve Ouest, bureau 1410
Montréal (Québec) H3A 3L4

Courriel : josee.leroux@apl.gc.ca
Téléphone : (514 283-6320 poste 208)

En vertu de [l'article 33.3 de la Loi](#), toute personne peut, au plus tard à la date prévue à l'Avis, présenter à l'Administration, par écrit, des observations à l'égard de la proposition. Toute personne présentant des observations écrites doit inclure un résumé desdites observations, lequel pourra être rendu public par l'Administration. En outre, toute personne présentant des observations écrites dans les délais prévus à l'Avis pourra déposer auprès de l'Office des transports du Canada un avis d'opposition au sujet de la proposition.

En vertu de [l'article 33.3 de la Loi](#), les personnes intéressées à présenter à l'Administration des observations par écrit au sujet de la [section 1](#) de l'Avis peuvent le faire en faisant parvenir un document écrit à l'adresse suivante :

Directrice exécutive, Finances et administration
Administration de pilotage des Laurentides
999, boul. de Maisonneuve Ouest, bureau 1410
Montréal (Québec) H3A 3L4

Courriel : josee.leroux@apl.gc.ca

Note : Les observations doivent être reçues par l'Administration au plus tard à la fermeture des bureaux le 11 mars 2021.

8. REDEVANCES DE PILOTAGE ET APPLICATION

Grille de redevances

Colonne	1	2	3	4	5	6	7	8
Article	Service de pilotage	Circonscription	Redevance forfaitaire	Redevance par unité	Redevance par facteur temps	Redevance par heure ou fraction d'heure	Redevance minimum	Redevance maximum
1	Voyage	1	S/O	48,20 \$	23,72 \$	S/O	2 466,49 \$	S/O
		2	S/O	29,05 \$	16,73 \$	S/O	1 942,49 \$	S/O
2	Déplacement	1	554,86 \$	18,28 \$	S/O	S/O	2 466,49 \$	S/O
		1-1	510,56 \$	16,81 \$	S/O	S/O	2 269,58 \$	S/O
		2	528,44 \$	17,40 \$	S/O	S/O	2 349,04 \$	S/O
3	Mouillage au cours d'un voyage ou d'un déplacement	1	429,05 \$	4,61 \$	S/O	S/O	S/O	S/O
		1-1	394,78 \$	4,25 \$	S/O	S/O	S/O	S/O
		2	408,63 \$	4,41 \$	S/O	S/O	S/O	S/O
4	Accostage d'un navire à un quai ou à une jetée à la fin d'un voyage	1	328,41 \$	3,39 \$	S/O	S/O	S/O	638,51 \$
		2	312,75 \$	3,23 \$	S/O	S/O	S/O	608,12 \$
5	Accostage ou appareillage d'un navire effectué par un pilote désigné par la Corporation, à la demande du capitaine, du propriétaire ou de l'agent du navire	1	528,44 \$	11,95 \$	S/O	S/O	1 942,49 \$	S/O
		2	528,44 \$	11,95 \$	S/O	S/O	1 942,49 \$	S/O



DÉTAILS ET PRINCIPES CONCERNANT LA RÉVISION DES REDEVANCES DE PILOTAGE

Colonne	1	2	3	4	5	6	7	8
Article	Service de pilotage	Circonscription	Redevance forfaitaire	Redevance par unité	Redevance par facteur temps	Redevance par heure ou fraction d'heure	Redevance minimum	Redevance maximum
6	Prolongation du séjour d'un pilote à une station d'embarquement de pilotes ou à bord d'un navire	1	S/O	S/O	S/O	0,00 \$ pour la première demi-heure, 127,99 \$ pour la première heure incluant la première demi-heure et 419,20 \$ pour chaque heure suivante	S/O	S/O
		1-1	S/O	S/O	S/O	0,00 \$ pour la première demi-heure, 117,76 \$ pour la première heure incluant la première demi-heure et 419,20 \$ pour chaque heure suivante	S/O	S/O
		2	S/O	S/O	S/O	0,00 \$ pour la première demi-heure, 121,87 \$ pour la première heure incluant la première demi-heure et 419,20 \$ pour chaque heure suivante	S/O	S/O
	Prolongation du séjour d'un pilote à bord d'un navire en transit	1	S/O	S/O	S/O	0,00 \$ pour la première demi-heure, 127,99 \$ pour la première heure incluant la première demi-heure et 255,98 \$ pour chaque heure suivante	S/O	S/O
		1-1	S/O	S/O	S/O	0,00 \$ pour la première demi-heure, 117,76 \$ pour la première heure incluant la première demi-heure et 235,52 \$ pour chaque heure suivante	S/O	S/O
		2	S/O	S/O	S/O	0,00 \$ pour la première demi-heure, 121,87 \$ pour la première heure incluant la première demi-heure et 243,74 \$ pour chaque heure suivante	S/O	S/O



DÉTAILS ET PRINCIPES CONCERNANT LA RÉVISION DES REDEVANCES DE PILOTAGE

Colonne	1	2	3	4	5	6	7	8
Article	Service de pilotage	Circonscription	Redevance forfaitaire	Redevance par unité	Redevance par facteur temps	Redevance par heure ou fraction d'heure	Redevance minimum	Redevance maximum
7	Compensation d'un compas effectuée par un pilote	1	554,86 \$	18,28 \$	S/O	S/O	S/O	S/O
		1-1	510,56 \$	16,81 \$	S/O	S/O	S/O	S/O
		2	528,44 \$	17,40 \$	S/O	S/O	S/O	S/O
8	Annulation d'une demande de services de pilotage après que le pilote se présente pour effectuer ses fonctions de pilotage	1	688,35 \$	S/O	S/O	0,00 \$ pour la première heure, 419,20 \$ pour la deuxième heure y compris la première heure et 127,99 \$ pour chaque heure suivante *	S/O	S/O
		1-1	633,40 \$	S/O	S/O	0,00 \$ pour la première heure, 419,20 \$ pour la deuxième heure y compris la première heure et 117,76 \$ pour chaque heure suivante *	S/O	S/O
		2	655,55 \$	S/O	S/O	0,00 \$ pour la première heure, 419,20 \$ pour la deuxième heure y compris la première heure et 121,87 \$ pour chaque heure suivante *	S/O	S/O
9	Transport d'un pilote à bord d'un navire au-delà de la circonscription pour laquelle il est breveté	1	S/O	S/O	S/O	127,99 \$	S/O	S/O
		1-1	S/O	S/O	S/O	117,76 \$	S/O	S/O
		2	S/O	S/O	S/O	121,87 \$	S/O	S/O



DÉTAILS ET PRINCIPES CONCERNANT LA RÉVISION DES REDEVANCES DE PILOTAGE

Colonne	1	2	3	4	5	6	7	8
Article	Service de pilotage	Circonscription	Redevance forfaitaire	Redevance par unité	Redevance par facteur temps	Redevance par heure ou fraction d'heure	Redevance minimum	Redevance maximum
10	Sauf si un pilote doit être relevé à la suite d'un accident, un départ ou un déplacement effectué avant l'heure prévue dans un préavis exigé par les articles 8 ou 9 du <i>Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides</i> , à la demande du capitaine, du propriétaire ou de l'agent du navire	1	2 864,20 \$	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
		1-1	2 635,54 \$	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
		2	2 727,81 \$	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
	Frais de déplacement applicables à Contrecoeur, Bécancour, Cacouna, Tadoussac et Pointe-au-Pic	1	269,58 \$	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
		1-1	269,58 \$	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
		2	269,58 \$	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O



DÉTAILS ET PRINCIPES CONCERNANT LA RÉVISION DES REDEVANCES DE PILOTAGE

Colonne	1	2	3	4	5	6	7	8	
Article	Service de pilotage	Circonscription	Redevance forfaitaire	Redevance par unité	Redevance par facteur temps	Redevance par heure ou fraction d'heure	Redevance minimum	Redevance maximum	
10	Frais administratifs Transports Canada de la <i>Loi sur le pilotage</i>	1	27,19 \$	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	
		1-1	27,19 \$	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	
		2	27,19 \$	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	
	Redevance temporaire (en vigueur du 12 mai 2021 au 31 décembre 2021) – Annualisation de l'augmentation	1	54,96 \$	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
		1-1	54,96 \$	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
		2	54,96 \$	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O

* Le nombre d'heures de service facturables est calculé à partir du moment où les services de pilotage sont demandés ou, s'il est postérieur, du moment où le pilote se présente pour effectuer ses fonctions de pilotage et jusqu'au moment de l'annulation.

Application

1. Les définitions qui suivent s'appliquent aux redevances de la [Grille de redevances](#) ci-haut.

circonscription no 1 Les eaux situées entre l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert et une ligne tirée en travers du fleuve Saint-Laurent par 71°08' de longitude O. (District No. 1)

circonscription no 1-1 Les eaux situées entre l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert et une ligne tirée d'est en ouest en travers du fleuve Saint-Laurent à l'extrémité nord de l'île Sainte-Thérèse. (District No. 1-1)

circonscription no 2 Les eaux situées entre une ligne tirée en travers du fleuve Saint-Laurent par 71°20' de longitude O. et une ligne tirée en travers du fleuve Saint-Laurent sur un relèvement de 121° (vrais) à un point situé par 48°20'48" de latitude N. et 69°23'24" de longitude O., y compris la rivière Saguenay. (District No. 2)

corporation S'entend d'une personne morale avec laquelle l'Administration conclut un contrat de louage de services en vertu de [l'article 15 \(2\) de la Loi](#) pour les services de pilotes brevetés dans la Circonscription no 2. (Corporation)

creux À l'égard d'un navire, le nombre de mètres, au centième près, qui correspond à la distance verticale, mesurée au milieu du navire, à partir du dessus de la tôle de quille jusqu'au pont continu le plus élevé qui s'étend de l'avant à l'arrière et d'un bord à l'autre du navire, la continuité du pont n'étant pas considérée comme interrompue par la présence d'ouvertures de tonnage, d'espaces machines ou d'un décrochement. (depth)

déplacement Mouvement d'un navire dans les limites géographiques d'un port visé à [l'article 10](#) de la présente section, que le navire soit déplacé d'un poste à un autre ou ramené au même poste. Sont exclus :

- a) la manœuvre d'un navire qui quitte le mur d'attente de l'écluse de Saint-Lambert pour entrer dans l'écluse ou qui quitte l'écluse pour aller au mur d'attente, sauf lorsqu'un pilote monte à bord pour effectuer la manœuvre ;
- b) le halage d'un navire d'un poste à un autre uniquement à l'aide d'amarres capelées sur un quai, si le halage est effectué sur une distance inférieure à la longueur du navire et que le quai entre les deux postes est rectiligne, sauf si les services d'un pilote sont utilisés. (movage).

facteur temps Le produit du tirant d'eau d'un navire par le nombre d'heures ou de fractions d'heure pendant lesquelles le navire fait route sous la conduite d'un pilote, à l'exclusion des périodes durant lesquelles les redevances visées aux articles 6 ou 9 de la [Grille de redevances](#) sont exigibles. (time factor)

largeur À l'égard d'un navire, le nombre de mètres, au centième près, qui correspond à la distance maximale entre les faces externes des bordés extérieurs du navire. (breadth)

longueur À l'égard d'un navire, le nombre de mètres, au centième près, qui correspond à la distance entre l'extrémité avant et l'extrémité arrière du navire, à l'exclusion du beaupré. (length)

longueur tarifaire À l'égard d'un navire, la plus courte des dimensions suivantes :

- a) la longueur ;
- b) la largeur multipliée par 7,5. (tariff length)

officier de quart à la passerelle Toute personne, sauf un pilote, directement responsable de la navigation et de la sécurité d'un navire. (deck watch officer)

poste Quai, jetée, mouillage ou bouée d'amarrage. Est assimilé à un poste le navire amarré ou au mouillage. (berth)

station d'embarquement de pilotes Lieu où se fait l'embarquement ou le débarquement des pilotes aux Escoumins, à Saguenay (La Baie, Quai Lepage et Port-Alfred), à Saguenay (Chicoutimi et Grande-Anse), à Québec, à Trois-Rivières, à Sorel-Tracy, à Lanoraie et à Montréal. (pilot boarding station)

tirant d'eau À l'égard d'un navire, le nombre de mètres, au centième près, qui correspond à la profondeur maximale de la partie immergée du navire au moment de la prestation des services de pilotage. (draught)

unité Correspond au nombre, arrondi au centième près, obtenu en divisant par 850 le produit de la longueur tarifaire par la largeur et par le creux (unit)

unité composite L'ensemble formé d'un remorqueur accouplé de façon rigide à l'arrière d'une barge. (composite unit)

voyage Le pilotage d'un navire d'un point à un autre à l'intérieur de la région de l'Administration. Sont exclus l'accostage, l'appareillage ou le déplacement d'un navire. (trip)

Redevances de pilotage en général

2. (1) La redevance de pilotage à payer à l'Administration pour un service de pilotage mentionné à la colonne 1 la [Grille de redevances](#) qui est rendu dans une circonscription indiquée à la colonne 2 est calculée en fonction des renseignements indiqués sur la fiche de pilotage en vertu du [paragraphe 7 \(1\)](#) et correspond à la somme des éléments suivants :
 - a) la base forfaitaire prévue à la colonne 3 ;
 - b) l'unité prévue à la colonne 4 ;
 - c) le facteur temps prévu à la colonne 5 ;
 - d) le nombre d'heures facturables pour un service multiplié par le montant par heure ou fraction d'heure prévu à la colonne 6.
- (2) Les redevances de pilotage ne peuvent être ni inférieures à la redevance minimum prévue à la colonne 7 ni supérieures à la redevance maximum prévue à la colonne 8 de la [Grille de redevances](#).

-
- (3)** Sous réserve des paragraphes [\(4\)](#) à [\(6\)](#) et de [l'article 4](#), les redevances de pilotage sont multipliées par le nombre de pilotes affectés au pilotage d'un navire.
- (4)** Les redevances de pilotage sont calculées en fonction des services rendus par un seul pilote dans les cas suivants :
- a) un mouillage ;
 - b) un déplacement ;
 - c) un accostage ;
 - d) un appareillage ;
 - e) une compensation de compas.
- (5)** Dans le cas où un deuxième pilote est requis, les redevances de pilotage peuvent être chargées pour un seul pilote dans les circonstances suivantes :
- a) entre le moment où les pilotes embarquent et débarquent, il est probable que le navire fasse route dans la circonscription no 1 pendant plus de 10 heures consécutives pour les voyages débutant entre 5 h et 19 h 59, ou pendant plus de 8 heures consécutives pour les voyages débutant entre 20 h et 4 h 59 ;
 - b) il est probable que le navire fasse route pendant plus de 11 heures consécutives dans la circonscription no 2 ;
 - c) le navire fait route dans des conditions de la période de navigation d'hiver en tout temps au cours de la période commençant le 16 mars et se terminant le 31 décembre.
- (6)** Les redevances de pilotage sont calculées en fonction des services rendus par un seul pilote si :
- a) d'une part, un second pilote est affecté pour la seule raison qu'il soit probable que le navire fasse route pendant plus de 10 heures consécutives dans la circonscription no 2 ;
 - b) d'autre part, le second pilote est affecté pour monter à bord du navire en tout temps au cours de la période commençant à 19 h et se terminant à 0 h 59.
- 2.1.** Une redevance de 27,19 \$ est exigible, pour l'exécution de la *Loi*, pour chaque affectation d'un pilote, en vigueur depuis le 6 juillet 2020.
- 2.2.** Une redevance temporaire de 54,96 \$ est exigible, pour l'annualisation de l'augmentation des redevances, pour chaque affectation d'un pilote. Cette redevance cessera de s'appliquer le 31 décembre 2021 à 23h59.
- 3.** Les redevances de pilotage sont rajustées conformément au [paragraphe 7 \(3\)](#) en cas de divergence entre les renseignements indiqués sur la fiche de pilotage et ceux qui figurent dans les documents énumérés à ce paragraphe.

Redevances de pilotage — Opérations de remorquage et de poussage

4. (1) Dans le cas où un remorqueur tire ou pousse une ou des barges attachées de façon non fixe, des redevances de pilotage sont exigibles d'une part pour le remorqueur qui est sous la conduite d'un pilote en fonction de ses unités propres et de son facteur temps ou le minimum selon la [Grille de redevances](#), et d'autre part pour chaque barge tirée ou poussée en fonction de ses unités et facteur temps ou le minimum selon la [Grille de redevances](#), sans égard au nombre de pilotes affectés à l'opération de remorquage.
- a) toutefois, la retenue est applicable pour chaque pilote ;
 - b) les frais d'accostage et mouillage sont applicables à la barge. Ces frais s'appliquent au remorqueur s'il est assujéti individuellement au pilotage obligatoire ;
 - c) dans le cas d'un déplacement, les redevances exigibles sont le plus élevé du montant prévu à la [Grille de redevances](#) en utilisant un seul montant de base et la somme des unités du ou des remorqueurs et de la ou des barges.
- (2) Dans le cas d'une opération de remorquage où un remorqueur pousse une barge, et qui est accouplé pour la durée du voyage d'une façon fixe à l'arrière de la barge en unité composite, comme s'il s'agissait d'un seul navire, des redevances de pilotage sont exigibles pour l'ensemble des unités en considérant la longueur du remorqueur et barge accouplé, la largeur maximale et le creux le plus fort et d'un seul facteur temps en fonction du plus fort tirant d'eau ou le minimum selon la [Grille de redevances](#).
- a) toutefois, la retenue est applicable à un seul pilote ;
 - b) les frais de mouillage sont applicables en utilisant un seul montant de base et les unités en considérant la longueur du remorqueur et barge accouplé, la largeur maximale et le creux le plus fort ;
 - c) les frais d'accostage sont applicables une seule fois à l'ensemble de l'unité ;
 - d) dans le cas d'un déplacement, les redevances exigibles sont le plus élevé du montant prévu à la [Grille de redevances](#) en utilisant un seul montant de base et les unités en considérant la longueur du remorqueur et barge accouplé, la largeur maximale et le creux le plus fort.
- (3) Dans le cas d'une opération de remorquage où un ou plusieurs remorqueurs tirent ou poussent un ou plusieurs navires morts, des redevances de pilotage sont exigibles d'une part pour chaque remorqueur sous la conduite des pilotes en fonction de leurs unités propres et de leur facteur temps ou le minimum selon la [Grille de redevances](#), et d'autre part pour chaque navire tiré ou poussé en fonction de leurs unités et facteur temps respectifs ou le minimum selon la [Grille de redevances](#).
- a) toutefois, la retenue est applicable pour chaque pilote ;
 - b) les frais d'accostage et d'ancrage sont applicables au navire mort. Ces frais s'appliquent au remorqueur s'il est assujéti individuellement au pilotage obligatoire ;
 - c) dans le cas d'un déplacement, les redevances exigibles sont le plus élevé du montant prévu à la [Grille de redevances](#) en utilisant un seul montant de base et la somme des unités du remorqueur.

Redevances de pilotage — Frais de déplacement et autres exposés

5. (1) Une redevance de pilotage de 269,58 \$ est exigible pour l'embarquement ou le débarquement d'un pilote qui doit avoir lieu ailleurs qu'à une station d'embarquement de pilotes, mais à l'intérieur de la zone de pilotage obligatoire.
- (2) Les frais de déplacement et autres frais raisonnables engagés par le pilote qui doit monter à bord d'un navire ou en débarquer à l'extérieur de la zone de pilotage obligatoire sont exigibles à titre de redevances de pilotage.

Redevances de pilotage — Frais de transbordement

6. Le service de transbordement servant à l'embarquement ou au débarquement d'un pilote à une station d'embarquement de pilotes, des redevances de pilotage correspondant aux frais engagés par l'Administration pour la prestation du service sont exigibles.

Embarcation de plaisance inférieure à huit unités

- 6.1. À l'exception de celles fixées par [l'article 6](#), les redevances de pilotage à payer pour les services de pilotage rendus à une embarcation de plaisance inférieure à huit unités sont réduites de 15%.

Fiche de pilotage

7. (1) Le pilote remplit, avec l'aide du capitaine ou de l'officier de quart à la passerelle du navire, la fiche de pilotage fournie par l'Administration.
- (2) Le pilote soumet alors la fiche de pilotage le plus tôt possible à l'Administration.
- (3) En cas de divergence entre les renseignements indiqués sur la fiche de pilotage et ceux qui figurent dans les documents ci-après, les détails concernant le navire sont ceux figurant dans ces documents, selon l'ordre de priorité qui suit :
 - a) les documents officiels du navire ;
 - b) le document intitulé Register of Ships publié par la Lloyd's Register of Shipping ;
 - c) une publication d'une société de classification autre que celle de la Lloyd's Register of Shipping.

Règles concernant les voyages

8. (1) Sous réserve du [paragraphe \(3\)](#), un voyage commence dès que le navire fait route et, selon le cas :
 - a) qu'il entre dans la région de l'Administration après que le pilote est monté à bord ;
 - b) qu'il quitte un poste dans un port ou un endroit situé dans la région de l'Administration après que le pilote est monté à bord dans ce port ou à cet

- endroit, sauf si le navire est en transit et qu'il y a un changement de pilote à Trois-Rivières, à Sorel-Tracy ou à Montréal ;
- c) qu'un pilote monte à bord pour remplacer celui qui vient d'exécuter un déplacement ;
 - d) qu'un pilote monte à bord pour remplacer celui qui vient d'exécuter un appareillage pour lequel le capitaine, le propriétaire ou l'agent du navire a demandé les services d'un pilote désigné par la Corporation ;
 - e) qu'il quitte un quai ou une jetée auquel il était amarré dans un port, ou un autre navire auquel il était amarré, après que le pilote visé aux alinéas a) ou b) est monté à bord ;
 - f) qu'il lève l'ancre après avoir fait escale à Saguenay (La Baie, Quai Lepage et Port-Alfred), dans le cas d'un navire à passagers.
- (2) Sous réserve du [paragraphe \(3\)](#), un voyage se termine dès que, selon le cas :
- a) le navire entre dans l'écluse de Saint-Lambert ;
 - b) le navire quitte la région de l'Administration ;
 - c) le pilote visé aux alinéas (1) a), b), c) ou d) quitte le navire, sauf si le navire est en transit et qu'il y a un changement de pilote à Trois-Rivières, à Sorel-Tracy ou à Montréal ;
 - d) un pilote monte à bord pour effectuer un accostage pour lequel le capitaine, le propriétaire ou l'agent du navire a demandé les services d'un pilote désigné par la Corporation ;
 - e) le navire est amarré à un quai ou à une jetée dans un port, sauf s'il est amarré au mur d'attente de l'écluse de Saint-Lambert ;
 - f) le navire est amarré à un autre navire ;
 - g) le navire est au mouillage ou est immobilisé dans les glaces dans l'attente d'un poste dans les limites d'un port, s'il est par la suite déplacé dans ces limites ;
 - h) le navire fait escale à Saguenay (La Baie, Quai Lepage et Port-Alfred), dans le cas d'un navire à passagers.
- (3) Le changement de pilote à Trois-Rivières ou le mouillage ou l'amarrage d'un navire à un quai ou à une jetée à Trois-Rivières, effectués sur l'avis du pilote en raison de restrictions à la navigation, ne constituent pas le commencement ou la fin d'un voyage.

Règles concernant la prolongation du séjour d'un pilote

9. (1) Le séjour d'un pilote affecté à un navire est prolongé, pour l'application de [l'article 6 de la Grille de redevances](#), et une redevance exigible, dans l'un ou l'autre des cas suivants :
- a) le pilote dont les services ont été demandés se présente à la station d'embarquement de pilotes et y est retenu ou est retenu à bord d'un navire qui est, selon le cas :
 - i. à un poste avant que le voyage ou le déplacement ne débute;
 - ii. à un poste dans les limites du port et qu'il est par la suite déplacé dans les limites du même port;

iii. à un poste après que le voyage ou le déplacement soit terminé et jusqu'au débarquement.

b) le pilote est retenu en transit lorsque, à l'extérieur des limites d'un port, après avoir fait route un navire accoste, mouille ou effectue un arrêt obligatoire.

(2) Par ailleurs, lorsque le séjour du pilote est prolongé au-delà d'une heure, les redevances de pilotage prévues à [l'article 6 de la Grille de redevances](#) pour chaque heure suivante sont les mêmes que la première heure si la prolongation est causée par un accostage, un mouillage, des conditions de glace qui forcent l'arrêt du navire, les conditions météorologiques, la révision de l'heure prévue d'arrivée du navire, des retards associés aux services de bateaux-pilotes, le retard d'un pilote qui vient le remplacer, une pénurie de pilotes, des retards au quai ou au mouillage découlant de la gestion du trafic maritime par les autorités compétentes ou l'échouement du navire.

Limites géographiques des ports

10. Les ports visés à la définition de déplacement, à [l'article 1](#) de la présente section, ainsi que leurs limites géographiques respectives, sont les suivants :

a) Bécancour

Les eaux situées entre les coordonnées suivantes : 46°24'01" de latitude N. et 72°22'46" de longitude O. ; 46°24'18" de latitude N. et 72°23'51" de longitude O. ; 46°25'04" de latitude N. et 72°22'29" de longitude O. ; 46°24'07" de latitude N. et 72°22'27" de longitude O. ;

b) Contrecoeur

Les eaux situées entre les coordonnées suivantes : 45°49'36" de latitude N. et 73°17'16" de longitude O. ; 45°49'48" de latitude N. et 73°17'34" de longitude O. ; 45°50'30" de latitude N. et 73°16'45" de longitude O. ; 45°50'18" de latitude N. et 73°16'27" de longitude O. ;

c) Gros-Cacouna

Les eaux situées entre les coordonnées suivantes : 47°52'28" de latitude N. et 69°32'58" de longitude O. ; 47°53'16" de latitude N. et 69°35'42" de longitude O. ; 47°59'42" de latitude N. et 69°31'58" de longitude O. ; 47°57'32" de latitude N. et 69°27'06" de longitude O. ;

d) Montréal

Les eaux situées entre l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert et une ligne tirée d'est en ouest en travers du fleuve Saint-Laurent à l'extrémité nord de l'île Sainte-Thérèse ;

e) Pointe-au-Pic

Les eaux situées entre les coordonnées suivantes : 47°40'36" de latitude N. et 70°03'45" de longitude O. ; 47°40'00" de latitude N. et 70°02'36" de longitude O. ; 47°35'00" de latitude N. et 70°08'17" de longitude O. ; 47°35'56" de latitude N. et 70°10'06" de longitude O. ;

f) Québec

Les eaux situées entre une ligne tirée en travers du fleuve Saint-Laurent sur un relèvement de 345° (vrais) à un point situé par 46°43'40" de latitude N. et 71°20'08" de longitude O. et une ligne tirée en travers du fleuve Saint-Laurent sur un relèvement de 350° (vrais) à un point situé par 46°49'42" de latitude N. et 71°07'48" de longitude O. ;

g) Rivière-du-Loup

Les eaux situées entre les coordonnées suivantes : 47°46'02" de latitude N. et 69°36'40" de longitude O. ; 47°46'48" de latitude N. et 69°39'25" de longitude O. ; 47°52'16" de latitude N. et 69°35'42" de longitude O. ; 47°52'28" de latitude N. et 69°32'58" de longitude O. ;

h) Saguenay (Chicoutimi et Grande-Anse)

Les eaux situées à l'ouest d'une ligne tirée en travers de la rivière Saguenay sur un relèvement de 011° (vrais) à un point situé par 48°22'59" de latitude N. et 70°45'00" de longitude O. ;

i) Saguenay (La Baie, Quai Lepage et Port-Alfred)

Les eaux situées à l'ouest d'une ligne tirée en travers de la rivière Saguenay sur un relèvement de 315° (vrais) à un point situé par 48°20'58" de latitude N. et 70°42'06" de longitude O. ;

j) Sorel-Tracy

Les eaux situées entre une ligne tirée en travers du fleuve Saint-Laurent sur un relèvement de 285° (vrais) à un point situé par 45°58'00" de latitude N. et 73°11'30" de longitude O. et une ligne tirée en travers du fleuve Saint-Laurent sur un relèvement de 317° (vrais) à un point situé par 46°06'55" de latitude N. et 72°57'09" de longitude O. ;

k) Tadoussac

Les eaux situées au nord d'une ligne tirée en travers de la Baie de Tadoussac sur un relèvement de 090° (vrais) à un point situé par 48°08'08" de latitude N. et 69°42'59" de longitude O. ;

l) Trois-Rivières

Les eaux situées entre une ligne tirée en travers du fleuve Saint-Laurent sur un relèvement de 333° (vrais) à un point situé par 46°17'06" de latitude N. et 72°35'06" de longitude O. et une ligne tirée en travers du fleuve Saint-Laurent sur un relèvement de 352° (vrais) à un point situé par 46°22'35" de latitude N. et 72°26'21" de longitude O.