
ANNONCE DE LA RÉVISION DES REDEVANCES DE PILOTAGE

Le 12 mars 2021



Administration de pilotage des Laurentides
Laurentian Pilotage Authority



GÉNÉRALITÉS

Conformément à [l'article 33.4 de la Loi sur le pilotage \(L.R.C. \(1985\), ch. P-14\)](#), (la « **Loi** »), le document suivant annonce la révision des redevances de pilotage (« **l'Annonce** ») proposées par l'Administration de pilotage des Laurentides (« **l'Administration** ») lesquelles, sauf indication contraire, entreront en vigueur le **12 mai 2021**. L'Administration révisé et met œuvre ces redevances de pilotage pour les raisons décrites dans l'Avis de révision des redevances de pilotage publié le 8 février 2021 (« **Avis** ») et le document de Détails et principes. Toutes les autres dispositions à l'égard des redevances de pilotage n'étant pas modifiées par la présente Annonce demeurent en vigueur.

Les personnes intéressées à s'opposer à la révision des redevances de pilotage de l'Administration peuvent le faire en présentant un avis d'opposition à l'Office des transports du Canada. Cet avis doit être déposé dans les quatre-vingt-dix (90) jours suivant la date de la publication de la présente Annonce, conformément à [l'article 34\(1\) de la Loi](#). Un avis d'opposition ne suspend pas la prise d'effet, ni l'imposition des redevances de pilotage.

Conformément à [l'article 34\(3\) de la Loi](#), 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 à [l'article 33.2\(1\) de la Loi](#);
- b) l'Administration ne s'est pas conformée aux exigences des [articles 33.3 ou 33.4 de la Loi](#).

Conformément à [l'article 33.4\(2\) de la Loi](#), cette Annonce fournit un résumé des observations écrites reçues en vertu [de l'article 33.3\(2\)b\) de la Loi](#) et l'analyse réalisée par l'Administration des questions et préoccupations portées à son attention, y compris la manière dont elle a pris en compte ces questions et préoccupations dans sa décision.

Cette Annonce comprend trois sections :

1. [Résumé des observations écrites reçues en vertu de l'article 33.3\(2\)b\) de la Loi et analyse de l'Administration](#)
2. [Révision des redevances de pilotage](#)
3. [Mise en œuvre de la redevance temporaire pour l'annualisation de l'augmentation](#)

1. RÉSUMÉ DES OBSERVATIONS ÉCRITES REÇUES EN VERTU DE L'ARTICLE 33.3(2)b) DE LA LOI ET ANALYSE DE L'ADMINISTRATION

L'Administration a reçu des observations écrites à l'égard de l'Avis et du document Détails et principes de la part de deux associations de l'industrie, soit de la Fédération maritime du Canada (« FMC ») et de l'Association des armateurs du Saint-Laurent (« ASL »). Les commentaires reçus par ces associations sont essentiellement les mêmes qu'elles avaient émis lors des rencontres de préconsultation. Ceux-ci avaient été pris en considération et certains ajustements et modifications avaient été effectués subséquemment aux documents. Maintenant que la période des observations écrites est maintenant terminée, l'Administration a pris connaissance de l'ensemble des observations écrites reçues, a procédé à leur analyse et décrit ci-bas les raisons de sa décision.

D'abord, des observations ont été émises concernant l'augmentation de 3 % des redevances de pilotage de l'année 2021 par rapport à celle de 2020. Cette proposition a été ajustée à la baisse par rapport à la proposition initiale de 3,5 %, et ce pour tenir compte des observations de l'industrie concernant l'augmentation proposée dans le cadre des préconsultations. Cet ajustement entraînera une perte projetée plus importante que celle initialement budgétée. Combiné aux pertes encourues en 2020 le déficit total assumé par l'Administration pour 2020-2021 s'élèvera à plus de 3 M\$. La proposition de la FMC de réduire la majoration des redevances à 2 % tout en conservant la redevance temporaire de 54,96 \$ entraînerait des pertes supplémentaires importantes pour l'Administration.

En ce qui concerne les observations sur les coûts d'exploitation, il importe de rappeler que la très grande majorité des dépenses de l'Administration, soit 90 %, sont régies par contrats et varient directement en fonction du niveau des affectations et du trafic. Les coûts directement sous son contrôle représentent environ les 10 % restants et sont liés à la fourniture de services aux usagers. Par conséquent, des hypothèses de trafic, validées avec ses partenaires de l'industrie, ainsi que l'augmentation des frais directs de pilotage budgétés selon les contrats avec les corporations de pilotes et le sous-traitant pour les services de bateaux-pilotes, sont à la base de la majorité de l'augmentation des charges de l'Administration.

Concernant les observations faites par l'ASL sur les augmentations proposées des taux relatifs à la retenue d'un pilote, il faut noter que la retenue d'un pilote est un élément qui affecte la disponibilité de ces derniers et diminue ainsi l'efficacité et l'efficience du service de pilotage. La proposition d'augmenter le taux de la deuxième heure de la retenue ne s'applique pas si la situation découle de l'une des exceptions énumérées qui couvrent les circonstances hors du contrôle du client.

Au surplus, des commentaires sur le report des projets d'investissement ont également été suggérés. Ces projets sont principalement liés à la réfection du quai d'encaissement de bois à Les Escoumins, à l'achat d'un bateau-pilote ainsi qu'à l'acquisition des PPU. Ceux-ci concernent des actifs essentiels à la capacité de l'Administration de répondre à sa mission et soutenir un service de pilotage sécuritaire, efficace et efficient.

En ce qui concerne les observations sur le niveau des réserves, l'Administration doit disposer des réserves nécessaires pour couvrir ses investissements en capital afin de soutenir des services de



pilotage sécuritaires, efficaces et efficients tout en lui permettant de s'acquitter de toutes ses obligations et faire face à différents risques. 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, est raisonnable. Il lui permet de répondre, du moins à court terme, à ses obligations pour 2021 et est conforme à *Loi*.

En ce qui a trait aux observations concernant l'amélioration des services, des actions concrètes et des projets visant à offrir une plus-value à l'industrie ont été mis de l'avant par l'Administration. Il s'agit notamment du projet des services de pilotage optimisés ainsi que l'exploitation du simulateur qui est utilisé pour développer les meilleures pratiques et améliorer la sécurité. Également, les investissements dans les PPU ont conduit à des améliorations en allégeant certaines restrictions sur la navigation de nuit pour des navires de fort gabarit.

Concernant les commentaires reçus afférents aux frais d'administration de la *Loi*, il importe de rappeler que ces frais sont établis par le ministre des Transports en vertu de [l'article 37.1](#) de la *Loi* et qu'aucune marge de profit n'est générée pour l'Administration à partir de cette redevance.

L'Administration a étudié et pris en considération l'ensemble des observations écrites reçues et a conclu que les redevances proposées sont en accord avec sa méthode de calcul claire et que la proposition d'établissement de redevances est conforme aux exigences et paramètres de la *Loi*.

Ainsi, l'Administration décide de maintenir la révision de ses redevances telles que publiées dans l'Avis et le document de [Détails et principes concernant la révision des redevances de pilotage](#).



2. RÉVISION DES REDEVANCES DE PILOTAGE

La grille ci-bas décrit les redevances de pilotage révisées en vigueur au **12 mai 2021**. Ces augmentations sont conformes à la révision énoncée dans la présente Annonce et ont pour but de permettre le financement de ses opérations, la réalisation des projets contenus au programme d'immobilisations, de faire face aux obligations contractuelles de l'Administration et assurer une pérennité des infrastructures, le tout plus amplement expliqué dans le document Détails et principes.

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



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



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



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



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.



3. MISE EN ŒUVRE DE LA REDEVANCE TEMPORAIRE POUR L'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.