
DÉTAILS ET PRINCIPES CONCERNANT LA RÉVISION DES REDEVANCES DE PILOTAGE

Le 11 novembre 2022



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 **11 novembre 2022** (« **l'Avis** ») prévoyant l'entrée en vigueur de la révision des redevances le **15 février 2023**. 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 2023.

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 réserve](#)
5. [Proposition de révision 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-mandatée 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 de l'Administration 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, 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 des modifications des redevances de pilotage des clients. 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 \(2\) 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

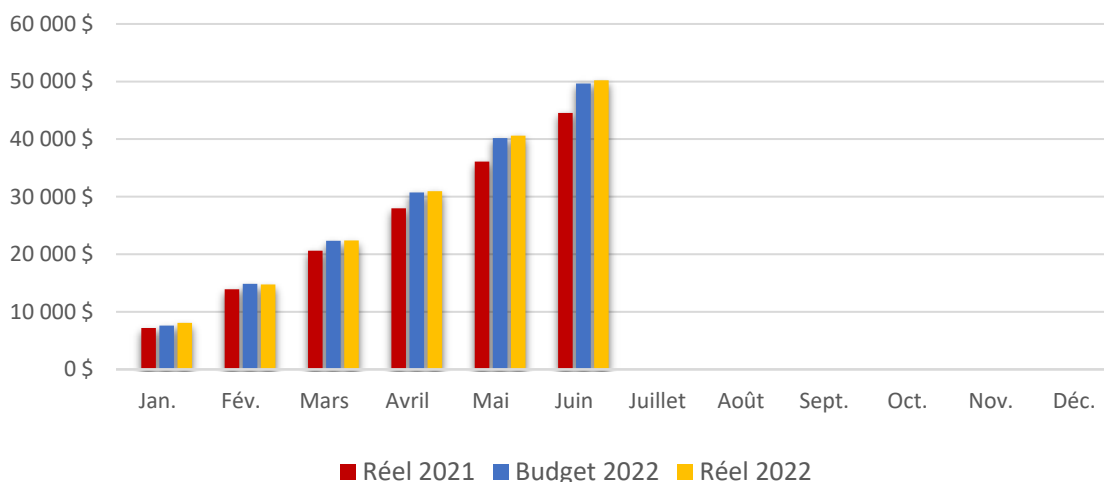
Recettes courantes par rapport aux recettes budgétées 2022

Après le second trimestre de 2022, les recettes de pilotage de l'Administration sont supérieures de près de 1,0 % à celles prévues au budget. Pour ce premier semestre, l'Administration a généré des recettes totales de 50,2 M\$, alors que les prévisions étaient de 49,7 M\$. Selon la tendance actuelle, les résultats financiers des huit premiers mois de 2022 sont en ligne avec le budget approuvé pour cette année.

Selon les plus récentes prévisions, ainsi que le constat réel du nombre d'affectations en date du mois d'août, il semble que cette tendance pourrait se maintenir. En effet, une croissance des affectations constatée laisse présager un deuxième semestre pouvant permettre à l'Administration d'atteindre ses objectifs budgétaires de 2022.

Le graphique ci-dessous compare les revenus totaux réels de l'année précédente avec le budget et les revenus totaux réels de l'année courante.

Comparaison des revenus (en millier) Réal 2022, Budget 2022 et Réel 2021



La tendance des affectations par rapport à l'année précédente

Les prévisions annuelles d'affectations sont établies en fonction de l'historique de trafic réel, du nombre de navires annoncé et des informations obtenues après consultation avec des partenaires de l'industrie. Pour les six premiers mois de 2022, le nombre d'affectations a augmenté de 8,0 % par rapport à la même période l'année dernière, avec une croissance positive pour presque tous les mois depuis le début de l'année. L'Administration est confiante qu'une tendance haussière se maintienne d'ici la fin de l'année en cours, avec une hausse se situant entre 5 et 10 %.

Principales sources d'information et perspectives de trafic

Pour établir les prévisions financières pour les années subséquentes, 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 2023 sont basées sur les données réelles de l'année 2022 ajustées en fonction de différentes hypothèses. Parmi celles-ci, notons un retour graduel des opérations par rapport à 2019, les navires de croisières et les pétroliers étant toutefois encore sous les résultats pré-pandémiques.



Bien que les effets de la pandémie perdurent un peu partout dans le monde, une reprise des activités est effectivement constatée et la majorité du trafic est de retour au niveau de 2019. Toutefois, d'autres événements viennent perturber la reprise économique mondiale, notamment l'inflation, les problèmes dans les chaînes logistiques et la guerre en Ukraine, faisant craindre des récessions dans plusieurs pays. L'Administration a, par conséquent, joué de prudence dans ses prévisions. Une augmentation de trafic est cependant prévue pour les navires passagers, ainsi que pour les pétroliers, où il demeure un écart avec le trafic de 2019. Le budget 2023 est donc revu à la hausse pour ces types de navires. Globalement, le nombre d'affectations prévues pour 2023 est établi à 23 148, soit similaire au total des affectations budgétées pour l'année 2022.

3. SITUATION FINANCIÈRE PRÉVUE DE L'ADMINISTRATION

Sur la base des volumes projetés à la [section 2](#) ci-dessus, l'Administration prévoit, pour 2022, des revenus de pilotage de 96,0 M\$ contribuant ainsi à un revenu total de 109,8 M\$. Pour l'année 2023, l'Administration prévoit des revenus de pilotage soumis à la présente proposition de révision de 100,7 M\$, portant les revenus totaux budgétés à 115,8 M\$.

De leur côté, les prévisions des dépenses, pour l'exercice 2022, s'élèvent à 109,8 M\$. Cela représente une augmentation de 0,7 % des dépenses par rapport au budget initial. Cette hausse est directement liée à l'augmentation du trafic et, par conséquent, du nombre d'affectations et des honoraires de pilotage.



En ce qui a trait aux dépenses totales de 2023, les prévisions sont supérieures de 4,9 % aux dépenses présentées au budget 2022. Une augmentation de 3,7 % est directement en lien avec l'augmentation des dépenses directes liées au pilotage.

| Dépenses d'exploitation (en milliers de dollars) | 2022 | 2022 | 2023 |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|
| | Budget | Prévisions | Budget |
| Honoraires de pilotage | 85 297 \$ | 86 003 \$ | 88 145 \$ |
| Coûts d'exploitation des bateaux-pilotes | 11 529 \$ | 11 479 \$ | 12 158 \$ |
| Frais de personnel | 6 576 \$ | 6 526 \$ | 7 109 \$ |
| Services professionnels et spéciaux | 1 217 \$ | 1 596 \$ | 1 901 \$ |
| Location | 360 \$ | 360 \$ | 360 \$ |
| Services publics, fournitures et approvisionnement | 330 \$ | 350 \$ | 462 \$ |
| Transports et communications | 239 \$ | 239 \$ | 343 \$ |
| Coûts d'administration de la <i>Loi</i> | 877 \$ | 877 \$ | 1 034 \$ |
| Information | 114 \$ | 114 \$ | 145 \$ |
| Amortissement | 2 317 \$ | 2 114 \$ | 2 512 \$ |
| Autres dépenses | 181 \$ | 181 \$ | 170 \$ |
| Total des dépenses d'exploitation | 109 037 \$ | 109 839 \$ | 114 339 \$ |

Structure de coûts

En grande proportion, les coûts que l'Administration doit assumer 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 | 77,1 % | Régis par contrats et varient en fonction des revenus de pilotage |
| Service de Bateaux-pilotes | 10,6 % | En grande partie, régies par contrats et varient en fonction des revenus de pilotage |
| Masse salariale | 6,2 % | En grande partie, régie par des conventions collectives |
| Amortissement et loyer | 2,5 % | |
| Autres charges administratives | 3,6% | Incluent les frais d'administration de la <i>Loi</i> qui représentent à eux seuls 0,9% des charges |

Analyse des dépenses




Les constats tirés de l'analyse des résultats et tendances de la première moitié de l'année 2022 ont permis de pouvoir préciser le budget de 2023 en tenant compte d'une hausse réelle du nombre d'affectations. L'impact négatif de la pandémie se fait moins ressentir et une légère hausse des activités peut être envisagée. Tout en demeurant prudentes sur la planification des différents projets, les dépenses et hypothèses d'exploitation de 2023 ont été budgétées afin d'assurer un ajustement réaliste du marché selon les plus récentes informations disponibles.

En conformité avec la *Loi*, l'objectif final de l'Administration est d'assurer le financement de son exploitation en réalisant un bénéfice raisonnable permettant de financer graduellement ses projets à long terme et de lui assurer d'avoir les moyens nécessaires de pallier aux différents risques du marché. Cette façon de faire a permis à l'Administration, au cours des dernières années, de maintenir des taux d'augmentation des redevances parmi les plus bas de l'industrie canadienne, et ce, avec des niveaux de variation relativement stables.

Par rapport à 2022, les dépenses globales budgétées de l'exercice 2023 varient peu. L'augmentation de 5,3 M\$ est majoritairement due à la variation des honoraires de pilotage suivant l'accroissement prévu du nombre d'affectations. Les autres facteurs exerçant une influence plus importante dans les dépenses sont les suivants :





- 1. Les droits de pilotage et bateaux-pilotes :** la hausse des droits de pilotage est directement en lien avec l'augmentation du nombre d'affectations prévues pour 2023, notamment au niveau des pétroliers et des navires de croisière. De plus, la hausse des frais de pilotage est également affectée par l'évaluation que l'Administration fait de la hausse prévue des honoraires des corporations de pilotes qui ne seraient actuellement pas couvertes par les contrats de services actuels.



2. **Les frais de personnel** : l'augmentation des frais liés au personnel est liée aux augmentations prévues dans les conventions collectives ainsi qu'aux progressions salariales usuelles. L'Administration a aussi créé deux nouveaux postes, soit l'un pour l'élaboration et le maintien des systèmes de gestion requis par la *Loi* et l'un en technologie de l'information. Pour ce dernier, il ne s'agit que d'un transfert de dépenses, car cette ressource était déjà au service de l'Administration à titre de consultant.
3. **Les coûts d'amortissement** : l'augmentation des coûts d'amortissement s'explique par les éléments suivants :
 -  Le renouvellement des unités portables des pilotes (« PPU »), prévu initialement pour le début de l'année 2022, ne se fera finalement qu'à la fin de l'année, en raison d'une pénurie de composantes spécifiques à laquelle le fournisseur fait face;
 -  L'acquisition d'un nouveau bateau-pilote trois saisons; et
 -  Des changements au logiciel de Pilot Control.
4. **Les coûts d'administration de la Loi** : un montant de 1,078 M\$ sera assumé au cours de l'exercice 2023. 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} janvier au 31 décembre 2023.
5. **Les autres dépenses de l'année 2023** : ces frais sont de nature courante et récurrente. Les dépenses ne varient que très peu et leur impact est négligeable.

Projets d'immobilisations

L'Administration prévoit que son programme d'immobilisations nécessitera des investissements de l'ordre de 3,8 M\$ pour 2023. Les investissements découlent notamment d'obligations contractuelles, d'optimisation du service de pilotage ou d'urgence afin d'assurer la continuité des opérations. Ceux-ci sont principalement constitués de :

-  Une contribution financière fournie à la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent (« CPBSL ») pour l'acquisition de PPU pour leurs pilotes. Ces PPU sont renouvelables aux 4 ans. Cet élément découle d'un engagement contractuel avec la CPBSL et vise directement un maintien des outils requis afin d'assurer la sécurité de la navigation;
-  L'acquisition d'un bateau-pilote trois saisons. La moitié de l'investissement a été payée en 2022 et la dernière portion du paiement est prévue en mars 2023. L'Administration est à revoir l'entièreté des activités liées aux bateaux-pilotes afin d'en optimiser les services ;
-  Des changements au logiciel d'affectation et de facturation, Pilot Control, suivant un processus d'amélioration continue et d'une refonte du processus de facturation; et
-  Le maintien d'une infrastructure informatique et bureautique sécuritaire et à jour.



Le programme d'immobilisations quinquennal se chiffre à 8,6 M\$. Ce programme tient compte des orientations stratégiques de l'Administration ainsi que ses obligations contractuelles. Il comprend le renouvellement des PPU de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central (« CPSLC ») et d'autres investissements divers.




Consciente des fonds requis par ce programme, l'Administration a constitué, au fil des années, les réserves nécessaires pour couvrir ces investissements en capital destinés à soutenir des services de pilotage sécuritaires, efficaces et efficients. Cependant, avec les pertes financières assumées à la suite de la crise pandémique et des investissements de 8,7 M\$ effectués et prévus en 2022, notamment pour les PPU de la CPSLC, la réfection du quai aux Escoumins et l'acquisition du bateau-pilote trois saisons, les réserves ont été grandement affectées. L'Administration considère avoir toujours les fonds suffisants pour réaliser ses projets, mais pourrait s'exposer à une situation financière fragile si elle ne conservait pas une stratégie de financement rigoureuse.

4. TRÉSORERIE ET RÉSERVE

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 afin qu'elles puissent être tenues en compte au moment de l'établissement ou la révision des redevances futures et 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 et 2021.

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 réserve.



Les comptes de trésorerie et de réserve 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.

Dans le cadre de l'établissement du budget 2022, les niveaux de trésorerie et réserve requis se présentaient comme suit :

| (en milliers de dollars) | 2021 | 2022 | 2022 | 2023 |
|--------------------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | Réel | Budget | Prévisions | Budget |
| Trésorerie | 13 577 \$ | 4 833 \$ | 6 090 \$ | 5 906 \$ |
| Placements | 0 \$ | 0 \$ | 0 \$ | 0 \$ |
| Réserve totale | 13 577 \$ | 4 833 \$ | 6 090 \$ | 5 906 \$ |

Il convient de noter que le compte de réserve 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. La réserve permet 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 les soldes de trésorerie et de réserve prévus suivant une analyse objective quant à l'ampleur des coûts d'exploitation, des impacts résultant de la pandémie et du programme de dépenses en immobilisations lui permettent de répondre, du moins à court terme, à ses obligations pour 2023. Cependant, le niveau prévu de la réserve pour 2023 demeure très bas et l'Administration pourrait éprouver des difficultés à faire face à des imprévus importants affectant ses charges ou diminuant ses revenus.



5. PROPOSITION DE RÉVISION 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 réserve et les fonds nécessaires tel qu'indiqué à la [section 4](#) ;
et
- En déterminant le taux nécessaire pour l'accomplissement de toutes les étapes susmentionnées.

Ce tableau présente l'effet des redevances de pilotage révisées pour l'année 2023 par rapport à ce qui est actuellement en vigueur depuis le 7 février 2022. La révision des redevances de pilotage qui entrera en vigueur le **15 février 2023** inclut :

| Catégorie | Redevances de pilotage | Nouveau / Ajustement | Méthode d'application | Effet sur les clients |
|--|------------------------|----------------------|---------------------------|--|
| Taux de base circonscription n° 1 et 1-1 | 5 % d'augmentation | Ajustement | Tous les taux concernés | Hausse des coûts de 2,8 M\$ |
| Taux de base circonscription n° 2 | 7,5 % d'augmentation | Ajustement | Tous les taux concernés | Hausse des coûts de 2,4 M\$ |
| Administration de la <i>Loi</i> | Augmentation de 43,1 % | Ajustement | Redevance par affectation | Hausse du coût par affectation de 16,55 \$ |

L'IPC constaté à la fin du deuxième trimestre de 2022 est fortement à la hausse pour atteindre 8,1 %. Cette croissance élevée ne devrait pas se maintenir en 2023, l'IPC prévu par les diverses grandes institutions financières canadiennes se situant en moyenne à 3,2 %. Étant en période de négociations et d'arbitrage, ces prévisions ont des impacts importants dans le cadre des contrats et conventions collectives régissant la majorité des dépenses de l'Administration.

Ainsi, pour 2023, les redevances de pilotages prévues sont en concordance avec le calcul des variations moyennes mensuelles de l'IPC, tel que prévu dans ces contrats.



Rappelons que la marge bénéficiaire brute de l'Administration est très faible, soit une prévision de 12,5 % pour 2023. Or, les charges administratives et opérationnelles que l'Administration doit assumer, en grande partie fixes et majoritairement régies par des conventions, des baux et des contrats de service, représentent 11,4 % de sa structure de coût, excluant les frais liés à l'administration de la *Loi*. L'objectif demeure d'assurer l'autofinancement des opérations et des investissements, ainsi que de constituer et maintenir une réserve suffisante pour faire face aux risques.

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. Ces redevances sont chargées que le service de transbordement soit effectué par l'Administration ou par un sous-traitant, que le bateau-pilote utilisé appartienne à l'Administration ou 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 et les frais d'exploitation du bateau.

Frais pour l'administration de la *Loi*

En juin 2022, l'Administration recevait l'ordre du ministre décrivant la mise à jour de la répartition des frais d'administration de la *Loi*. En fonction de cette communication, le montant total dû au ministre des Transports, pour la période du 1^{er} janvier 2022 au 31 décembre 2022, est de 1,026 M\$. De ce montant, une somme de 217 025 \$ est attribuable aux trois premiers mois de 2022. Pour la période du 1^{er} avril 2022 au 31 mars 2023, le montant total réclamé est de 1,079 M\$. Le montant considéré pour les neuf mois de 2023 visés est de 809 197 \$.

Pour la période d'avril 2022 à mars 2023, le total des charges a été augmenté par Transports Canada, passant de 897 954 \$ à 1 078 929 \$. Il est prévu que le même montant soit facturé pour la période d'avril 2023 à mars 2024. En raison de ces augmentations, les frais par affectation passeront de 38,39 \$ à 54,94 \$, dès l'entrée en vigueur des redevances révisées. Le nombre total d'affectations prévu pour 2023 est de 23 148.

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.

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 jugé pertinent 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 ;

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 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 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 n° 1 ou 1-1, et de 3 300 tonneaux et de 80 mètres ou plus de longueur pour la circonscription n° 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 l'Administration est telle que la plus grande portion d'une redevance 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 une copie du Document peuvent être obtenues sur demande à l'adresse suivante :

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

Courriel : bruce.harvey@apl.gc.ca
Téléphone : (514) 283-6320 poste 223

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 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 :

Directeur exécutif, Finances et administration par intérim
Administration de pilotage des Laurentides
999, boul. de Maisonneuve Ouest, bureau 1410
Montréal (Québec) H3A 3L4

Courriel : bruce.harvey@apl.gc.ca

Note : Les observations doivent être reçues par l'Administration au plus tard à la fermeture des bureaux le 12 décembre 2022.



8. REDEVANCES DE PILOTAGE ET APPLICATION

Grille de redevances

| Colonne | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | |
|----------|---|-----------------|---|---------------------|-----------------------------|---|-------------------|-------------------|--|
| Article | Service de pilotage | Circonscription | Base | Redevance par unité | Redevance par facteur temps | Redevance par heure ou fraction d'heure | Redevance minimum | Redevance maximum | |
| | Voyage | 1-1 | | 52,13 \$ | 25,65 \$ | | 2 667,51 \$ | | |
| | | 1 | | 52,13 \$ | 25,65 \$ | | 2 667,51 \$ | | |
| | | 2 | | | 32,17 \$ | 18,52 \$ | | 2 150,82 \$ | |
| | Déplacement | 1-1 | 552,17 \$ | 18,18 \$ | | | 2 454,55 \$ | | |
| | | 1 | 600,08 \$ | 19,77 \$ | | | 2 667,51 \$ | | |
| | | 2 | 585,12 \$ | 19,27 \$ | | | 2 600,97 \$ | | |
| | Mouillage au cours d'un voyage ou d'un déplacement | 1-1 | 426,95 \$ | 4,60 \$ | | | | | |
| | | 1 | 464,02 \$ | 4,99 \$ | | | | | |
| | | 2 | 452,46 \$ | 4,88 \$ | | | | | |
| | Accostage d'un navire à un quai ou à une jetée à la fin d'un voyage | 1 | 355,18 \$ | 3,67 \$ | | | | 690,55 \$ | |
| | | 2 | 346,29 \$ | 3,58 \$ | | | | 673,34 \$ | |
| | 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 | 571,51 \$ | 12,92 \$ | | | 2 100,80 \$ | | |
| | | 2 | 585,12 \$ | 13,23 \$ | | | 2 150,82 \$ | | |
| 9 (1) a) | Prolongation du séjour d'un pilote à une station d'embarquement de pilotes ou à bord d'un navire (sauf exception article 9(2) de l'Application des redevances) | 1-1 | Première demi-heure | | | 0,00 \$ | | | |
| | | | Pour la première heure, y compris la première demi-heure et chaque heure suivante | | | 127,36 \$ | | | |
| | | | | | | 440,16 \$ | | | |
| | | 1 | Première demi-heure | | | 0,00 \$ | | | |
| | | | Pour la première heure, y compris la première demi-heure et chaque heure suivante | | | 138,42 \$ | | | |
| | | | | | | 440,16 \$ | | | |
| 2 | Première demi-heure | | | 0,00 \$ | | | | | |
| | Pour la première heure, y compris la première demi-heure et chaque heure suivante | | | 134,94 \$ | | | | | |
| | | | | | | 450,64 \$ | | | |
| 9 (1) b) | Prolongation du séjour d'un pilote à bord d'un navire en transit (sauf exception article 9(2) de l'Application des redevances) | 1-1 | Première demi-heure | | | 0,00 \$ | | | |
| | | | Pour la première heure, y compris la première demi-heure et chaque heure suivante | | | 127,36 \$ | | | |
| | | | | | | 254,71 \$ | | | |
| | | 1 | Première demi-heure | | | 0,00 \$ | | | |
| | | | Pour la première heure, y compris la première demi-heure et chaque heure suivante | | | 138,40 \$ | | | |
| | | | | | | 276,81 \$ | | | |
| 2 | Première demi-heure | | | 0,00 \$ | | | | | |
| | Pour la première heure, y compris la première demi-heure et chaque heure suivante | | | 134,94 \$ | | | | | |
| | | | | | | 269,88 \$ | | | |
| 10 | Compensation d'un compas effectuée par un pilote | 1-1 | 552,17 \$ | 18,18 \$ | | | | | |
| | | 1 | 600,08 \$ | 19,77 \$ | | | | | |
| | | 2 | 585,12 \$ | 19,27 \$ | | | | | |
| 10 | Annulation d'une demande de services de pilotage si le pilote se présente pour effectuer ses fonctions de pilotage (voir exception article 10(3) de l'Application des redevances) | 1-1 | Base | 685,02 \$ | | | 0,00 \$ | | |
| | | | Première heure | | | | 440,16 \$ | | |
| | | | Pour la deuxième heure y compris la première heure et chaque heure suivante | | | | 127,36 \$ | | |
| | | 1 | Base | 744,45 \$ | | | | 0,00 \$ | |
| | | | Première heure | | | | | 440,16 \$ | |
| | | | Pour la deuxième heure y compris la première heure et chaque heure suivante | | | | 138,42 \$ | | |
| 2 | Base | 725,86 \$ | | | | 0,00 \$ | | | |
| | Première heure | | | | | 450,64 \$ | | | |
| | Pour la deuxième heure y compris la première heure et chaque heure suivante | | | | 134,94 \$ | | | | |
| 5 (2) | Transport d'un pilote à bord d'un navire au-delà de la circonscription pour laquelle il est breveté | 1-1 | Chaque heure | | | 127,36 \$ | | | |
| | | 1 | Chaque heure | | | 138,42 \$ | | | |
| | | 2 | Chaque heure | | | 134,94 \$ | | | |
| 5 (1) | Demande Spéciale 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 23.09 ou 23.10 du Règlement général sur le pilotage, à la demande du capitaine, du propriétaire ou de l'agent du navire | 1-1 | | 2 850,34 \$ | | | | | |
| | | 1 | | 3 097,63 \$ | | | | | |
| | | 2 | | 3 020,37 \$ | | | | | |
| 5 (1) | Frais de déplacement applicables à Contrecoeur, Bécancour, Cacouna, Tadoussac et Pointe-au-Pic | 1-1 | Chaque affectation | 291,55 \$ | | | | | |
| | | 1 | Chaque affectation | 291,55 \$ | | | | | |
| | | 2 | Chaque affectation | 298,49 \$ | | | | | |
| 2.1 | Frais administratifs de la Loi sur le pilotage (art. 37.1) | 1-1 | Chaque affectation | 54,94 \$ | | | | | |
| | | 1 | Chaque affectation | 54,94 \$ | | | | | |
| | | 2 | Chaque affectation | 54,94 \$ | | | | | |

* 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 n° 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 n° 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 n° 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 d'une circonscription. (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 11](#) 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 5, 9 ou 10 de la [Grille de redevances](#) sont exigibles. (Time factor)



largeur À l'égard d'un navire, le nombre de mètres et de centimètres, qui correspond à la distance maximale entre les faces externes des bordés extérieurs du navire.

L'Administration applique la largeur extrême figurant aux données officielles (Sea-Web de IHS ou les plans officiels du navires) sauf dans les cas suivants:

- a) Dans le cas où la largeur extrême n'est pas disponible ou est égale à la largeur "moulded" figurant aux données officielles, l'Administration applique la largeur "moulded" en y ajoutant quatre (4) centimètres;
- b) Si l'écart entre la largeur extrême et la largeur "moulded" excède six (6) centimètres, la largeur sera équivalente à la valeur calculée en a). (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 de [l'article 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 n° 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 n° 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 n° 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 est exigible pour chaque affectation d'un pilote pour l'exécution de la *Loi*.

3. Les redevances de pilotage sont rajustées conformément à l'[article 7 \(3\)](#) en cas de divergence entre les renseignements indiqués sur la fiche de pilotage et ceux qui figurent dans les documents énumérés à cet article.

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 est exigible par affectation 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 en plus des frais des redevances exigibles prévues à la [Grille des redevances](#) à l'article 5(2).

Redevances de pilotage — frais de transbordement

6. Des redevances de pilotage correspondant aux frais engagés par l'Administration sont exigibles pour le service de transbordement servant à l'embarquement ou au débarquement d'un pilote à une station d'embarquement de pilotes.

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) Lorsque le séjour d'un pilote affecté à un navire est prolongé, une redevance est 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 lorsqu'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 prévues à l'article 9 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.

Annulation

10. (1) Il y a des frais pour une annulation de services de pilotage dès lors que les services demandés sont annulés après l'affectation d'un ou des pilotes au navire, peu importe que le ou les pilotes soient rendus ou non à bord du navire.

(2) Si le ou les pilotes se sont rendus à bord du navire au moment de l'annulation des services, la première heure suivant l'annulation est sans frais. À compter de la deuxième heure et les suivantes sont prévues à l'article 10 de la [Grille des redevances](#).

(3) Lorsque le pilote s'est rendu à bord du navire avant l'annulation, ce sont les exceptions de l'article 9(2) s'appliquant aux prolongations de séjour d'un pilote à bord d'un navire s'appliquent, avec les adaptations nécessaires.

Limites géographiques des ports

11. 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.