
**DÉTAILS ET PRINCIPES CONCERNANT LA RÉVISION DES
REDEVANCES DE PILOTAGE**

Le 6 novembre 2023



Administration Laurentian
de pilotage Pilotage
des Laurentides 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 **6 novembre 2023** (« **l'Avis** ») prévoyant l'entrée en vigueur de la révision des redevances le **5 février 2024**. 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 **2024**.

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>

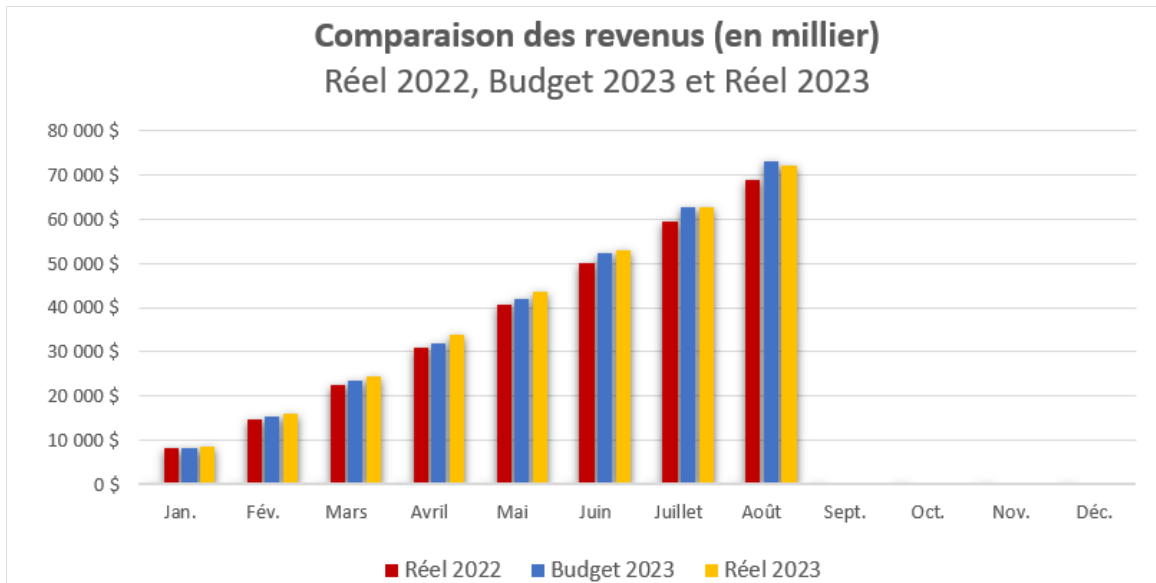
2. VOLUMES DE TRAFIC ET D'AFFECTATIONS

Recettes courantes par rapport aux recettes budgétées 2023

Après le second trimestre de 2023, les recettes de pilotage de l'Administration sont supérieures de 1,3 % à celles prévues au budget. Pour ce premier semestre, l'Administration a généré des recettes totales de 53 M\$, alors que les prévisions étaient de 52,3 M\$. En ce qui a trait aux revenus de pilotage uniquement, selon la tendance actuelle constatée pour les mois de juillet et août, les résultats financiers des huit premiers mois de 2023 sont inférieurs au budget approuvé pour cette année de 2.8%.

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 décroissance des affectations constatée laisse présager un deuxième semestre ne pouvant pas permettre à l'Administration d'atteindre ses objectifs budgétaires de 2023.

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.



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 huit premiers mois de 2023, le nombre d'affectations a diminué de 1,8 % par rapport à la même période l'année dernière. Bien que les deux premiers mois de l'année soient marqués par une croissance des affectations, une faible décroissance a été constatée de mars à juin, tendance qui semble se résorber depuis le mois de juillet 2023. Considérant l'évolution du marché, l'Administration ne prévoit pas de hausse significative des affectations pour la dernière partie de 2023.

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 financières pour l'année 2024 sont dérivées de différentes hypothèses appliquées aux données réelles de 2023. La plus importante de celles-ci demeure la situation économique incertaine, alors qu'une faible croissance de l'activité économique est prévue au Canada. Cela devrait donc résulter en un trafic marchand semblable à celui de l'année en cours.

Plus précisément, malgré un important ralentissement de l'économie canadienne pour les mois à venir, plusieurs économistes prévoient que le pays évitera la récession. Bien que l'inflation au Canada soit en perte de vitesse, cette dernière demeure élevée et impacte la consommation générale.

Au niveau du trafic maritime, l'Administration prévoit que, pour la majorité des navires, l'actuel ralentissement se prolongera jusqu'à la fin de 2023. Selon les prévisions, seuls les navires de type passagers devraient connaître une croissance positive pour l'année en cours et cette hausse devrait se poursuivre au courant de l'année 2024. En ce qui a trait aux autres types de navires, pour l'année 2024, nous prévoyons un léger recul généralisé du trafic maritime, mais nous parlons plus d'une stabilité globale. Notons que le nombre d'affectations prévu pour l'année 2024 est de 21 681, soit un niveau comparable au résultat prévu pour l'année courante. |

3. SITUATION FINANCIÈRE PRÉVUE DE L'ADMINISTRATION

Sur la base des volumes projetés à la [section 2](#) ci-dessus, l'Administration prévoit, pour 2023, des revenus de pilotage de 96,5 M\$ contribuant ainsi à un revenu total de 111,9 M\$. Pour l'année 2024, l'Administration prévoit des revenus de pilotage soumis à la présente proposition de révision de 100 M\$, portant les revenus totaux budgétés à 117,1 M\$.

De leur côté, les prévisions des dépenses, pour l'exercice 2023, s'élèvent à 112,7 M\$. Cela représente une diminution de 1,4 % des dépenses par rapport au budget initial. Cette baisse est directement liée à la diminution du trafic et, par conséquent, du nombre d'affectations et des honoraires de pilotage. |

En ce qui a trait aux dépenses totales de 2024, les prévisions sont supérieures de 0,5 % aux dépenses présentées au budget 2023. La structure de coût ainsi que la gestion rigoureuse de l'Administration sont à la base de cette stabilité des dépenses. Notons que les frais de pilotage, malgré la hausse prévue des honoraires dus aux corporations de pilotes, présentent une diminution. Celle-ci résulte de la variation en baisse du trafic par rapport au budget de 2022.

Dépenses d'exploitation (en milliers de dollars)	2023	2023	2024
	Budget	Prévisions	Budget
Honoraires de pilotage	88 145 \$	86 170 \$	87 476 \$
Coûts d'exploitation des bateaux-pilotes	12 158 \$	12 821 \$	13 064 \$
Frais de personnel	7 109 \$	6 723 \$	7 267 \$
Services professionnels et spéciaux	1 901 \$	2 300 \$	1 761 \$
Location	360 \$	440 \$	454 \$
Services publics, fournitures et approvisionnement	462 \$	319 \$	362 \$
Transports et communications	343 \$	284 \$	267 \$
Coûts d'administration de la Loi	1 034 \$	884 \$	900 \$
Information	145 \$	145 \$	166 \$
Amortissement	2 512 \$	2 367 \$	2 910 \$
Autres dépenses	170 \$	293 \$	292 \$
Total des dépenses d'exploitation	114 339 \$	112 746 \$	114 919 \$

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	76,1 %	Régis par contrats et varient en fonction des revenus de pilotage
Service de Bateaux-pilotes	11,4%	En grande partie, régies par contrats et varient en fonction des revenus de pilotage
Masse salariale	6,3 %	En grande partie, régie par des conventions collectives
Amortissement et loyer	2,9 %	Régie par les normes comptable
Autres charges administratives	3,3 %	Incluent les frais d'administration de la <i>Loi</i> qui représentent à eux seuls 0,8% des charges

Analyse des dépenses

Les constats tirés de l'analyse des résultats et tendances de la première moitié de l'année 2023 ont permis de pouvoir préciser le budget de 2024 en tenant compte d'une légère baisse du nombre d'affectations. Tout en demeurant prudentes sur la planification des différents projets, les dépenses et hypothèses d'exploitation de 2024 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 aux prévisions de 2023, les dépenses globales budgétées de l'exercice 2024 varient peu. L'augmentation de 2,2 M\$ (1,93 %) est majoritairement due à la variation des honoraires de pilotage. Les autres facteurs exerçant une influence plus importante dans les dépenses sont les suivants :

- 1. Les droits de pilotage et bateaux-pilotes** : les droits de pilotage sont affectés par la hausse des honoraires des corporations de pilotes en vertu de l'indexation prévue au contrat, mais tout de même tempérée par la faible diminution prévue du trafic dans sa globalité.
- 2. Les frais de personnel** : l'augmentation des frais liés au personnel est liée, dans un premier temps, aux augmentations prévues dans les conventions collectives ainsi qu'aux progressions salariales usuelles. De plus, au cours de l'année 2023, la masse salariale de l'Administration a été affectée à la baisse en raison de plusieurs postes laissés vacants pour une bonne partie de l'année. Enfin, une optimisation et rationalisation des services

professionnels ont permis la création de deux nouveaux postes, générant ainsi une économie globale des frais des plus de 50 000 \$.

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 aux contrats des pilotes);
 - L’acquisition d’un nouveau bateau-pilote trois saisons (financé notamment par l’affrètement d’un bateau-pilote par notre fournisseur de services, ainsi que par une économie réalisée lors de la renégociation de ce contrat de service pour un des ports desservis);
 - Le projet prévu pour le service de pilotage optimisé « SPO » (optimisation prévue des services pour nos clients).
4. **Les coûts de services professionnels et spéciaux** : la diminution est en lien avec les frais de consultants assumés en 2023 afin de combler l’absence temporaire de l’Avocate générale et Secrétaire générale, des frais de support professionnel financier additionnels et de frais légaux.
5. **Les coûts d’administration de la Loi** : un montant de 900 K\$ sera assumé au cours de l’exercice 2024. 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 2024.
6. **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 1,8 M\$ pour 2024. 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;
- Le développement d’un service de pilotage optimisé;
- La mise en place d’une surveillance à distance pour le Taukamaim et le Grandes-Eaux;
- Le maintien d’une infrastructure informatique et bureautique sécuritaire et à jour. |

Le programme d'immobilisations quinquennal se chiffre à 7,9 M\$. Ce programme tient compte des orientations stratégiques de l'Administration ainsi que ses obligations contractuelles. Il comprend notamment le renouvellement des PPU des corporations de pilotes ainsi que divers autres investissements notamment dans l'infrastructure informatique et la réfection des bateaux-pilotes. Certains autres besoins de l'APL concernant le remplacement d'actifs, l'évolution technologique, l'optimisation et la refonte de certains services sont en cours d'analyse et ne peuvent être reflétés avec suffisamment de précision dans ce plan quinquennal.

Consciente des fonds requis par ses besoins, 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 efficaces. Cependant, avec les pertes financières assumées suite à la crise pandémique ainsi que la réalisation des investissements prévus au plan antérieur, la réserve financière de l'APL a été affectée à la baisse pour des sommes de l'ordre de 7.5 M\$ et 3,9 M\$, respectivement en 2022 et en 2023. Bien que ces investissements aient été judicieusement prévus dans la stratégie financière de l'APL au cours des dernières années, leur réalisation porte la trésorerie actuelle de l'Administration à un niveau critique, ne permettant pas à la Société d'assurer la pérennité de ses actifs sans une solide reconstruction de sa réserve financière.

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. Une bonne réserve contribue 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 ;
- les soldes actuels et prévus du compte de trésorerie et de réserve;
- les obligations actuelles et futures en vertu des priorités du gouvernement fédéral notamment au niveau du développement durable et de la protection de l'environnement.

Les comptes de trésorerie et de réserve de l'Administration sont également 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 2024, les niveaux de trésorerie et réserve requis se présentaient comme suit :

(en milliers de dollars)	2022	2023	2023	2024
	Réel	Budget	Prévisions	Budget
Trésorerie	7 633 \$	5 906 \$	5 235 \$	8 437 \$
Placements	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$
Réserve totale	7 633 \$	5 906 \$	5 235 \$	8 437 \$

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 2024. Cependant, le niveau prévu de la réserve pour 2024, demeure plus bas que le niveau cible requis et l'Administration pourrait éprouver des difficultés à faire face à des imprévus importants affectant ses charges ou diminuant ses revenus. Basé sur les critères ci-haut mentionnés, l'Administration a opté pour une stratégie de renflouement progressif de sa trésorerie lui permettant de prévoir le financement du renouvellement de ses actifs à long terme, l'établissement de sa stratégie de développement durable ainsi qu'une marge de manœuvre en cas de matérialisation de différents risques impactant l'industrie maritime.

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 2024 par rapport à ce qui est actuellement en vigueur depuis le 8 février 2023. La révision des redevances de pilotage qui entrera en vigueur le **5 février 2024** inclut :

Catégorie	Redevances de pilotage	Nouveau / Ajustement	Méthode d'application	Effet sur les clients
Taux de base circonscription n° 1 et 1-1	4 % d'augmentation	Ajustement	Tous les taux concernés	Hausse des coûts de 2,3 M\$
Taux de base circonscription n° 2	6 % d'augmentation	Ajustement	Tous les taux concernés	Hausse des coûts de 1,8 M\$
Administration de la <i>Loi</i>	Diminution de 48,6 %	Ajustement	Redevance par affectation	Baisse du coût par affectation de 26,71 \$

L'IPC constaté à la fin du deuxième trimestre de 2023 continue d'être à la hausse, mais de façon plus modérée pour atteindre 3,3% en juillet. Notons toutefois que les fortes hausses de l'IPC vécues au cours de la dernière année, soit une augmentation moyenne annuelle de 6,8%, ont tout de même eu des impacts significatifs sur les dépenses de l'entreprise. Notamment, l'augmentation contractuel des honoraires des pilotes du Saint-Laurent sera de 3,51 % et de 4,39 % pour les corporations des pilotes du Saint-Laurent Central et du Bas-Saint-Laurent respectivement. Cet impact influence grandement le niveau d'augmentation des redevances proposé.

Ainsi, pour 2024, les redevances de pilotages prévues sont en concordance avec le ralentissement de la croissance de l'IPC, les perspectives de trafic ainsi qu'avec l'impact toujours subsistant sur les honoraires de pilotage d'un IPC antérieurement très élevé.

Rappelons que la marge bénéficiaire brute de l'Administration est relativement faible, soit une prévision de 13,4 % pour 2024. 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 11,7 % 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. Un pourcentage représentant la portion administrative des frais liés à ce service est également considéré. |

Frais pour l'administration de la *Loi*

En juin 2023, l'Administration recevait l'ordre du ministre décrivant la mise à jour de la répartition des frais d'administration de la *Loi* pour 2022-2023. En fonction de cette communication, le montant total dû au ministre des Transports, pour la période du 1^{er} avril 2022 au 31 mars 2023 a été revu à la baisse, générant ainsi un surplus payé par l'industrie à l'APL de 275K\$ en 2023. Tel que convenu, ce surplus a été appliqué à l'encontre des sommes devant être facturées à l'industrie pour 2024 afin d'assumer les frais d'administration de la *Loi* qui seront réclamés par Transport Canada pour cette période.

Les frais qui auraient normalement dû être de 40,91\$ pour 2024, sont ainsi diminués à 28,23\$ par affectation. Par rapport à 2023, le taux actuellement en vigueur, il s'agit d'une diminution de 26,71\$ soit une baisse de près de 49%, |

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

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

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

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

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

Courriel : josee.leroux@apl.gc.ca

Note : Les observations doivent être reçues par l'Administration au plus tard à la fermeture des bureaux le 6 décembre 2023.



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	1-1			54,22 \$	26,68 \$		2 774,21 \$		
		1	1			54,22 \$	26,68 \$		2 774,21 \$		
		2	2			34,10 \$	19,63 \$		2 279,87 \$		
	Déplacement	1-1	1-1		574,26 \$	18,91 \$			2 552,73 \$		
		1	1		624,08 \$	20,56 \$			2 774,21 \$		
		2	2		620,23 \$	20,43 \$			2 757,03 \$		
	Mouillage au cours d'un voyage ou d'un déplacement	1-1	1-1		444,03 \$	4,78 \$					
		1	1		482,58 \$	5,19 \$					
		2	2		479,61 \$	5,17 \$					
	Accostage d'un navire à un quai ou à une jetée à la fin d'un voyage	1	1		369,39 \$	3,82 \$				718,17 \$	
		2	2		367,07 \$	3,79 \$				713,74 \$	
	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	1		594,37 \$	13,44 \$			2 184,83 \$		
		2	2		620,23 \$	14,02 \$			2 279,87 \$		
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) des redevances)	1-1	1-1	Première demi-heure				0,00 \$			
			1-1	Pour la première heure, y compris la première demi-heure				132,45 \$			
			1-1	et chaque heure suivante				457,77 \$			
		1	1	Première demi-heure					0,00 \$		
			1	Pour la première heure, y compris la première demi-heure					143,94 \$		
			1	et chaque heure suivante					457,77 \$		
2	2	Première demi-heure					0,00 \$				
	2	Pour la première heure, y compris la première demi-heure					143,04 \$				
		2	2	et chaque heure suivante				477,68 \$			
9 (1) b)	Prolongation du séjour d'un pilote à bord d'un navire en transit (sauf exception article 9(2) des redevances)	1-1	1-1	Première demi-heure				0,00 \$			
			1-1	Pour la première heure, y compris la première demi-heure				132,45 \$			
			1-1	et chaque heure suivante				264,90 \$			
		1	1	Première demi-heure					0,00 \$		
			1	Pour la première heure, y compris la première demi-heure					143,94 \$		
			1	et chaque heure suivante					287,88 \$		
2	2	Première demi-heure					0,00 \$				
	2	Pour la première heure, y compris la première demi-heure					143,04 \$				
		2	2	et chaque heure suivante				286,08 \$			
	Compensation d'un compas effectuée par un pilote	1-1	1-1		574,26 \$	18,91 \$					
		1	1		624,08 \$	20,56 \$					
		2	2		620,23 \$	20,43 \$					
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	1-1	Base	712,42 \$						
			1-1	Première heure				0,00 \$			
			1-1	Pour la deuxième heure y compris la première heure					457,77 \$		
			1-1	et chaque heure suivante					132,45 \$		
		1	1	Base	774,23 \$						
			1	Première heure					0,00 \$		
			1	Pour la deuxième heure y compris la première heure					457,77 \$		
		2	2	et chaque heure suivante					143,94 \$		
			2	Base	769,41 \$						
2	2	Première heure					0,00 \$				
	2	Pour la deuxième heure y compris la première heure					477,68 \$				
	2	et chaque heure suivante					143,04 \$				
5 (2)	Transport d'un pilote à bord d'un navire au-delà de la circonscription pour laquelle il est breveté	1-1	1-1	Chaque heure				132,45 \$			
		1	1	Chaque heure				143,94 \$			
		2	2	Chaque heure				143,04 \$			
	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	1-1		2 964,35 \$						
		1	1		3 221,54 \$						
		2	2		3 201,59 \$						
5 (1)	Frais de déplacement applicables à Contrecoeur, Bécancour, Cacouna, Tadoussac et Pointe-au-Pic	1-1	1-1	Chaque affectation	303,21 \$						
		1	1	Chaque affectation	303,21 \$						
		2	2	Chaque affectation	316,40 \$						
2.1	Frais administratifs Transports Canada de la Loi sur le pilotage	1-1	1-1	Chaque affectation	28,23 \$						
		1	1	Chaque affectation	28,23 \$						
		2	2	Chaque affectation	28,23 \$						

* 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) **Contrecœur**
- 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.