

AVIS DE RÉVISION DES DROITS DE SERVICE 29 SEPTEMBRE 2020

GÉNÉRALITÉS

Conformément au paragraphe 33.3 de la *Loi sur le pilotage*, L.R. C. (1985), ch. P-14, le présent document donne avis (l'Avis) des droits révisés que l'Administration de pilotage propose d'appliquer à compter du 1^{er} janvier 2021, à moins d'indication contraire.

Le présent Avis inclut une description de la proposition, notamment la justification relativement à l'établissement ou à la révision des droits de pilotage, et les circonstances dans lesquelles les droits s'appliqueront. En établissant les droits, l'Administration a observé tous les principes de perception des droits établis en vertu du paragraphe 33.2 de la *Loi sur le pilotage*.

Les personnes souhaitant faire des observations à l'Administration relativement aux propositions établies dans le présent Avis peuvent le faire en écrivant à l'adresse indiquée dans la section 9 du présent Avis, les observations devant parvenir à l'Administration au plus tard le **30 octobre 2020**.

Exception faite des révisions proposées dans le présent Avis, les droits et les conditions générales connexes existants, établis dans les avis tarifaires existants concernant les droits, restent en vigueur.

Le présent Avis comporte quatre sections :

- (1) Révision proposée aux taux des droits de services;
 - a. Taux réguliers
 - b. Droit supplémentaire pour compenser le déficit;
- (2) Mise en œuvre proposée des droits de service révisés proposés;
- (3) Rétablissement des droits en vigueur; et
- (4) Définitions et calculs

1. RÉVISION PROPOSÉE AUX TAUX DES DROITS DE SERVICE

1.1 Résumé

L'Administration a connu une baisse de trafic dans un certain nombre de ports, laquelle a commencé avant que la pandémie de la nouvelle maladie à coronavirus (ou COVID-19) ébranle l'économie mondiale. Pour que l'Administration puisse maintenir son autonomie financière pendant l'exercice 2021, elle va ajuster ses taux forfaitaires afin de compenser le déclin du trafic pré-pandémie et instaurer un droit supplémentaire visant à réduire le déficit afin de recouvrer les pertes liées à la COVID-19 à moyen terme. Les objectifs financiers associés aux augmentations sont les suivants :

- Ajuster les tarifs réguliers dans les ports où :
 - Les niveaux de trafic pré-pandémie baissaient ou devraient baisser en automne;
 - Des investissements sont faits dans le port, ce qui a pour effet d'augmenter les coûts pour améliorer l'efficacité et la fiabilité du service;
- Ajuster les tarifs dans les ports desservis par des pilotes entrepreneurs de sorte qu'il y ait des pilotes brevetés disponibles pour fournir le service;
- Absorber les pertes liées à la COVID-19 en recourant à une dette à court terme. Mettre en place un droit supplémentaire pour réduire le déficit afin de recouvrer ces pertes à moyen terme.

Du fait de la pandémie et de la récession connexe, l'Administration a eu plus de difficulté à modéliser les affectations pour 2021 dans un certain nombre de zones et de secteurs. Même s'il est prouvé que les baisses d'activité significatives dans certains ports ne sont pas reliées à la COVID-19, l'Administration a plafonné les hausses des taux forfaitaires à 3 % pour 2021.

1.2 Contexte

Lorsqu'elle instaure un nouveau droit pour les services de pilotage ou révisé un droit existant, l'Administration doit suivre les principes de perception des droits établis au paragraphe 33.2 de la *Loi sur le pilotage*. Ces principes stipulent, entre autres, que les droits ne doivent pas être fixés à des niveaux qui, basés sur des projections raisonnables et prudentes, génèreraient des recettes excédant les besoins financiers courants et futurs de l'Administration relativement à la prestation de services de pilotage obligatoires. Conformément aux principes de perception des droits, le Conseil approuve le montant et le moment des changements apportés aux droits de service clientèle. Il approuve aussi le budget annuel de l'Administration dans lequel les montants à recouvrer par le biais des droits de service clientèle pour l'exercice suivant sont déterminés.

Tel qu'indiqué, l'Administration planifie ses opérations de façon à avoir une position financière annuelle où les recettes n'excèdent pas les besoins financiers courants et futurs reliés à la prestations des services de pilotage.

En mars 2020, l'Organisation mondiale de la Santé a déclaré une pandémie mondiale due à la COVID-19. La pandémie et la contraction économique mondiale qui en a résulté ont eu un impact négatif sans précédent sur le trafic de l'Administration. La baisse de la demande pour les produits pétroliers et de nombreuses autres marchandises s'est répercutée sur les mouvements de navires et a eu pour effet de réduire les recettes dans tous les ports et districts de la région

de l'Atlantique. L'annulation de la saison des croisières a eu le plus fort impact sur l'Administration. Celle-ci avait eu en 2019 plus de 1 000 affectations pour des paquebots de croisière ayant généré 3 M\$ en recettes de pilotage. Elle avait été prévu que cela augmenterait en 2020 et par la suite. Les conséquences négatives de la COVID-19 devraient continuer de se faire sentir en 2021.

Les recettes tirées des services de pilotage qui sont prévues pour l'exercice actuel sont de 24,9 M\$, ce qui représente un manque à gagner de 5,4 M\$ (17,9 %) par rapport au budget de l'Administration approuvé pour l'exercice 2020. Les recettes prévues pour l'exercice 2021 qui débute le 1^{er} janvier 2021, avant l'entrée en vigueur de la révision proposée des droits de pilotage, sont de 25 M\$, ce qui représente une augmentation de 0,4 % par rapport à celles qui sont prévues pour l'exercice en cours, et une réduction de 17,5 % par rapport au budget de l'exercice en cours.

L'Administration propose cette mesure tarifaire seulement après avoir activement examiné toutes les alternatives disponibles, y compris l'aide gouvernementale. Comme le stipule le paragraphe 36.01 de la *Loi sur le pilotage*, « par dérogation à toute autre autorisation prévue par un texte de loi, à l'exception de la *Loi sur les mesures d'urgence* ou de toute autre loi en matière de situations d'urgence, il ne peut être accordé à une Administration aucune somme par voie de crédit affecté par le Parlement pour lui permettre d'exécuter ses obligations. » Aucune autorisation du genre n'a été donnée.

La prestation d'un service sécuritaire et efficace est toujours la préoccupation principale lorsqu'il s'agit d'évaluer les autres mesures qui pourraient être prises. L'Administration doit établir, exploiter, maintenir et administrer, dans l'intérêt de la navigation, un service de pilotage efficace dans la région. La nature localisée des opérations de pilotage signifie que des ressources doivent être maintenues dans chaque port ou zone pour fournir le service à court terme et être disponible quand le trafic reprendra. La période de formation étendue et les coûts connexes élevés ne permettent pas de réduire le nombre de pilotes en fonction d'une diminution de l'activité à court terme. Les investissements en capital seront évalués en fonction de leur besoin essentiel et en déterminant s'ils peuvent être reportés ou retardés. Ces considérations ne devraient pas avoir d'impact significatif sur les répercussions de cette hausse tarifaire.

Malgré la réduction des charges variables due à une baisse des mouvements de navires, les entrées de liquidités de l'Administration ne suffiront pas à compenser les sorties de liquidités régulières. La plupart des coûts de l'Administration sont fixes ou ne peuvent pas être réduits sans affecter significativement les niveaux de service et l'accomplissement de son mandat. Malgré d'importantes variations dans les niveaux de trafic maritime, l'Administration a pour mandat d'assurer le mouvement sécuritaire des navires en tant que service essentiel, même en période de pandémie mondiale. C'est pourquoi elle a d'importantes sorties de liquidités mensuelles qui devraient se poursuivre en 2021. Les sorties de liquidités nettes prévues sont de 5,4 M\$ pour l'exercice courant et de 3,2 M\$ pour 2021, avant que les révisions proposées aux droits de service et les emprunts supplémentaires ne deviennent effectifs. Ces montants, qui totalisent 8,6 M\$, amèneraient l'Administration à dépasser par moments ses marges de crédits disponibles en 2021. L'Administration s'attaque à ce problème de liquidités au moyen d'une combinaison de recettes générées par l'augmentation des droits de service clientèle et un financement supplémentaire de la dette en augmentant les autorisations d'emprunt à court terme et les emprunts de capitaux à long terme.

1.3 Révisions proposées aux droits de service clientèle à compter du 1^{er} janvier 2021

Pour les tarifs réguliers en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2021, l'Administration propose des révisions visant à augmenter les recettes de 535 000 \$, basées sur des projections raisonnables et prudentes du trafic maritime piloté prévu pour l'exercice 2021. Cette augmentation va laisser l'Administration dans une position déficitaire imputable au déclin du trafic relié à la COVID-19. Les révisions proposées sont les suivantes :

Port	Majoration tarifaire	Impact annuel (000)	Port	Majoration tarifaire	Impact annuel (000)
Détroit de Canso (N.-É.)	3 %	61 \$	Charlottetown (Î.-P.-É.)	2 %	3 \$
Baie des Exploits (T.-N.-L.)	3 %	6 \$	Pont de la Confédération (Î.-P.-É.)	2 %	3 \$
Stephenville (T.-N.-L.)	3 %	3 \$	Miramichi (N.-B.)	2 %	1 \$
Pugwash (N.-É.)	2 %	2 \$	Restigouche (N.-B.)	2 %	1 \$
St. John's (T.-N.-L.)	3 %	27 \$	Voisey's Bay (T.-N.-L.)	20 %	19 \$
Holyrood (T.-N.-L.)	3 %	2 \$	Saint John (N.-B.)	3 %	136 \$
Halifax (N.-É.)	3 %	159 \$	Lac Bras d'Or (N.-É.)	2 %	1 \$
Sydney (N.-É.)	3 %	15 \$	Zones côtières	3 %	1 \$

- Stephenville (T.-N.-L.) – un droit pour l'utilisation d'un bateau-pilote, égal à ce qu'il en coûte actuellement pour commander un bateau-pilote, s'appliquera à chaque mouvement. Le bateau-pilote était jusqu'à maintenant facturé directement par le biais de l'administration portuaire de la zone, mais cette responsabilité incombe désormais à l'Administration. L'Administration ne l'avait pas inclus dans ses tarifs antérieurs pour la zone. Le tarif actuel facturé à l'Administration est de 1 500 \$ par affectation.
- Zones de pilotage non obligatoire – les tarifs pour les allers simples et les déplacements vont être augmentés pour chacun des ports de pilotage non obligatoire. L'Administration fournit sur demande des pilotes dans ces zones s'il y a des pilotes brevetés disponibles. Comme elle n'est pas tenue de le faire, le tarif doit être établi à un taux qui incite les pilotes entrepreneurs à accepter ces demandes lorsque l'industrie le souhaite. Le droit unitaire pour un aller simple va augmenter de 3,0 %, tandis que le droit minimum pour ces voyages sera établi à 800 \$. Pour les déplacements, un droit fixe de 680 \$ s'appliquera.
- Autres droits – Il y a beaucoup d'autres droits accessoires qui n'ont pas changé depuis 10 ans, notamment : plateformes de forage pétrolier, écluses, voyages d'essai, régulations des compas, cale sèche, retenue à bord, retenue à terre, transit, transport au-delà d'une zone de pilotage, quarts de sécurité et annulations. Tous ces droits seront majorés d'environ 10 %. L'impact annuel de ces changements est estimé à environ 20 000 \$.

1.4 Révisions proposées aux droits de service clientèle à compter du 1^{er} janvier 2021

Pour une période de cinq ans débutant le 1^{er} janvier 2021, un supplément de 4,0 % sera exigible sur chaque droit fixe, droit minimum, droit unitaire, droit forfaitaire et droit d'annulation payable à l'Administration pour les services de pilotage fournis dans les zones de pilotage suivantes :

- Baie des Exploits (Botwood et Lewisporte) (T.-N.-L.);
- Holyrood (T.-N.-L.);
- Humber Arm (T.-N.-L.);
- Baie Placentia (T.-N.-L.);
- St. John's (T.-N.-L.);
- Stephenville (T.-N.-L.);
- Cap-Breton (zone A, Sydney) (N.-É.);
- Cap-Breton (zone B, lac Bras d'Or) (N.-É.);
- Cap-Breton (zones C et D, détroit de Canso) (N.-É.);
- Halifax (N.-É.); et
- Saint John (N.-B.)

Ce droit supplémentaire vise à stabiliser le solde de liquidités disponible de l'Administration pour assurer son fonctionnement d'ici à la fin de la quatrième année. L'Administration a perdu environ 20 % de son activité et des recettes connexes en raison des déclinés occasionnés par la COVID-19. Ce droit va servir à recouvrer partiellement ces recettes perdues, la différence étant fournie par les réserves de l'Administration. En se basant sur des projections raisonnables et prudentes du trafic maritime piloté prévue pour l'exercice, ce droit devrait permettre à l'Administration de générer des recettes de 905 000 \$ pendant l'année du budget. Ce droit sera examiné chaque année afin de déterminer s'il doit être maintenu jusqu'à sa date d'expiration.

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

L'Administration reconnaît les défis considérables auxquels sont actuellement confrontées ses parties prenantes de l'industrie maritime. Elle a aussi conscience que les impacts des augmentations proposées pour les droits de service sont importantes et représentent un défi financier supplémentaire pour ses parties prenantes à un moment où elles connaissent des circonstances exceptionnellement difficiles. La proposition ne vise pas à recouvrer immédiatement le manque à gagner, mais l'Administration s'attend à utiliser le financement à court terme pour reporter le coût de ce recouvrement sur quatre ans. Ces augmentations sont toutefois nécessaires pour permettre à l'Administration de continuer à remplir son mandat et elles sont proposées après la tenue de discussions préliminaires avec les parties prenantes ayant porté sur les impacts et les solutions de rechange. Tous les changements vont prendre effet le 1^{er} janvier 2021.

3. RÉTABLISSEMENT DES DROITS DE SERVICES ACTUELS

Compte tenu des changements apportés récemment à la *Loi sur le pilotage*, l'Administration doit inclure les tarifs qui ne changent pas dans cet avis. Une fois ces tarifs annoncés, le Règlement sur le tarif de pilotage de l'Atlantique sera révoqué et tous les droits résideront dans le Guide du client sur les droits de l'Administration et disponibles sur le site web de l'Administration à <https://www.atlanticpilotage.com/>.

Tous les éléments qui ne sont pas présentés plus haut comme un nouveau tarif continueront d'être décrits dans le règlement actuel. Les droits qui vont migrer sans ajustement de formulation ou de taux sont les suivants :

- Navires à l'arrêt
- Bateaux-pilotes, excepté pour l'ajout de Stephenville (T.-N.-L.) mentionné plus haut
- Retenue à bord de plateformes de forage pétrolier
- Voyages et autres dépenses des pilotes
- Remorqueurs et chalands
- Droits par pilote

4. DÉFINITIONS ET CALCULS

Les définitions et calculs inclus dans le Règlement sur le tarif de pilotage de l'Atlantique seront également révoqués et se trouveront désormais dans le Guide du client sur les droits de l'Administration disponible sur le site web de l'Administration à <https://www.atlanticpilottage.com/>.

Ces éléments qui se trouvent actuellement dans la section Interprétation du Règlement sur le tarif de pilotage de l'Atlantique et tous les autres calculs et descriptions non spécifiquement mentionnés plus haut seront transférés essentiellement sans changements au Guide du client sur les droits de l'Administration.

5. RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES SUR L'AVIS ET LES OBSERVATIONS FAITES À L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

De plus amples détails sur cette proposition, y compris la justification de la proposition relativement aux principes de perception des droits, sont fournis dans un document intitulé *Détails et principes des droits de service révisés proposés* (Détails et principes) qui est disponible sur le site web de l'Administration à <https://www.atlanticpilottage.com/>.

Des renseignements sur les droits existants sont disponibles sur le site web de l'Administration et celui de la législation à <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-95-586/TexteCompleet.html>.

Des copies supplémentaires du présent Avis peuvent être obtenues en communiquant avec l'Administration :

Par écrit : Chef des affaires financière
Administration de pilotage de l'Atlantique
1791, rue Barrington, bureau 1801
Halifax (N.-É.) B3J 3K9

Par courriel : bbradley@atlanticpiloteage.com

Par télécopieur : 902-484-6347

Par téléphone : 902-426-1964

Conformément au paragraphe 33.3 de la *Loi sur le pilotage*, les personnes souhaitant faire des observations par écrit à l'Administration à propos du présent Avis peuvent le faire :

Par la poste : Administration de pilotage de l'Atlantique
1791, rue Barrington, bureau 1801
Halifax (N.-É.) B3J 3K9
À l'attention du chef des affaires financières

Par télécopieur : 902-484-6347

Remarque : Les observations doivent parvenir à l'Administration au plus tard à la fermeture des bureaux le 30 octobre 2020. Toute personne faisant des observations écrites doit inclure un résumé de ces observations, que l'Administration peut rendre publiques.

Quiconque fait une telle observation écrite aura la possibilité de soumettre à l'Office des transports du Canada un avis d'objection relié à la proposition.

Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

Le présent document contient certains énoncés concernant les attentes futures de l'Administration de pilotage de l'Atlantique. Ces énoncés se reconnaissent généralement à l'emploi de termes tels que « anticiper », « planifier », « budgéter », « croire », « avoir l'intention », « s'attendre », « estimer », « approximativement », et d'autres termes semblables, ainsi que de verbes employés au futur et au conditionnel tels que « va », « devrait », « voudrait » et « pourrait » ou de leur forme négative. Étant donné que les énoncés prospectifs comportent des risques et incertitudes futurs, les résultats réels peuvent être assez différents de ceux exprimés ou sous-entendus dans ces énoncés. Cela inclut notamment la pandémie, les changements aux prix des produits de base, les catastrophes naturelles, les tendances climatiques, les préoccupations environnementales, les atteintes à la cybersécurité, les négociations syndicales, les arbitrages, le recrutement, la formation et la rétention de la main-d'œuvre, les conditions et les tendances générales de l'industrie maritime, les conditions des marchés des capitaux et de l'économie, la capacité de percevoir les droits de service et les changements dans les taux d'intérêt. Certains de ces risques et incertitudes sont expliqués dans la section « Gestion des risques » de notre rapport annuel 2019. Les énoncés prospectifs contenus dans ce document représentent nos attentes en date du 29 septembre 2020 et pourraient changer par la suite. Les lecteurs du présent document sont invités à ne pas se fier indûment aux énoncés prospectifs. Nous nous dégageons de toute intention ou obligation de mettre à jour ou réviser des énoncés prospectifs inclus dans ce document par suite de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou de toute autre raison.