

## ADMINISTRATION PORTUAIRE DE SAINT JOHN

### RÈGLEMENT SUR LE DROIT DE SERVICES DE DRAGAGE DOCUMENT EXPLICATIF

---

#### **Renseignements généraux :**

Avant 1996, le chenal principal, celui de la baie de Courtenay et le bassin d'évitage étaient dragués régulièrement par le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire de la Garde côtière canadienne, qui a affermé le dragage à Travaux publics. En 1995-1996, la Garde côtière a commencé l'élimination progressive du financement du dragage, transférant la responsabilité du dragage au secteur privé et aux ports en bénéficiant. Cela s'est fait malgré l'opposition considérable de la communauté maritime. Avant le retrait de la Garde côtière du dragage à Saint John (1996), le Port a procédé au dragage d'entretien annuel dans le havre aux postes à quai relevant de sa gestion, et a enlevé environ 100 000 mètres cubes de matériaux chaque année. La Garde côtière a enlevé environ 300 000 mètres cubes du chenal en draguant sur une base annuelle. En 1996, lorsque la Société du port de Saint John a assumé la responsabilité de tout le dragage, elle n'a pas dragué les zones draguées auparavant par la Garde côtière, puisque la profondeur respectait alors les exigences de navigation et que le coût de l'activité n'avait pas été budgétisé.

#### **Coûts du dragage**

Au cours des cinq dernières années, soit de 2004 à 2008, l'ensemble des coûts liés au dragage s'est chiffré en moyenne à trois millions de dollars par année. Le coût principal consiste au contrat de dragage, qui s'élevait en moyenne à 2,7 millions \$ par année au cours de cette période de cinq ans. Voici la ventilation des coûts engagés au cours de cette période de cinq ans :

Chenal principal nord	37 000 \$
Chenal principal sud	27 000 \$
Postes à quai	949 000 \$
Baie de Courtenay	2 005 000 \$

Aucun dragage n'est requis dans l'avant-port, là où le nouveau terminal de GNL et Canaport mène leurs activités.

#### **Programme de recouvrement des coûts**

Le coût du dragage est un coût important qui a continué à augmenter au fil du temps. En étudiant l'approche à adopter, on estime qu'il est juste et raisonnable que ceux qui bénéficient des services de dragage assument les coûts de ces services. L'Administration était responsable du dragage pour la plupart des postes à quai avant 1996, tout lot d'eau loué relevant de la responsabilité du locataire. Si l'on applique ce même principe, il

semble juste et raisonnable que le droit des services de dragage soit appliqué aux navires utilisant les zones communes du chenal à l'intérieur du port qui nécessitent du dragage. De plus, le droit de services de dragage ne serait pas appliqué à certains navires ne nécessitant pas de dragage pour entrer au port et en sortir. Cela concerne les navires entrant dans l'avant-port ou les navires dont le tirant d'eau est inférieur à 5,0 mètres.

On met en œuvre, d'après un système utilisateur-payeur, un droit de services de dragage qui établira deux zones en fonction desquelles les navires entrent dans le port. On a déterminé que ces zones sont justes et raisonnables pour les utilisateurs, car il y a une différence considérable au chapitre du coût du dragage dans chaque zone. On utilise une moyenne annuelle de cinq ans en vue d'évaluer le dragage futur et d'atténuer les répercussions sur les utilisateurs. Chaque année, on déterminera les coûts du dragage dans chaque zone et les frais de l'année suivante seront modifiés en tenant compte de tout excédent ou déficit ayant été enregistré.

### **Le trafic maritime par zone**

Une étude du trafic maritime dans le port démontre qu'on peut répartir en deux zones les navires utilisant les installations qui nécessitent un dragage des zones du chenal :

Zone 1 – navires utilisant la section sud du chenal principal et entrant dans la baie de Courtenay

Zone 2 – navires utilisant les sections nord et sud du chenal principal et entrant dans l'arrière-port.

En 2008, le tonnage brut des navires entrant dans le port, où le dragage est nécessaire, était de 16,5 millions de tonnes. On peut répartir ce tonnage comme suit :

<u>Zone</u>	<u>Emplacement</u>	<u>Tonnage brut</u>
1	Baie de Courtenay	9 695 000
2	Arrière-port	6 825 000

### **Droit des services de dragage**

Voici le droit des services de dragage devant être mis en œuvre à compter du 1<sup>er</sup> juin 2009 :

1. Navires entrant dans la Zone 1 ..... 0,2085 \$ par tonne brute
2. Navires entrant dans la Zone 2 .....0,0070 \$ par tonne brute
3. Navires entrant dans les deux zones en une seule escale.....0,2085 \$ par tonne brute

## Droit de services de dragage

Coûts du dragage	2004	2005	2006	2007	2008	Moy. 5 ans
Chenal principal nord / arrière-port	- \$	69,714 \$	42,728 \$	- \$	70,552 \$	36,599 \$
Chenal principal sud	- \$	49,376 \$	72,366 \$	- \$	15,746 \$	27,498 \$
Baie de Courtenay et bassin d'évitage	1,117,476 \$	1,333,512 \$	3,104,561 \$	1,061,866 \$	3,406,893 \$	2,004,862 \$
<b>Total pour le chenal</b>	<b>1,117,476 \$</b>	<b>1,452,602 \$</b>	<b>3,219,655 \$</b>	<b>1,061,866 \$</b>	<b>3,493,191 \$</b>	<b>2,068,958 \$</b>
<b>Tonnage brut total des navires (basé sur 2008)</b>						
Arrière-port	6,825,081 \$	6,825,081 \$	6,825,081 \$	6,825,081 \$	6,825,081 \$	6,825,081 \$
Baie de Courtenay	9,695,226 \$	9,695,226 \$	9,695,226 \$	9,695,226 \$	9,695,226 \$	9,695,226 \$
	<b>16,520,307 \$</b>	<b>16,520,307 \$</b>	<b>16,520,307 \$</b>	<b>16,520,307 \$</b>	<b>16,520,307 \$</b>	<b>16,520,307 \$</b>
<b>Coût par tonne brute</b>						
Chenal principal nord	- \$	0.0102 \$	0.0063 \$	- \$	0.0103 \$	0.0054 \$
Chenal principal sud	- \$	0.0030 \$	0.0044 \$	- \$	0.0010 \$	0.0017 \$
Chenal Courtenay	0.1153 \$	0.1375 \$	0.3202 \$	0.1095 \$	0.3514 \$	0.2068 \$
<b>Barème des droits</b>						
<b>Zone 1</b>						
<b>Chenal principal sud et Courtenay</b>	<b>0.1153 \$</b>	<b>0.1405 \$</b>	<b>0.3246 \$</b>	<b>0.1095 \$</b>	<b>0.3524 \$</b>	<b>0.2085 \$</b>
<b>Zone 2</b>						
<b>Chenal principal sud, nord et arrière-port</b>	<b>- \$</b>	<b>0.0132 \$</b>	<b>0.0106 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>0.0113 \$</b>	<b>0.0070 \$</b>