ADMINISTRATION DE
pilotage du
Pacifique

ANNONCE DE DROITS DE SERVICE RÉVISÉS

Le 1 janvier 2027

GÉNÉRALITÉS

L'Administration de pilotage du Pacifique (l'« **Administration** ») annonce par la présente des droits de service révisés, conformément à l'article 33.4 de la *Loi sur le pilotage*, L.R.C. (1985), ch. P-14. La présente Annonce indique les révisions aux droits qui s'appliquent au pilotage à l'intérieur de la zone de pilotage obligatoire sur la côte ouest du Canada et qui seront appliquées à tous les aspects des droits de pilotage et de bateau-pilote établis dans le Guide du client sur les droits pour le pilotage et les autres services (le « **Guide du client sur les droits** ») publié sur le site Web de l'Administration.

L'Administration met en œuvre ces droits pour les raisons décrites dans les documents Avis et Détails et principes, publiés le 1er octobre 2026. Ces droits révisés entreront **en vigueur le 1 janvier 2027**, sauf indication contraire. Toutes les autres dispositions à l'égard des droits de service qui ne sont pas modifiées par la présente Annonce demeurent en vigueur.

En vertu du paragraphe 34(1) de la *Loi sur le pilotage*, L.R.C. (1985), ch. P-14, les personnes souhaitant s'opposer à ces révisions peuvent le faire en déposant un avis d'opposition auprès de l'Office des transports du Canada. L'avis d'opposition doit être déposé dans les 90 jours suivant la date de la présente Annonce.

En vertu du paragraphe 34(3) de la *Loi sur le pilotage*, un avis d'opposition peut être déposé seulement si :

(a) la redevance de pilotage n'a pas été établie ou révisée conformément aux paramètres prévus au paragraphe 33.2(1) de la *Loi sur le pilotage*; ou
(b) l'Administration ne s'est pas conformée aux exigences des articles 33.3 ou 33.4 de la *Loi sur le pilotage*.

En vertu du paragraphe 33.4(2) de la *Loi sur le pilotage*, la présente Annonce fournit le résumé suivant des observations écrites reçues en vertu de l'alinéa 33.3(2)b) ainsi que l'analyse par l'Administration des questions et préoccupations portées à son attention, y compris la façon dont elle en a tenu compte dans sa décision.

Observation	Considération	Décision
Nous avons fait savoir qu'il n'y a pas d'objection aux ajustements des droits de service proposés pour 2027, hormis notre opposition, exprimée de longue date, aux « frais d'administration de la *Loi sur le pilotage* ». Bien que nous prenions acte du fait que l'Administration ne prévoit pas	L'Administration prend acte de l'appui aux rajustements proposés des droits de service pour 2027 et des préoccupations persistantes concernant les frais d'administration de la *Loi sur*	Aucune modification n'est requise aux droits de service proposés pour 2027. Les frais d'administration

Observation	Considération	Décision
d'augmenter ces frais pour 2027, nous restons préoccupés par l'absence de ventilation claire des coûts associés — ou de démonstration d'un avantage concret pour le secteur — ainsi que par le risque de double emploi en matière d'efforts et de coûts administratifs. Nous avons encouragé l'Administration à poursuivre ses échanges avec Transports Canada afin de répondre à ces préoccupations et de réexaminer la pertinence de faire assumer ces frais par le secteur. Par ailleurs, nous avons exprimé notre soutien au maintien des autres ajustements proposés, lesquels s'inscrivent dans la continuité de l'augmentation annuelle de 3 % prévue par l'entente quinquennale avec British Columbia Coast Pilots.	*le pilotage*. Ces frais permettent de recouvrer les coûts facturés à l'Administration par Transports Canada pour l'administration de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration continue de communiquer à Transports Canada les préoccupations de l'industrie, notamment la nécessité d'une plus grande clarté quant aux coûts, aux rôles, aux responsabilités et à la valeur associés à ces frais, ainsi que les préoccupations concernant un dédoublement possible.	de la *Loi sur le pilotage* demeureront inchangés en 2027 et l'Administration continuera de soulever les préoccupations de l'industrie auprès de Transports Canada.

La présente Annonce comprend deux sections :

1) Révision des tarifs des droits de service;
2) Rétablissement des définitions et des calculs.

1. RÉVISION DES TARIFS DES DROITS DE SERVICE

Le tableau suivant indique les tarifs révisés qui entreront en vigueur **le 1 janvier 2027**. Les révisions sont requises pour financer les augmentations contractuelles et inflationnistes des coûts d'exploitation, soutenir le programme d'immobilisations de l'Administration et maintenir son autonomie financière. Les droits révisés devraient générer environ 5,1 millions de dollars de revenus supplémentaires en 2027, ce qui équivaut à une augmentation moyenne d'environ 294 $ par affectation.

RÉVISIONS AUX TARIFS

Description	Tarif Actuel $	Tarif de base proposé $	% de changement
Navire jusqu'à 226 m			
Droit unitaire de pilotage	6.0979	6.2808	3.0%
Navire de plus de 226 m			
Droit unitaire de pilotage	5.3211	5.4807	3.0%
Frais de jauge brute	0.0155	0.0160	3.0%
Navire-citerne assisté d'un remorqueur (zone 1)			
Droit unitaire de pilotage	9.6045	9.8926	3.0%
Navire-citerne de plus de 226m assisté d'un remorqueur (zone 1)			

Description	Tarif Actuel $	Tarif de base proposé $	% de changement
Droit unitaire de pilotage	8.3811	8.6325	3.0%
Frais de jauge brute	0.0245	0.0252	3.0%
Navire-citerne assisté d'un remorqueur avec un port en lourd de plus de 39 999 tonnes (zones 2 à 5)			
Droit unitaire de pilotage	9.6045	9.8926	3.0%
Navire-citerne de plus de 226m assisté d'un remorqueur avec un port en lourd de plus de 39 999 tonnes (zones 2 à 5)			
Droit unitaire de pilotage	8.3811	8.6325	3.0%
Frais de jauge brute	0.0245	0.0252	3.0%
Navire-citerne assisté d'un remorqueur avec un port en lourd de plus de 39 999 tonnes et trois pilotes à bord (zones 2 à 5)			
Droit unitaire de pilotage	15.8546	16.3302	3.0%
Navire-citerne de plus de 226 m assisté d'un remorqueur avec un port en lourd de plus de 39 999 tonnes et trois pilotes à bord (zones 2 à 5)			
Droit unitaire de pilotage	13.8354	14.2505	3.0%
Frais de jauge brute	0.0404	0.0416	3.0%
Droit unitaire de pilotage – navire mort	12.1958	12.5617	3.0%
Autres droits			
Droits horaires	306.07	315.25	3.0%
Droit minimum	1 417.00	1 459.51	3.0%
Droit d'annulation	1 224.00	1 260.72	3.0%
Droits à l'extérieur de la région			
Par heure	306.07	315.25	3.0%
Embarquement/débarquement à Anacortes, Bellingham, Cherry Point ou Ferndale	2 735.00	2 817.05	3.0%
Embarquement/débarquement à d'autres endroits à l'extérieur de la région	3 647.00	3 756.41	3.0%
Droits de déplacement			
Havre ou port	222.00	228.66	3.0%
Fleuve Fraser	402.00	414.06	3.0%
Nord	2 478.00	2 552.34	3.0%
Prince Rupert	784.00	807.52	3.0%
Sud	733.00	754.99	3.0%
Toute zone, lorsque le pilote a commencé à se déplacer et que l'affectation est annulée	222.00	228.66	3.0%
Île Pine	6 132.00	6 132.00	0.0%
Droits pour bateau-pilote			
Haut-fond Brotchie	578.00	595.34	3.0%

Description	Tarif Actuel $	Tarif de base proposé $	% de changement
Sand Heads	2 313.00	2 382.39	3.0%
Île Triple	3 001.00	3 091.03	3.0%
Station d'embarquement des méthaniers dans le Nord	4 099.00	4 221.97	3.0%
Cape Beale	9 044.00	9 315.32	3.0%
Île Pine	5 566.00	5 732.98	3.0%
Entrée du port de Nanaimo	1 165.00	1 199.95	3.0%
Prince Rupert — postes de mouillage 8 et 9	808.00	832.24	3.0%
Prince Rupert — postes de mouillage 10 à 31	1 370.00	1 411.10	3.0%
Droit d'immobilisations pour bateau-pilote	126.00	126.00	0.0%
Droits pour hélicoptères			
Hélicoptère – rochers Race	19 500.00	19 500.00	0.0%
Hélicoptère – Nord, entrée en vigueur le 1er novembre 2026	16 900.00	16 900.00	0.0%
Utilisation ponctuelle d'hélicoptère (taux horaire)	4 896.00	4 896.00	0.0%
Autres droits			
Droit pour retard	306.07	315.25	3.0%
Droits pour l'exécution d'une commande à bref avis **(Appliqués par pilote)**			
Commande donnée avec un avis de moins de 10 heures entre 6 h et 17 h 59	1 224.00	1 260.72	3.0%
Commande donnée avec un avis de moins de 10 heures entre 18 h et 5 h 59	2 449.00	2 522.47	3.0%
Droit pour navire à capacité limitée	2 301.00	2 370.03	3.0%
Droit de port éloigné	7 381.00	7 602.43	3.0%
Droit de technologie	83.00	83.00	0.0%
Droit d'administration de la *Loi sur le pilotage*	58.00	58.00	0.0%
Frais de demande de dispense			
1 à 5 navires	1 981.00	2 040.43	3.0%
6 à 15 navires	2 564.00	2 640.92	3.0%
Plus de 15 navires	3 147.00	3 241.41	3.0%

Les modifications à ces tarifs entreront en vigueur **le 1 janvier 2027.**

2. RÉTABLISSEMENT DES DÉFINITIONS ET DES CALCULS

2.1 Définitions

Administration L'Administration de pilotage du Pacifique. (Authority)

affectation Affectation d'un pilote pour prendre la conduite d'un navire dans la zone. (assignment)

affectation nord Affectation dans la partie de la zone située au nord de la passe Seymour ou sur la côte ouest de l'île de Vancouver, à l'exclusion de la baie Barkley et de l'inlet Alberni, au cours de laquelle un navire entre dans un havre ou un port de cette partie de zone, en sort ou la traverse. (northern assignment)

affectation Prince Rupert Affectation, autre qu'une affectation dans un havre ou port, dans la partie de la zone située entre la station d'embarquement de l'île Triple et soit le port de Prince Rupert, soit les havres de Porpoise Harbour ou de Port Simpson. (Prince Rupert assignment)

affectation sud Affectation, autre qu'une affectation dans un havre ou port, dans la baie Barkley et l'inlet Alberni ainsi que dans la partie de la zone située au sud de la passe Seymour, au cours de laquelle un navire entre dans un havre ou un port de cette partie de zone, en sort ou la traverse. (southern assignment)

affectation dans un havre ou port Affectation qui a lieu entièrement dans un havre ou un port où sont basés des pilotes. (harbour or port assignment)

bateau-pilote Bateau au service de l'Administration. (pilot boat)

havre Endroit visé à la partie 1 de l'annexe 1 du Guide du client sur les droits, publié sur le site Web de l'Administration. (harbour)

largeur du navire Distance maximale exprimée en mètres et en centimètres entre les faces externes des bordées extérieures du navire. (breadth of the ship)

longueur hors tout Distance totale exprimée en mètres et en centimètres entre les extrémités extérieures de la coque d'un navire. (overall length)

navire à capacité limitée Navire qui ne peut fonctionner au régime maximal de manœuvre en tours par minute ou navire qui, en raison d'opérations d'entretien effectuées sur ses machines alors qu'il se trouvait dans un port, requiert plus d'une heure pour atteindre ce régime. (restricted ship)

navire mort Navire normalement automoteur qui n'a pas l'usage de son appareil moteur. (dead ship)

port Endroit visé à la partie 2 de l'annexe 1 du Guide du client sur les droits, publié sur le site Web de l'Administration. (port)

région Région de l'Administration définie à l'annexe de la Loi sur le pilotage. Loi sur le pilotage (Region)

tirant d'eau Profondeur maximale de la partie submergée du navire, exprimée en mètres et en centimètres, au moment de la prestation des services de pilotage. (draught)

unité de pilotage Chiffre obtenu en multipliant la longueur hors tout du navire par sa largeur et son tirant d'eau au moment de l'affectation, et en divisant le produit par 100. (pilotage unit)

Zone L'ensemble des zones de pilotage obligatoire décrites à l'annexe 5 du Règlement général sur le pilotage. Règlement général sur le pilotage (Areas)

2.2 Calculs

Veuillez noter que tous les renvois aux « annexes » ci-dessous concernent les annexes figurant dans le Guide du client sur les droits de l'Administration, publié sur son site Web.

Zones de pilotage obligatoire : aller simple pour un navire de moins de 226 m

Le droit pour un navire autre qu'un navire mort pour un aller simple dans une zone de pilotage obligatoire est calculé de la façon suivante :

où :

UP : l'unité de pilotage (longueur hors tout x largeur x tirant d'eau)/100
DU : le droit unitaire établi à l'annexe 2, colonne 3
DH : le droit horaire établi à l'annexe 3, article 1, colonne 2
DTE : le droit de temps excédentaire établi à l'annexe 3, article 2, colonne 2
BP : frais pour bateau-pilote établi à l'annexe 7, colonne 2
DC : le droit relatif au carburant établi à l'annexe 8
DRBP : droit de remplacement de bateau-pilote établi à l'annexe 7, colonne 3
DP : dépense du pilote établie à l'annexe 6
T : droit de technologie établi à B. Barème des droits, article o, numéro 20
FALP : frais d'administration de la Loi sur le pilotage
DST : droit supplémentaire temporaire établi à B. Barème des droits, article d, numéro 7

(UP x DU) + DH + BP + DC + DRBP + DP + T + FALP + DST

Si le voyage d'un navire dure ou est réputé* durer 8 heures ou moins avec un second pilote:

(UP x DU) x 1,8 + DH + DH + BP + DC + DRBP + DP + DP + T + DALP + DST

** comprend les voyages de plus de 8 heures qui pourraient être effectués à une allure normale de mer en 8 heures ou moins*

Si le voyage du navire dépasse 8 heures avec un deuxième pilote :

(UP x DU) + DH + DH + BP + DC + DRBP + DP + DP + T + FALP + DST

Si le voyage du navire dépasse 8 heures sans deuxième pilote :

(UP x DU) + DH + DTE + BP + DC + DRBP + DP + T + FALP + DST

Zones de pilotage obligatoire : aller simple pour un navire de 226 m ou plus

où :

UP : l'unité de pilotage (longueur hors tout x largeur x tirant d'eau)/100
DU : le droit unitaire établi à B. Barème des droits, section 2.C.6.2(a)
JB : la jauge brute du navire
FJB : frais de jauge brute établis à B. Barème des droits, section 2.C.6.2(b)
DH : droit horaire établi à l'annexe 3, article 1, colonne 2
DTE : droit de temps excédentaire établi à l'annexe 3, article 2, colonne 2
BP : frais de bateau-pilote établi à l'annexe 7, colonne 2
DC : droit relatif au carburant établi à l'annexe 8
DRBP : droit de remplacement de bateau-pilote établi à l'annexe 7, colonne 3
DP : dépense du pilote établie à l'annexe 6
T : droit de technologie établi à B. Barème des droits, article o, numéro 20
FALP : frais d'administration de la Loi sur le pilotage
DST : droit supplémentaire temporaire établi à B. Barème des droits, article d, numéro 7

(UP x DU) + (JB x FJB) + DH + BP + DC + DRBP + DP + T + FALP + DST

Si le voyage d'un navire dure ou est réputé* durer 8 heures ou moins avec un second pilote, alors :

[(UP x DU) + (JB x FJB)] x 1,8 + DH + DH + BP + DC + DRBP + DP + DP + T + FALP + DST

** comprend les voyages de plus de 8 heures qui pourraient être effectués à une allure normale de mer en 8 heures ou moins*

Si le voyage du navire dépasse 8 heures avec un deuxième pilote :

(UP x DU) + (JB x FJB) + DH + DH + BP + DC + DRBP + DP + DP + T + FALP + DST

Si le voyage du navire dépasse 8 heures sans deuxième pilote :

(UP x DU) + (JB x FJB) + DH + DTE + BP + DC + DRBP + DP + T + FALP + DST

Zones de pilotage obligatoire : aller simple pour un navire mort

Le droit pour un navire mort pour un aller simple dans une zone de pilotage obligatoire est calculé de la façon suivante :

où :

UP : l'unité de pilotage (longueur hors tout x largeur x tirant d'eau)/100
AUP : autre unité de pilotage (UP + DU) établie à l'annexe 2, article 2, colonne 3
DU : le droit unitaire établi à l'annexe 2, article 1, colonne 3
DH : droit horaire établi à l'annexe 3, article 1, colonne 2
DTE : droit de temps excédentaire établi à l'annexe 3, article 2, colonne 2
BP : frais pour le bateau-pilote établi à l'annexe 7, colonne 2
DC : le droit relatif au carburant établi à l'annexe 8
DRBP : droit de remplacement de bateau-pilote établi à l'annexe 7, colonne 3
DP : dépense du pilote établie à l'annexe 6
T : droit de technologie établi à B. Barème des droits, article o, numéro 20

FALP : frais d'administration de la Loi sur le pilotage
DST : droit supplémentaire temporaire établi à B. Barème des droits, article d, numéro 7

(UP x DU) + AUP + DH + BP + DC + DRBP + DP + T + FALP + DST