ANNONCE DE DROITS DE SERVICE RÉVISÉS

Le 1er novembre 2024

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 appliqués 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 27 septembre 2024. Ces droits révisés entreront **en vigueur le 1er janvier 2025**, sauf indication contraire. Toutes les autres dispositions à l'égard des droits de service n'étant 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) et l'analyse par l'Administration des questions et préoccupations portées à son attention, y compris la façon dont elle a tenu compte de ces questions et préoccupations dans sa décision.

Observation	Considération	Décision
Nous sommes très préoccupés par l'augmentation de 80 % proposée pour les droits de déplacement sur le fleuve Fraser. Bien qu'elle s'applique à un nombre limité d'affectations, l'ampleur de cette augmentation est substantielle et, à notre avis, excessive. Nous aimerions encourager une approche plus progressive de la mise en œuvre de ces augmentations, en particulier compte tenu de l'augmentation de la tarification au sens large. Nous demandons donc instamment à l'Administration d'explorer des alternatives pour les affectations sur le fleuve Fraser qui pourraient aider à atténuer l'impact de cette augmentation. Des options telles que l'absorption d'une partie des coûts ou l'introduction d'une mise en œuvre progressive sur deux ans pourraient apporter un soulagement bien nécessaire à nos membres.	Nous reconnaissons que l'augmentation est significative en termes de pourcentage; elle résulte d'un examen indépendant de la nature imposable des paiements pour ces frais de déplacement. L'augmentation est nécessaire pour aligner nos droits de service sur les frais connexes, mais nous sommes disposés à l'étaler sur deux ans.	Nous réduirons l'augmentation des droits de déplacement sur le fleuve Fraser à 40 % en 2025 et prévoyons une augmentation similaire en 2026.
En ce qui concerne les frais d'administration de Transports Canada inclus dans la tarification pour 2025, nous exprimons à nouveau notre objection au transfert de ces frais à l'industrie. Ni Transports Canada ni l'Administration n'ont fourni une ventilation claire des coûts réels que ces frais représentent. Le manque de transparence, combiné à la décision d'imposer ces frais, nous prive d'une justification claire ou d'avantages tangibles de ces paiements. Cela soulève également des inquiétudes quant au dédoublement potentiel des tâches et des coûts.	L'Administration continue de collaborer avec Transports Canada pour définir clairement les rôles et les responsabilités, conformément à la *Loi sur le pilotage* modernisée. Cela permet d'identifier les éventuels doubles emplois.	Nous continuerons à récupérer les frais d'administration qui nous sont transmis par Transports Canada, mais sans les augmenter pour 2025.

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 1er janvier 2025**. Ces augmentations tarifaires, qui devraient générer des revenus supplémentaires de 3,0 millions de dollars pour l'Administration en 2025, sont requises afin de compenser une hausse des frais liés à des engagements contractuels tout en poursuivant le programme prévu de remplacement des biens immobilisés et en assurant un service de pilotage efficace et sécuritaire.

RÉVISIONS AUX TARIFS

Description		Tarif actuel $	Tarif de base proposé $	% de changement vs tarif de base existant
Navire jusqu'à 226 m				
Frais d'unité de pilotage		5,8042	5,9203	2,0 %
Navire de plus de 226 m				
Frais d'unité de pilotage		5,0648	5,1661	2,0 %
Frais de jauge brute		0,014788	0,015084	2,0 %
Navire-citerne remorqué avec un port en lourd de plus de 39 999 tonnes				
Frais d'unité de pilotage		8,7067	8,8808	2,0 %
Navire-citerne remorqué de plus de 226 m avec un port en lourd de plus de 39 999 tonnes				
Frais d'unité de pilotage		7,5975	7,7495	2,0 %
Frais de jauge brute		0,02221	0,02265	2,0 %
Frais d'unité de pilotage – navire mort		11,6085	11,8407	2,0 %
Autres droits				
Droits horaires		291,33	297,16	2,0 %
Droit minimum		1 349,05	1 376,03	2,0 %
Droit d'annulation		1 165,36	1 188,67	2,0 %
Droits à l'extérieur de la région				
Par heure		291,33	297,16	2,0 %
Embarquement/débarquement à Anacortes, Bellingham, Cherry Point ou Ferndale		2 602,93	2 654,99	2,0 %
Embarquement/débarquement à d'autres endroits à l'extérieur de la région		3 471,02	3 540,44	2,0 %
Droits de déplacement				
Havre ou port		213,01	217,27	2,0 %
Fleuve Fraser		205,04	287,06	40,0 %
Nord		2 112,86	2 155,12	2,0 %
Prince Rupert		668,37	681,74	2,0 %
Sud		668,37	718,50	7,5 %

Description		Tarif actuel $	Tarif de base proposé $	% de changement vs tarif de base existant
Toute zone, lorsque le pilote a commencé à se déplacer et que l'affectation est annulée		213,01	217,27	2,0 %
Île Pine		6 679,46	6 813,05	2,0 %
Droits pour bateau-pilote				
Haut-fond Brotchie		550,06	563,81	2,5 %
Sand Heads		2 201,65	2 256,69	2,5 %
Île Triple		2 856,34	2 927,75	2,5 %
Cap Beale		8 608,61	8 823,83	2,5 %
Île Pine		5 298,00	5 430,45	2,5 %
Entrée du port de Nanaimo		1 108,60	1 136,32	2,5 %
Prince Rupert — postes de mouillage 8 et 9		769,25	788,48	2,5 %
Prince Rupert — postes de mouillage 10 à 31		1 303,73	1 336,32	2,5 %
Droit d'immobilisations pour bateau-pilote		120,89	123,31	2,0 %
Autres droits				
Droit pour retard		291,33	297,16	2,0 %
Droits pour l'exécution d'une commande à bref avis				
• Commande donnée avec un avis de moins de 10 heures entre 6 h et 17 h 59		1 165,36	1 188,67	2,0 %
• Commande donnée avec un avis de moins de 10 heures entre 18 h et 5 h 59		2 330,72	2 377,33	2,0 %
Droit pour navire à capacité limitée		2 190,58	2 234,39	2,0 %
Droit de port éloigné		7 025,79	7 166,31	2,0 %
Droit de technologie		59,18	60,36	2,0 %
Droit d'administration de la *Loi sur le pilotage*		52,00	52,00	Aucun changement
Frais d'émission de dispense				
• De 1 à 5 navires		1 885,00	1 923,00	2,0 %
• De 6 à 5 navires		2 440,00	2 489,00	2,0 %
• Plus de 15 navires		2 995,00	3 055,00	2,0 %

Les modifications de ces tarifs entreront **en vigueur le 1er janvier 2025.**

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 l'inlet Alberni, au cours de

laquelle un navire entre ou quitte un havre ou un port ou traverse cette partie de zone. (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 des îles 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 partie de la zone située dans la baie Barkley et l'inlet Alberni et dans la zone située au sud de la passe Seymour, au cours de laquelle un navire entre ou quitte un havre ou un port ou traverse cette partie de zone. (southern assignment)

affectation dans un havre ou port Affectation qui a lieu entièrement dans un havre ou un port où est située la base d'un pilote. (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*. (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 S'entend du chiffre qu'on obtient en multipliant la longueur hors tout du navire par sa largeur et son tirant d'eau au cours de l'affectation, et en divisant le résultat par 100. (pilotage unit)

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

2.2 Calculs

Veuillez noter que toutes les références 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 du navire 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 le bateau-pilote établis 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) + 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) 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 navire dépasse 8 heures avec un deuxième pilote :

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

Si le 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 du navire 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 pour le bateau-pilote établis 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 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 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 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 du navire 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 établis 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) + AUP + DH + BP + DC + DRBP + DP + T + FALP + DST