



## AVIS DE DROITS DE SERVICE RÉVISÉS

Le 29 décembre 2025

### GÉNÉRALITÉS

Conformément à l'article 33.3 de la *Loi sur le pilotage*, L.R.C. (1985), ch. P-14, le présent document fournit un avis (l'« **Avis** ») des droits révisés proposés de l'Administration de pilotage du Pacifique (l'« **Administration** ») qui entreraient en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025, sauf indication contraire.

Le présent Avis comprend une description de la proposition, y compris une justification concernant l'établissement ou de la révision des droits de pilotage, et les circonstances dans lesquelles les droits s'appliqueront. En élaborant les droits, l'Administration a respecté tous les paramètres établis à l'article 33.2 de la *Loi sur le pilotage*.

Un document présentant des détails supplémentaires concernant cette proposition, y compris une justification par rapport aux paramètres établis à l'article 33.2 de la *Loi sur le pilotage*, peut être fourni sur demande par l'Administration.

Les personnes souhaitant présenter des observations à l'Administration concernant la proposition décrite dans le présent Avis peuvent le faire par écrit à l'adresse indiquée à la section 5 du présent Avis et celles-ci doivent être reçues par l'Administration au plus tard à la fermeture des bureaux **le 28 janvier 2026**.

Toute personne présentant des observations écrites doit fournir un résumé de ces observations. Veuillez noter que ce résumé peut être rendu public par l'Administration. De plus, toute personne présentant des observations écrites au plus tard à la date établie dans le présent Avis aura la possibilité de déposer un avis d'opposition à l'égard de la proposition à l'Office des transports du Canada.

Le présent Avis a une incidence sur les droits pour les services que l'Administration fournit ou rend disponibles à l'égard du pilotage obligatoire visés au paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*.

À l'exception des révisions proposées dans le présent Avis, l'ensemble des droits existants et des conditions connexes, établis dans le « Guide du client sur les droits », demeurent en vigueur.

### Le présent Avis comprend les sections suivantes :

- 1) Révision proposée aux tarifs des droits de service
  - 1.1 Résumé
  - 1.2 Contexte
  - 1.3 Tarifs proposés
- 2) Mise en œuvre proposée des droits de service révisés proposés;
- 3) Rétablissement des droits de service actuels;
- 4) Définitions et calculs;
- 5) Renseignements concernant l'Avis et la soumission d'observations à l'Administration de pilotage du Pacifique.

## 1. RÉVISION PROPOSÉE AUX TARIFS DES DROITS DE SERVICE

### 1.1 Résumé

L'Administration a constaté une augmentation du nombre d'affectations en 2025 en raison de l'augmentation du trafic de pétroliers après l'ouverture, en mai 2024, du terminal Westridge agrandi, qui dessert les activités pipelinières de Trans Mountain. Le trafic maritime a également connu une forte augmentation au cours du premier semestre, en raison de la menace d'une hausse des droits de douane par les États-Unis. Cette menace s'étant atténuée, le trafic est revenu à la normale et a même diminué dans certaines régions au cours du second semestre de 2025 par rapport à l'année précédente.

Un ajustement du tarif de base prenant en compte les augmentations prévues des taux d'inflation affichés, qui déclenchent automatiquement des augmentations de la plupart des coûts de fonctionnement de l'Administration, sont requis pour financer ses activités d'exploitation et maintenir son autonomie financière en 2026. Les augmentations serviront à compenser :

- les majorations contractuelles des frais d'exploitation; et
- l'augmentation de la portion fixe des coûts d'exploitation.

Les changements dans la plupart de nos coûts d'exploitation, y compris les salaires des employés de l'Administration en vertu des conventions collectives, sont directement liés aux changements du taux d'inflation (mesurés par les changements à l'indice des prix à la consommation de Vancouver (« IPC »)). Par conséquent, les modifications de nos taux de frais de service doivent refléter les fluctuations de l'IPC, ainsi que toute augmentation contractuelle des coûts.

Afin de maintenir son autonomie financière dans cet environnement et respecter ses engagements, l'Administration propose une augmentation des tarifs horaires de base et d'unité pour 2026 à 3 %.

### 1.2 Contexte

En établissant un nouveau droit pour les services de pilotage ou en révisant un droit de pilotage existant, l'Administration doit respecter les paramètres établis à l'article 33.2 de la *Loi sur le pilotage*. Ces paramètres stipulent que, entre autres exigences, les droits ne doivent pas être fixés à des niveaux qui, d'après des prévisions raisonnables et prudentes, généreraient des revenus dépassant les obligations actuelles et futures de l'Administration associées à la prestation de services de pilotage obligatoires. Conformément à ces paramètres, le conseil d'administration de l'Administration approuve le montant et le moment des modifications des droits de service payables par le client. Le Conseil d'administration approuve également le budget annuel de l'Administration, qui comprend les montants à recouvrer au moyen de droits de service payables par le client pour l'année.

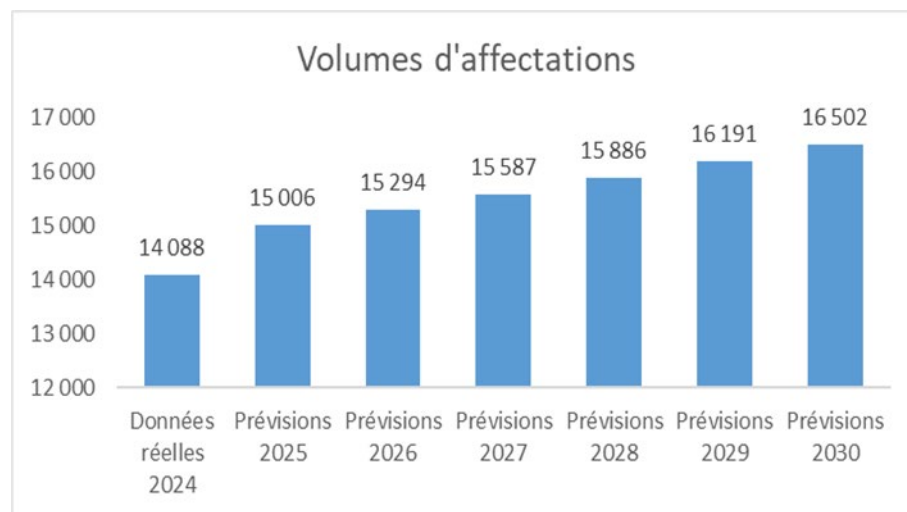
Comme indiqué précédemment, l'Administration prévoit que ses activités entraîneront une situation financière où les revenus ne dépasseront pas ses obligations financières actuelles et futures associées à la prestation des services de pilotage obligatoires.

La situation d'ensemble actuelle et les perspectives concernant la santé économique locale, nationale et internationale ont une incidence directe sur le transport des marchandises et le tourisme. Cela aura une incidence directe sur les volumes d'affectations de l'Administration et influencera ultimement la façon dont l'Administration fournit ses services de façon sécuritaire et efficace.

Jusqu'à présent en 2025, nous avons connu une augmentation des affectations en raison d'une année complète de trafic de pétroliers associé à l'extension du pipeline Trans Mountain, qui n'a été inauguré qu'en mai de l'année dernière. Le nouveau terminal de LNG Canada à Kitimat, qui a ouvert ses portes en juin 2025, a également contribué en partie à l'augmentation du trafic de navires-citernes. Plusieurs autres projets énergétiques le long de la côte de la Colombie-Britannique devraient voir le jour dans les années à venir. Contrebalançant cette croissance prévue, les efforts déployés par les États-Unis pour augmenter considérablement leurs droits de douane ont créé un niveau élevé d'incertitude pour le commerce mondial. À court terme, le trafic maritime a connu une forte augmentation au début de 2025 afin d'éviter les hausses imminentes des droits de douane, mais les volumes sont depuis revenus à des niveaux plus normaux. L'impact à long terme de la hausse des droits de douane sur le commerce mondial est incertain.

### ***Volumes d'affectations***

Le nombre d'affectations de l'Administration est prévu d'augmenter de 1,9 % en 2026 par rapport à 2025 pour atteindre 15 294 affectations et de poursuivre sa croissance pour atteindre 15 587 affectations en 2027.



Les taux d'inflation annuels sont revenus à leurs niveaux historiques de 2 à 3 %. Il s'agit d'un facteur à prendre en compte dans les prévisions de coûts, car les augmentations de l'IPC à Vancouver entraînent des augmentations des salaires versés aux employés en vertu des conventions collectives de l'Administration. Le taux d'inflation annuel à la fin du mois d'octobre pour Vancouver était de 1,9 % et l'Administration a supposé un taux d'inflation de 2,0 % pour parer à toute augmentation des charges salariales pour 2026.

## Sommaire financier prévu

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL							
(en milliers de dollars) Pour l'exercice clos le 31 décembre	Données réelles 2024	Prévisions 2025	2026	2027	Projections 2028	2029	2030
Total des produits	137 492	153 275	163 950	174 521	181 228	188 113	195 020
Total des charges	134 069	149 692	162 688	173 827	180 140	187 140	193 579
<b>Bénéfice global</b>	<b>3 423</b>	<b>3 583</b>	<b>1 262</b>	<b>694</b>	<b>1 088</b>	<b>973</b>	<b>1 441</b>

Sur la base des volumes prévus, l'Administration prévoit que les dépenses pour 2026 s'élèveront à 164,4 millions de dollars. Cela représente une augmentation de 9,9 % par rapport à 2025, principalement due à la hausse des coûts de pilotage liés à l'augmentation du trafic maritime dans le Nord, à la croissance générale des affectations, et à l'augmentation des coûts contractuels en ce qui a trait aux pilotes contractuels et aux salaires des employés. Nous avons également supposé que nous commencerons à exploiter des hélicoptères dans le Nord en 2026 pour transporter les pilotes vers et depuis les méthaniers.

En 2026, l'Administration prévoit également d'investir 10,5 millions de dollars en projets d'immobilisations, dont 7 millions de dollars pour la construction d'un nouveau bateau-pilote. Le nouveau bateau-pilote devrait être mis en service en 2028, pour un coût total estimé à 15 millions de dollars.

La situation de trésorerie de l'Administration devrait atteindre 15,6 millions de dollars à la fin de 2025, et notre ratio du fonds de roulement ajusté des actifs courants par rapport aux passifs courants devrait s'établir à 1,2. Un ratio d'au moins 1,0 est requis pour garantir suffisamment d'actifs liquides ou quasi liquides pour faire face aux dettes courantes lorsqu'elles viennent à échéance.

L'objectif de l'Administration est de maintenir son solde de trésorerie et d'investissements à un niveau suffisant pour fournir des liquidités pour couvrir:

- les besoins en fonds de roulement;
- les engagements à court terme en immobilisations;
- une réserve de continuité d'activité pour événements imprévus significatifs ayant des conséquences financières défavorables.

À l'heure actuelle, l'Administration estime que son solde de trésorerie et d'investissement requis s'établit entre 17 et 21 millions de dollars.

### 1.3 Tarifs proposés

Afin de déterminer les changements tarifaires requis en 2026, les revenus et les flux de trésorerie prévus sont comparés aux montants que l'Administration doit recouvrer en fonction du sommaire financier et des volumes discutés ci-dessus. L'ensemble des dépenses, des dépenses en immobilisations et des réserves est compris dans le calcul du recouvrement.

Les augmentations des droits de service basés sur des droits horaires ou unitaires reflètent les augmentations correspondantes du contrat de l'Administration avec BCCP. Un accord sur un nouveau contrat de cinq ans a récemment été conclu avec BCCP et prévoit une augmentation de 3 %

pour 2026. Les augmentations des tarifs des bateaux-pilotes pour 2026 sont basées sur l'IPC prévu pour les 12 mois précédents, car celui-ci détermine les salaires payables aux équipages des bateaux-pilotes en vertu des conventions collectives. Les augmentations des droits pour d'autres services, tels que les frais de déplacement, reflètent les augmentations prévues de l'IPC en 2026, à l'exception des droits de transport des pilotes pour le fleuve Fraser, Prince Rupert et le Nord, l'île Pine, et le service d'hélicoptère dans la région du Sud.

L'augmentation inhabituellement importante des coûts de transport des pilotes du fleuve Fraser reflète le fait qu'une partie de l'indemnité de déplacement des pilotes fluviaux est désormais considérée comme un avantage imposable. L'augmentation nécessaire a été répartie en 2025 et 2026.

Compte tenu de la croissance prévue des affectations dans le nord, notamment à Prince Rupert et à Kitimat, l'Administration prévoit commencer à utiliser un service d'affrètement aérien pour transporter les pilotes vers et depuis les affectations dans le nord, plutôt que de continuer à utiliser les vols réguliers, dont la disponibilité et la fiabilité ont diminué au cours des dernières années. Bien que le service d'affrètement entraîne des coûts supplémentaires, nous prévoyons qu'il permettra une utilisation plus efficace du temps des pilotes et offrira une base plus fiable pour le service de pilotage dans le nord.

Un nouveau contrat pour un service d'affrètement aérien à destination de Port Hardy, afin de transporter les pilotes vers/depuis la station d'embarquement de Pine Island, devrait permettre de réaliser des économies par rapport aux volumes des années précédentes, et nous proposons une réduction des droits pour ce service.

Grâce à une légère augmentation du nombre moyen mensuel de pétroliers quittant le terminal de Westridge, qui s'est stabilisé à un niveau constant, nous pouvons réduire davantage le tarif des hélicoptères utilisés pour transporter les pilotes vers et depuis ces pétroliers en partance, soit d'un montant de 1 500 \$ pour s'établir à 19 500 \$.

Le droit de service lié à l'administration de la *Loi sur le pilotage* est fondé sur l'attribution prévue des frais d'administration de Transports Canada à l'Administration et sur les prévisions en matière d'affectations. L'attribution estimative pour 2025-2026 a augmenté de 19 % et l'Administration a temporairement absorbé une partie de ces coûts en proposant une augmentation de 12 % au droit de service qui s'y rapporte.

Récemment, le Service hydrographique du Canada nous a informé que la méthode utilisée pour distribuer les cartes marines aux utilisateurs allait changer et qu'un tiers, Primar, serait désormais chargé de cette distribution. Ce changement entraîne des coûts annuels supplémentaires, que l'Administration estime à 0,7 million de dollars pour 2026, que nous devons récupérer en augmentant de 23 \$ le droit actuel de technologie par affectation, dans un premier temps.

Les modifications aux droits de pilotage, dont l'entrée en vigueur a été proposée pour le 1<sup>er</sup> avril 2026, sont calculées pour chaque service sur la base du tableau suivant :

Catégorie	Augmentation tarifaire (diminution)	Nouveau ou ajustement	Méthodologie d'application	Effet sur les clients en 2026
Droits de pilotage basés sur les tarifs horaires ou unitaires	3 %	Ajustement	Tous les tarifs sont touchés	3,4 millions \$
Droit de déplacement pour le fleuve Fraser	40 %	Ajustement	Par affectation	0.1 million \$
Droit de déplacement pour la région du Nord	15 %	Ajustement	Par affectation	0.2 million \$
Droit de déplacement pour Prince Rupert	15 %	Ajustement	Par affectation	0.1 million \$
Droit de déplacement pour l'île Pine	(10) %	Ajustement	Par affectation	(0.3) million \$
Droit de déplacement par hélicoptère (rochers Race)	(1 500) \$	Ajustement	Par navire-citerne	(0.4) million \$
Droit de bateau-pilote	2,5 %	Ajustement	Par affectation	0.4 million \$
Frais d'administration de la <i>Loi sur le pilotage</i>	12 %	Ajustement	Par affectation	0.1 million \$
Droit lié à la technologie	38 %	Ajustement	Par affectation	0.2 million \$
Autres droits	2 %	Ajustement	Tous les tarifs sont touchés	0.1 million \$
<b>Effet total</b>				<b>3,9 millions \$</b>

L'augmentation totale de 3,9 millions de dollars ci-dessus équivaut à une moyenne d'environ 255 \$ par affectation en 2026.

Des renseignements supplémentaires, y compris les calculs justificatifs, sont fournis dans le document Détails et principes concernant les droits de pilotage révisés proposés (« *Détails et principes* »). Consultez la section 5 pour obtenir des renseignements sur la façon de demander et d'obtenir une copie de ce document.

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

L'Administration reconnaît les défis continus auxquels sont confrontés ses clients et ses parties prenantes au sein de l'industrie maritime et la pression sur les tarifs de fret. Ces augmentations sont cependant nécessaires pour permettre à l'Administration de continuer à remplir son mandat visant à fournir des services de pilotage sécuritaires et efficaces tout en maintenant son autonomie financière. Ces droits sont proposés après une consultation initiale avec l'industrie tenue pendant la période avant la publication du présent Avis.

Tous les droits entreraient en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2026.

## 3. RÉTABLISSEMENT DES DROITS DE SERVICE ACTUELS

À l'exception des révisions proposées dans le présent Avis, tous les droits existants et les modalités et les calculs connexes demeurent en vigueur, comme l'indique le *Guide du client sur les droits de*

l'Administration (disponibles sur le site Web de l'Administration à l'adresse suivante : <https://www.ppa-app.gc.ca/fr>)

#### **4. DÉFINITIONS ET CALCULS**

Les définitions et les calculs se trouvent dans le *Guide du client sur les droits* de l'Administration, qui sera disponible sur le site Web de l'Administration à l'adresse suivante : <https://www.ppa-app.gc.ca/fr>.

#### **5. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'AVIS ET LA SOUMISSION D'OBSERVATIONS À L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE**

L'Avis est disponible en ligne et une copie peut être téléchargée sur le site Web de l'Administration à l'adresse suivante : <https://www.ppa-app.gc.ca/fr>. Des renseignements concernant les droits existants sont également fournis sur le site Web de l'Administration.

Des détails supplémentaires concernant cette proposition, y compris une justification de la proposition par rapport aux paramètres de perception des droits, sont fournis dans le document *Détails et principes*, qui est disponible également sur le site Web de l'Administration à l'adresse suivante : <https://www.ppa-app.gc.ca/fr>.

Des copies supplémentaires de l'Avis ou une copie du document *Détails et principes* peuvent être obtenues en présentant une demande à l'adresse suivante :

*Par écrit :*                    *Dirigeant principal des finances*  
                                 *Administration de pilotage du Pacifique*  
                                 *1000 – 1130, rue Pender Ouest*  
                                 *Vancouver (C.-B.)*  
                                 *V6E 4A4*

*Par courriel :*            [smackenzie@ppa-app.gc.ca](mailto:smackenzie@ppa-app.gc.ca)  
*Par téléphone :*        604 666-6988

Conformément à l'article 33.3 de la *Loi sur le pilotage*, toute personne peut présenter des observations concernant la proposition à l'Administration, par écrit, au plus tard à la date indiquée dans l'Avis. Toute personne présentant des observations écrites doit fournir un résumé de ces observations. Le résumé peut être rendu public par l'Administration. De plus, toute personne présentant des observations écrites au plus tard à la date indiquée dans l'Avis aura l'occasion de déposer un avis d'objection concernant la proposition auprès de l'Office des transports du Canada.

Conformément à l'article 33.3 de la *Loi sur le pilotage*, les personnes souhaitant présenter des observations par écrit à l'Administration concernant l'Avis peuvent le faire à l'adresse suivante :

*ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE  
1000 – 1130, rue Pender Ouest  
Vancouver (C.-B.)  
V6E 4A4  
À l'attention de : Premier dirigeant*

**Remarque : Les observations doivent être reçues par l'Administration au plus tard à la fermeture des bureaux le 28 janvier 2026.**