



DÉTAILS ET PRINCIPES CONCERNANT LES RÉVISIONS PROPOSÉES AUX DROITS DE SERVICE

GÉNÉRALITÉS

Conformément à l'article 33.2 de la *Loi sur le pilotage*, L.R.C. (1985), ch. P-14, le présent document (les « **Détails et principes** » ou le « **Document** ») fournit des détails supplémentaires concernant l'Avis de droits de service révisés daté du 29 décembre 2025 (l'« **Avis** »). L'Avis publié par l'Administration de pilotage du Pacifique (l'« **Administration** ») propose l'établissement de droits révisés devant entrer en vigueur le 1^{er} avril 2026.

Le présent Document comprend une description de la proposition, y compris la méthodologie utilisée par l'Administration pour établir ou réviser les droits de pilotage, ainsi que les circonstances dans lesquelles les droits s'appliqueront (sections 7 et 8). En élaborant les droits, l'Administration a respecté tous les paramètres établis à l'article 33.2 de la *Loi sur le pilotage*. Les droits de pilotage indiqués ci-dessous sont basés sur les prévisions budgétaires actuelles et d'autres renseignements et ils pourraient être révisés à la suite d'observations obtenues en vertu de l'article 33.3 de la *Loi sur le pilotage*. La méthodologie et son application sont indiquées dans le présent Document pour l'établissement proposé des droits de pilotage pour 2026.

À l'exception des révisions proposées dans l'Avis, l'ensemble des droits existants et des conditions et calculs connexes, établis dans le *Règlement sur les tarifs de pilotage du Pacifique* (DORS/85-583), seront rétablis sans modification importante dans le Guide du client sur les droits de l'Administration.

Les personnes souhaitant présenter des observations à l'Administration concernant les propositions indiquées dans l'Avis peuvent le faire par écrit à l'adresse indiquée à la section 10. Ces observations doivent être reçues par l'Administration au plus tard à la fermeture des bureaux **le 28 janvier 2026**.

Le présent Document comprend les sections suivantes :

- 1) Aperçu général de l'Administration
- 2) Volumes d'affectations
- 3) Situation financière attendue de l'Administration
- 4) Révision proposée aux liquidités et aux réserves
- 5) Révision proposée aux tarifs des droits de service
- 6) Justification de la proposition par rapport aux paramètres de perception des droits et à l'évaluation de la rentabilité
- 7) Détermination des droits
- 8) Coût des services
- 9) Consultation
- 10) Renseignements concernant l'Avis et la soumission d'observations à l'Administration de pilotage du Pacifique

1. APERÇU GÉNÉRAL DE L'ADMINISTRATION

L'Administration est une société d'État non mandataire établie en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. À titre de société d'État comprise à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, l'Administration mène ses activités conformément à un budget et à un plan d'entreprise approuvés chaque année par le Conseil du Trésor et le gouverneur général en conseil, respectivement.

L'objectif de l'Administration est d'établir, d'exploiter, de maintenir et d'administrer, dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans la région dont elle est responsable. L'Administration est chargée d'atteindre cet objectif en respectant les principes suivants :

- a. la prestation des services de pilotage favorise la sécurité de la navigation, y compris la sécurité du public et du personnel maritime, et y contribue; elle vise également la protection de la santé des personnes, des biens et de l'environnement;
- b. la prestation des services de pilotage est efficace et efficiente;
- c. les outils de gestion du risque sont utilisés efficacement et l'évolution des technologies est prise en compte;
- d. le taux des redevances de pilotage de l'Administration est établi de manière à lui permettre d'être financièrement autonome.

Le système de gouvernance de l'Administration vise à assurer que l'Administration continue d'être financièrement autonome. La société d'État est gouvernée par un conseil d'administration de sept membres (le « **Conseil** »). Le gouverneur en conseil nomme le président de l'Administration, pour un mandat déterminé par le gouverneur en conseil, et le ministre des Transports nomme les autres membres du Conseil pour des mandats ne dépassant pas quatre ans.

Les éléments fondamentaux régissant le mandat conféré à l'Administration en vertu de la *Loi sur le pilotage* comprennent le droit exclusif de fournir des services de pilotage aux navires dans une zone maritime où les navires sont assujettis au pilotage obligatoire. Cela comprend la capacité exclusive de fixer et de percevoir des droits pour les services de pilotage fournis ou rendus disponibles par l'Administration ou un entrepreneur agissant pour le compte de l'Administration, et l'obligation pour l'Administration de fournir ces services.

En établissant un nouveau droit pour les services de pilotage ou en révisant un droit existant, l'Administration doit se conformer aux 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 financières actuelles et futures de l'Administration à l'égard de la prestation de services de pilotage obligatoires. Conformément à ces paramètres, le Conseil approuve le montant et le moment de l'établissement ou de la modification des droits de service payables par les clients. Le Conseil approuve également le budget annuel de l'Administration lorsque les montants à recouvrer au moyen de droits de service sont déterminés pour l'année suivante.

De plus, l'Administration effectue un exercice de consultation préalable avec des parties prenantes de l'industrie avant l'approbation et la publication de l'Avis. Un résumé du processus de consultation préalable est fourni dans le présent Document.

Conformément à l'article 33.2 de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration planifie ses activités de façon à être financièrement autonome et, d'après des projections raisonnables et prudentes, à ne pas générer des revenus dépassant ses obligations financières actuelles et futures associées à la prestation de services de pilotage obligatoires. Les obligations financières sont les suivantes :

- a. les coûts d'entretien et d'exploitation;
- b. les frais d'administration et de gestion;
- c. le service de la dette et les obligations financières liées aux contrats d'emprunt de capitaux;
- d. les coûts en capital et coûts d'amortissement des biens immobilisés;
- e. les obligations financières liées au maintien d'une cote de crédit acceptable;
- f. les obligations fiscales;
- g. les paiements au ministre pour les coûts associés à l'exécution de la *Loi sur le pilotage*, notamment l'élaboration de règlements, et au contrôle d'application de celle-ci;
- h. un fonds de prévoyance pour des dépenses futures;
- i. tout autre coût déterminé selon les principes comptables recommandés par Comptables professionnels agréés du Canada ou ses ayants droit.

Les états financiers et l'analyse de la direction, publiés sur une base trimestrielle et annuelle, fournissent des renseignements détaillés concernant les revenus et les dépenses de l'Administration. Ces documents sont disponibles à l'adresse suivante : <https://www.ppa-app.gc.ca>.

2. VOLUMES D'AFFECTATIONS

Lors de l'élaboration des perspectives des volumes d'expédition, les sources préliminaires d'information considérée sont les estimations fournies par les exploitants de terminaux. De plus, une analyse des modèles de trafic historiques est comparée aux estimations pour obtenir un niveau de précision supplémentaire. Des prévisions d'indicateurs macro-économiques sont également utilisées lorsqu'une corrélation a été démontrée entre l'indicateur et l'évolution du volume de trafic.

À ce jour, le volume des affectations en 2025 a été largement influencé par deux facteurs. Premièrement, le terminal Westridge agrandi, qui dessert les opérations pipelinières de Trans Mountain, a ouvert ses portes en mai 2024 et a donc été en service pendant toute l'année jusqu'à présent, alors qu'il n'avait été en service que pendant une partie de l'année 2024. Le trafic de pétroliers qui s'y rapporte a également été relativement constant sur une base mensuelle en 2025, après une brève accélération des activités en 2024. Le deuxième facteur clé ayant influé sur les affectations en 2025 a été l'impact de la hausse des droits douaniers imposés par les États-Unis. Afin d'atténuer l'impact de cette hausse, les activités commerciales et maritimes ont connu une forte augmentation au cours des mois précédant la date d'entrée en vigueur des nouveaux droits. Les volumes d'affectation ont augmenté au cours des cinq premiers mois de 2025, mais se sont stabilisés depuis lors par rapport à l'année précédente. L'ouverture de l'installation de LNG Canada à Kitimat en juin 2025 a également ajouté quelques affectations en 2025. Nous sommes modérément optimistes quant aux volumes d'affectations en 2026 par rapport à 2025, car le trafic devrait augmenter avec l'ouverture de l'installation de LNG Canada pour une année complète et la capacité supplémentaire du terminal à conteneurs Fairview à Prince Rupert.

Le tableau suivant présente le trafic historique de l'Administration par zone géographique d'exploitation et reflète les hypothèses de prévision pour 2025 et 2026. Le volume global d'affectations pour 2026 devrait augmenter de 1,9 % par rapport aux niveaux de 2025.

Région	Volume d'affectations réel par année avec prévisions pour 2025 et 2026					
	2021	2022	2023	2024	2025P	2026P
Sud	9 561	10 082	10 147	10 712	11 565	11 796
Fleuve Fraser	988	999	1 089	1 215	1 233	1 245
Prince Rupert	1 259	1 335	1 329	1 331	1 397	1 425
Nord	281	480	859	830	811	827
Total des affectations	12 089	12 896	13 424	14 088	15 006	15 294

3. SITUATION FINANCIÈRE ATTENDUE DE L'ADMINISTRATION

Cette section comprend des observations concernant la situation financière attendue de l'Administration avec la structure proposée suivante :

- Discussion concernant les dépenses prévues :
 - Résumé des dépenses prévues;
 - Tableau des données réelles de l'année précédente et des estimations pour l'année en cours;
 - Détails des changements importants entre les prévisions réelles de l'année précédente et celles de l'année en cours.
- Discussion concernant le programme d'immobilisations :
 - Résumé des dépenses en immobilisations prévues;
 - Détails concernant les éléments importants du programme d'immobilisations;
 - Résumé de la proportion du programme d'immobilisations qui nécessitera un financement externe par rapport à celle qui sera financée à même les fonds internes.

Sur la base des volumes projetés dans la section 2 ci-dessus, l'Administration prévoit que les dépenses pour 2026 seront de 164,3 millions de dollars, comme on peut le voir ci-dessous. Cela représente une augmentation de 9,9 % par rapport aux prévisions pour 2025. Cela comprend les coûts supplémentaires de pilotage pour soutenir une année complète d'exploitation du terminal de LNG Canada; suppose qu'un programme d'hélicoptères sera mis en œuvre dans le nord pour transporter les pilotes vers et depuis les navires-citernes faisant escale au terminal de LNG Canada à Kitimat; et reflète les effets de l'inflation, mesurée par l'indice des prix à la consommation, qui entraîne des augmentations de certains salaires des employés.

Dépenses d'exploitation (en milliers de \$)	Données réelles de 2025	Prévisions de 2025	Projections de 2026
Honoraires des pilotes côtiers contractuels	84 804 \$	94 973 \$	104 401 \$
Salaires et avantages sociaux	18 185	19 547	20 406
Transport des pilotes	13 699	14 826	16 168
Amortissement	4 161	6 190	7 566
Réparation et entretien	1 876	2 984	3 131
Formation des pilotes	3 238	2 646	2 804
Carburant	2 670	2 624	2 729
Frais d'administration de la <i>Loi sur le pilotage</i>	966	1 175	1 236
Autres dépenses	4 470	4 542	5 919
Dépenses d'exploitation totales	134 069 \$	149 507 \$	164 360 \$

Analyse des dépenses

Les dépenses en 2026 devraient augmenter globalement comme suit, sur la base des inducteurs de coûts indiqués ci-dessous :

1. Les frais des contrats côtiers et des rappels devraient augmenter de 9,4 millions de dollars en 2026. Cette augmentation est principalement attribuable à :
 - a. une augmentation des volumes de 2 % par rapport à 2025;
 - b. une augmentation de 3 % du taux de paiement des droits d'unité de pilotage; et
 - c. une augmentation de 3 % du taux de rémunération horaire.
2. Les salaires et avantages sociaux devraient augmenter de 0,9 million de dollars en grande partie en raison des augmentations salariales dans les conventions collectives liées aux augmentations de l'indice des prix à la consommation de Vancouver au début de l'année, que l'Administration prévoit être de 2 % à la fin de 2026.
3. Les frais liés au transport des pilotes devraient augmenter de 1,0 million de dollars, ce qui reflète l'augmentation prévue des affectations, le projet de recourir à un service d'affrètement aérien vers Prince Rupert plutôt qu'à des vols réguliers, et l'impact de l'inflation sur les coûts.
4. Les frais d'amortissement devraient augmenter de 1,4 million de dollars en 2026, principalement en raison de l'enregistrement et de l'amortissement d'un actif au titre du droit d'utilisation lié à un contrat potentiel de services d'hélicoptère pour le transport des pilotes, afin de soutenir les navires-citernes faisant escale au terminal de LNG Canada.
5. Les frais de réparation et d'entretien devraient augmenter de 0,2 million de dollars, ce qui reflète principalement les coûts d'entretien de notre flotte de six bateaux-pilotes. Les coûts ont considérablement augmenté au cours des deux dernières années, à mesure que la flotte vieillissait.
6. Les frais de formation devraient diminuer de 0,2 million de dollars en 2026, car certaines formations sont périodiques et ne devraient pas se reproduire intégralement en 2026.
7. Les autres dépenses comprennent les frais de financement liés aux contrats de services d'hélicoptère et augmenteront donc en 2026 avec le début prévu d'un contrat d'hélicoptère dans le nord. De plus, suite à un changement dans la méthode de gestion des cartes marines par

le Service hydrographique du Canada, l'Administration devra désormais défrayer le coût des cartes pour la zone de pilotage obligatoire, ce qui représentera un coût annuel de 0,7 million de dollars.

Projets d'immobilisations

L'Administration prévoit que son programme d'immobilisations nécessitera des dépenses de 10,5 millions de dollars en 2026, principalement liées à la construction initiale d'un nouveau bateau-pilote et à la remise à neuf de deux de nos anciens bateaux-pilotes.

Nous prévoyons d'entreprendre un projet visant à construire un nouveau bateau-pilote pour remplacer le Chinook. Le budget estimatif du projet est de 15 millions de dollars et les frais de construction seront répartis en 2026 et 2027.

La remise à neuf des bateaux-pilotes comprend des travaux sur la coque et les moteurs du Chinook (reportés de 2025) et la reconstruction des boîtes de vitesses du Navigator. Le coût total prévu est de 2,5 millions de dollars.

Les dépenses en immobilisations restantes comprennent des mises à niveau des systèmes informatiques, des immeubles et des locaux de bureaux, des unités de pilotage portables et d'autres éléments totalisant 1 million de dollars.

L'Administration a l'intention d'utiliser les réserves de trésorerie existantes et du financement bancaire pour financer ces dépenses en immobilisations. Nous prévoyons également d'augmenter les frais d'exploitation des bateaux-pilotes en 2027 afin de contribuer au financement du nouveau bateau-pilote.

4. RÉVISION PROPOSÉE AUX LIQUIDITÉS ET AUX RÉSERVES

Cette section comprend des commentaires sur les liquidités prévues et les réserves de trésorerie de l'Administration avec la structure proposée suivante :

- Justification du maintien du solde de trésorerie prévisionnel
- Résumé du niveau de trésorerie nécessaire pour fonctionner en tant qu'entreprise en activité
- Tableau de la trésorerie et du fonds de roulement réels pour les années précédentes et prévus pour l'année en cours
- Discussion du solde de la trésorerie.

Les droits de service sont établis en fonction des besoins financiers de l'Administration, qui tiennent compte des volumes projetés et des dépenses prévues.

Il est également nécessaire d'absorber les facteurs imprévisibles - principalement les fluctuations des volumes de trafic résultant d'événements imprévus (par exemple, la neige sur les voies ferrées entraînant des retards importants dans l'acheminement du grain vers les terminaux ou des décisions politiques entraînant des changements temporaires dans les volumes de commerce et d'expédition).

Comme discuté plus en détail à la section 5, lors de la détermination du niveau des droits de service requis, l'Administration tient compte de ses besoins financiers actuels et futurs. Entre autres questions, les éléments suivants sont pris en compte lors de l'établissement des droits de service :

- les besoins financiers de l'Administration et la mesure dans laquelle les frais de fonctionnement sont variables;
- les coûts d'investissement à venir prévus et la mesure dans laquelle l'emprunt est introduit ;
- le solde actuel et prévu du compte de trésorerie et de placement.

Les soldes des actifs courants de l'Administration, y compris la trésorerie et les placements courants, par rapport aux passifs courants sont présentés ci-dessous. Les montants sont à la fin de l'année :

En milliers de \$	Données réelles	Prévisions	Projections
	2024	2025	2026
Liquidités	13 348	15 598	11 039
Investissements	1 279	2 293	2 593
Autres actifs courants	8 447	8 634	9 543
Actifs courants	23 074	26 525	23 175
Passifs courants	(19 792)	(20 690)	(25 231)
Fonds de roulement	3 282	5 835	(2 056)
Ratio des actifs courants aux passifs courants	1,17	1,28	0,92

La baisse de 4,6 millions de dollars sur l'année du solde de trésorerie prévu pour 2026 serait le résultat des dépenses d'immobilisations prévues en 2026, dont une grande partie sera financée à partir des soldes de trésorerie existants.

L'Administration a l'intention d'ajouter 0,6 million de dollars à son compte d'investissement en 2025, dont 0,3 million de dollars seront courants (échéance d'ici un an).

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 le solde requis se situe entre 17 et 21 millions de dollars.

5. RÉVISION PROPOSÉE AUX TARIFS DES DROITS DE SERVICE

Cette section comprend des observations concernant les tarifs des droits de pilotage proposés par l'Administration avec la structure proposée suivante :

- Base pour la détermination des modifications tarifaires;
- Tableau des modifications tarifaires proposées;
- Observations concernant les modifications tarifaires.

L'Administration détermine les modifications tarifaires requises de la façon suivante :

- Elle détermine les volumes comme indiqué à la section 2;
- Elle détermine les dépenses en fonction des volumes et des exigences contractuelles et comme indiqué à la section 3;
- Elle détermine les dépenses en immobilisations et le financement comme indiqué à la section 3;
- Elle détermine les réserves et les liquidités requises comme indiqué à la section 4;
- Elle détermine le tarif requis pour atteindre les objectifs ci-dessus.

En vigueur le 1^{er} avril 2026, les modifications proposées aux droits de pilotage 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 \$
Effet total				3,9 millions \$

L'augmentation de 3 % des tarifs horaires et unitaires de base, de 40 % des droits de déplacement pour le fleuve Fraser (en raison d'un changement dans le traitement fiscal d'une partie des indemnités de déplacement, qui devient un avantage imposable), de 2,5 % des droits de bateau-pilote et de 2 % des autres droits en 2026 est attribuable aux augmentations prévues de la structure des coûts de base de l'Administration.

De plus, 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 l'île Pine, devrait permettre de réaliser des économies par rapport aux volumes de l'année précédente. Par conséquent, nous proposons une réduction des droits pour ce service.

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.

L'augmentation du droit lié à la technologie vise à couvrir en partie la hausse des coûts liés à l'obtention des cartes marines destinées à la zone de pilotage obligatoire et utilisées par les pilotes.

L'augmentation totale estimée des frais de 3,9 millions de dollars équivaut à une moyenne d'environ 255 \$ par affectation.

RÉVISIONS PROPOSÉES AUX TARIFS

Description		Tarif actuel \$	Tarif de base proposé \$	% de changement vs tarif de base existant
Navire jusqu'à 226 m				
Droit unitaire de pilotage		5,9203	6,0979	3,0 %
Navire de plus de 226 m				
Droit unitaire de pilotage		5,1661	5,3211	3,0 %
Frais de jauge brute		0,015084	0,015537	3,0 %
Navire-citerne assisté d'un remorqueur (zone 1)				
Droit unitaire de pilotage		9,3248	9,6045	3,0 %
Navire-citerne de plus de 226m assisté d'un remorqueur (zone 1)				
Droit unitaire de pilotage		8,1370	8,3811	3,0 %
Frais de jauge brute		0,02378	0,02449	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		9,3248	9,6045	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		8,1370	8,3811	3,0 %
Frais de jauge brute		0,02378	0,02449	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		15,3928	15,8546	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		13,4324	13,8354	3,0 %
Frais de jauge brute		0,03922	0,04040	3,0 %

Description		Tarif actuel \$	Tarif de base proposé \$	% de changement vs tarif de base existant
Droit unitaire de pilotage – navire mort		11,8407	12,1958	3,0 %
Autres droits				
Droits horaires		297,16	306,07	3,0 %
Droit minimum		1 376,03	1 417,00	3,0 %
Droit d'annulation		1 188,67	1 224,00	3,0 %
Droits à l'extérieur de la région				
Par heure		297,16	306,07	3,0 %
Embarquement/débarquement à Anacortes, Bellingham, Cherry Point ou Ferndale		2 654,99	2 735,00	3,0 %
Embarquement/débarquement à d'autres endroits à l'extérieur de la région		3 540,44	3 647,00	3,0 %
Droits de déplacement				
Havre ou port		217,27	222,00	2,0 %
Fleuve Fraser		287,06	402,00	40,0 %
Nord		2 155,12	2 478,00	15,0 %
Prince Rupert		681,74	784,00	15,0 %
Sud		718,50	733,00	2,0 %
Toute zone, lorsque le pilote a commencé à se déplacer et que l'affectation est annulée		217,27	222,00	2,0 %
Île Pine		6 813,05	6 132,00	(10,0) %
Droits pour bateau-pilote				
Haut-fond Brotchie		563,81	578,00	2,5 %
Sand Heads		2 256,69	2 313,00	2,5 %
Île Triple		2 927,75	3 001,00	2,5 %
Station d'embarquement des méthaniens dans le Nord		4 099,00	4 099,00	-
Cap Beale		8 823,83	9 044,00	2,5 %
Île Pine		5 430,45	5 566,00	2,5 %
Entrée du port de Nanaimo		1 136,32	1 165,00	2,5 %
Prince Rupert — postes de mouillage 8 et 9		788,48	808,00	2,5 %
Prince Rupert — postes de mouillage 10 à 31		1 336,32	1 370,00	2,5 %
Droit d'immobilisations pour bateau-pilote		123,31	126,00	2,0 %
Droits pour hélicoptères				
Hélicoptère – rochers Race		21 000,00	19 500,00	(7,1) %
Utilisation ponctuelle d'hélicoptère (par heure)		4 800,00	4 896,00	2,0 %
Autres droits				
Droit pour retard		297,16	306,07	3,0 %
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		1 188,67	1 224,00	3,0 %
• Commande donnée avec un avis de moins de 10 heures entre 18 h et 5 h 59		2 377,33	2 449,00	3,0 %
Droit pour navire à capacité limitée		2 234,39	2 301,00	3,0 %

Description	Tarif actuel \$	Tarif de base proposé \$	% de changement vs tarif de base existant
Droit de port éloigné	7 166,31	7 381,00	3,0 %
Droit de technologie	60,36	83,00	37,5 %
Droit d'administration de la <i>Loi sur le pilotage</i>	52,00	58,00	11,5 %

Les modifications de ces tarifs entreront en vigueur le 1^{er} avril 2026.

6. JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION PAR RAPPORT AUX PARAMÈTRES DE PERCEPTION DES DROITS ET À L'ÉVALUATION DE LA RENTABILITÉ

L'Administration doit respecter les paramètres suivants en établissant ou en révisant les droits de pilotage :

- a) les redevances de pilotage sont établies et révisées conformément à une méthode de calcul claire qui a été établie et publiée par l'Administration et qui énonce les conditions applicables à ces redevances;
- b) les redevances de pilotage sont conçues de façon à ne pas encourager les usagers à adopter des pratiques qui portent atteinte à la sécurité pour en éviter le paiement;
- c) les redevances de pilotage s'appliquent de la même façon aux usagers ou navires canadiens et aux usagers ou navires étrangers;
- d) les redevances de pilotage fixées par l'Administration doivent lui permettre le financement autonome de ses opérations et être équitables et raisonnables;
- e) le taux des redevances de pilotage ne peut être tel que les recettes anticipées, d'après des prévisions raisonnables et prudentes, dépassent les obligations financières courantes et futures de l'Administration associées à la prestation de services de pilotage obligatoires.

Les principes qui régissent l'établissement de nouveaux droits ou la révision de droits existants par l'Administration sont énoncés à l'article 33.2 de la *Loi sur le pilotage*. Chacun des principes est présenté ci-dessous en italique, suivi d'une explication de la façon dont l'Avis se conforme au principe en question.

33.2 (1) a. les redevances de pilotage sont établies et révisées conformément à une méthode de calcul claire qui a été établie et publiée par l'Administration et qui énonce les conditions applicables à ces redevances;

L'Avis, requis en vertu de l'article 33.3 de la *Loi sur le pilotage*, a été publié sur le site Web de l'Administration. De plus, l'Administration a envoyé une copie de l'Avis à toutes les associations connues et concernées de l'industrie. Sur la base de ces renseignements, toute personne assujettie aux droits de l'Administration peut calculer le montant qui serait payable pour une affectation de pilotage donnée.

33.2 (1) b. les redevances de pilotage sont conçues de façon à ne pas encourager les usagers à adopter des pratiques qui portent atteinte à la sécurité pour en éviter le paiement;

Pour toute affectation donnée, les droits de l'Administration ne sont pas structurés de sorte que la sécurité risque d'être affectée. Puisque les services de pilotage sont obligatoires pour tout navire commercial de 350 tonneaux de jauge brute ou plus qui navigue dans les zones de pilotage obligatoires canadiennes, les usagers n'ont pas d'autre choix que d'utiliser les services d'un pilote. De plus, la structure des droits de l'Administration est telle que la majeure partie d'un droit n'est pas liée au temps ou à l'itinéraire, mais plutôt aux dimensions inaltérables du navire qui ne changent pas d'un voyage à l'autre.

33.2 (1) c. les redevances de pilotage s'appliquent de la même façon aux usagers ou navires canadiens et aux usagers ou navires étrangers;

Les droits proposés pour une affectation ne font pas de distinction entre un navire canadien ou étranger.

33.2 (1) d. les redevances de pilotage fixées par une Administration doivent lui permettre le financement autonome de ses opérations et être équitables et raisonnables;

Les droits proposés sont basés sur une dotation de coûts d'exploitation et de capital, qui permettent à l'Administration de remplir son mandat et d'être financièrement autonome. Les augmentations sont justes et raisonnables étant donné les coûts d'exploitation croissants.

33.2 (1) e. le taux des redevances de pilotage ne peut être tel que les recettes anticipées, d'après des prévisions raisonnables et prudentes, dépassent les obligations financières courantes et futures de l'Administration associées à la prestation de services de pilotage obligatoires;

Les droits de l'Administration sont établis de façon à recouvrir les dépenses de la société d'État après déduction des autres revenus déterminés conformément aux normes internationales d'information financière (« NIIF ») et les coûts associés au respect de certaines obligations financières, comme décrit au paragraphe 33.2 de la *Loi sur le pilotage*.

7. DÉTERMINATION DES DROITS

L'objectif de l'Administration en déterminant les droits est de viser l'autonomie financière de chaque zone et de chaque port à long terme. Les taux sont établis pour chaque port afin d'atteindre cet objectif. Cela vise à réduire au minimum l'interfinancement entre les parties prenantes.

Les droits sont appliqués pour une affectation de pilotage en fonction de la taille, du temps et du type de déplacement. Les définitions sont indiquées ci-dessous :

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*)

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

$$(\text{UP} \times \text{DU}) + \text{DH} + \text{BP} + \text{DC} + \text{DRBP} + \text{DP} + \text{T} + \text{FALP} + \text{DST}$$

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

$$(\text{UP} \times \text{DU}) \times 1,8 + \text{DH} + \text{BP} + \text{DC} + \text{DRBP} + \text{DP} + \text{DP} + \text{T} + \text{FALP} + \text{DST}$$

* 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 :

$$(\text{UP} \times \text{DU}) + \text{DH} + \text{DH} + \text{BP} + \text{DC} + \text{DRBP} + \text{DP} + \text{DP} + \text{T} + \text{FALP} + \text{DST}$$

Si le navire dépasse 8 heures sans deuxième pilote :

$$(\text{UP} \times \text{DU}) + \text{DH} + \text{DTE} + \text{BP} + \text{DC} + \text{DRBP} + \text{DP} + \text{T} + \text{FALP} + \text{DST}$$

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

$$(UP \times DU) + (JB \times FJB) + DH + BP + DC + DRBP + DP + T + FALP + DST$$

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

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

* 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 :

$$(UP \times DU) + (JB \times FJB) + DH + DH + BP + DC + DRBP + DP + DP + T + FALP + DST$$

Si le navire dépasse 8 heures sans deuxième pilote :

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

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

$$(UP \times DU) + AUP + DH + BP + DC + DRBP + DP + T + FALP + DST$$

8. COÛT DES SERVICES

L'Administration enregistre les coûts pour les services de pilotage fournis conformément aux NIIF. Il existe actuellement deux centres de service à l'intérieur de la région dont l'Administration est responsable. Les pilotes du fleuve Fraser (pilotes salariés) couvrent la zone 1 et les pilotes de la BC Coast Pilots couvrent les zones 2 à 5 et sont brevetés pour l'ensemble de la zone. Les services de bateaux-pilotes et les installations sont localisés, et d'autres coûts sont générés par des affectations de pilotage

spécifiques. Les coûts partagés comprennent les frais généraux d'administration, les coûts du centre de répartition et les coûts de formation.

a) Méthodologie d'imputation des coûts

Pilotage côtier

Les coûts de pilotage côtier sont variables dans la mesure où les dépenses dépendent du nombre d'affectations effectuées dans les zones 2 à 5. L'Administration rémunère uniquement les pilotes de la côte de la Colombie-Britannique lorsqu'ils effectuent des affectations. Ces coûts, y compris le coût des rappels, sont tous variables.

Pilotage sur le fleuve Fraser

Les coûts de pilotage sur le fleuve Fraser sont une combinaison de coûts fixes et de coûts variables avec des salaires fixes et des coûts variables pour les heures supplémentaires et les rappels en fonction du volume d'affectations et du moment.

Bateaux-pilotes

En déterminant les droits et en mesurant les résultats subséquents, les coûts directs pour les ressources disponibles dans la zone sont appliqués au centre de service individuel en fonction de l'emplacement des bateaux-pilotes et des activités de répartition. Ces coûts comprennent :

- les coûts des bateaux-pilotes et les services d'équipage;
- les coûts des quais et structures locaux;
- les coûts d'amortissement et de financement liés aux éléments ci-dessus;
- les communications et autre équipement liés aux éléments ci-dessus.

Les coûts variables pour les bateaux-pilotes engendrés par l'activité dans la zone donnée sont aussi imputés au centre où ils ont été engagés. Ces coûts comprennent le carburant du bateau-pilote.

Autres coûts

Les coûts qui ne sont pas attribuables à un centre de service ou à un groupe en particulier sont imputés proportionnellement à leurs coûts directement affectés, comme le fleuve Fraser.

b) Processus d'imputation des coûts

Des budgets individuels sont élaborés pour chaque centre de coûts en utilisant les coûts réels de l'année précédente comme base et en travaillant avec l'industrie pour déterminer les volumes et les affectations attendus pour l'année suivante. Ces coûts sont ensuite ajustés en fonction des changements et des engagements contractuels, des modifications planifiées aux ressources de la zone et des changements attendus dans le niveau d'activité.

- Les frais des pilotes pour la côte et le fleuve Fraser sont imputés conformément aux ententes en vigueur et au nombre d'affectations attendu pour chaque centre.
- Les coûts des bateaux-pilotes et les dépenses d'équipage sont des ressources locales et sont des coûts attribués à ce centre de coûts.

- Les quais, les installations d'entreposage et les bureaux des pilotes et des équipages locaux ont des coûts qui sont aussi attribués directement au centre de coûts concerné.
- Les actifs ci-dessus ont aussi des coûts d'amortissement et de financement qui leur sont attribués directement.

Les coûts variables pour chaque station, y compris les coûts relatifs au carburant des bateaux-pilotes et les coûts de déplacement, sont prévus au budget en fonction d'une prévision du nombre d'affectations. L'Administration utilise de nombreuses sources d'information pour prédire les niveaux de trafic. Les tendances du trafic des années précédentes sont combinées à des renseignements fournis par l'industrie, les terminaux, les ports et les associations.

Les coûts imputés sont déterminés en élaborant des budgets pour l'administration, la répartition et la formation. Ces budgets sont basés sur les coûts historiques, les ententes contractuelles et les déclencheurs de besoins de formation. Ces coûts sont ensuite attribués aux centres de service en fonction des niveaux de ressources et d'activité de chacun.

9. CONSULTATION

Des consultations sous diverses formes ont eu lieu avec les parties concernées tout au long de 2025. Des séances de consultation formelles ont été tenues en personne ou par vidéoconférence pour les parties prenantes suivantes pendant la période de consultation de 30 jours convenue avant la publication de l'Avis.

Chamber of Shipping BC: rencontres mensuelles avec les associations d'industrie, ainsi que la rencontre du 11 décembre 2025 concernant les droits de service.

Fédération maritime du Canada: rencontres mensuelles avec les associations d'industrie, ainsi que la rencontre du 8 décembre 2025 concernant les droits de service.

CLIA: rencontres mensuelles avec les associations d'industrie, ainsi que la rencontre du 8 décembre 2025 concernant les droits de service.

Trans Mountain : rencontres mensuelles avec les associations d'industrie, ainsi que la rencontre du 11 décembre 2025 concernant les droits de service.

L'Administration partage ouvertement ses résultats financiers lors des rencontres trimestrielles avec les associations d'industrie et les clients.

Des solutions de recharge aux augmentations des droits de service ont fait l'objet de discussions, le cas échéant, et la rétroaction des participants a été encouragée. Pour divers ports et districts, une alternative à l'augmentation des tarifs de service serait une réduction du nombre ou de la disponibilité des pilotes. Des baisses de trafic peuvent se produire d'année en année et ne devraient pas être à long terme. Il est donc impossible de réduire le nombre de pilotes sans avoir de graves répercussions sur les niveaux de service à l'industrie lorsqu'une reprise commence. Les intervenants ont toujours indiqué que leurs principales préoccupations concernaient les niveaux de service et ont demandé que le nombre de pilotes soit augmenté dans certaines régions et maintenu dans d'autres, afin que la disponibilité des pilotes ne soit pas compromise.

10. 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>. Des renseignements concernant les droits existants sont également fournis sur le site Web de l'Administration.

Des copies supplémentaires de l'Avis 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
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 : Dirigeant principal des finances

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