



ANNONCE DE DROITS DE SERVICE RÉVISÉS

Le 30 janvier 2026

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 29 décembre 2025. Ces droits révisés entreront **en vigueur le 1^{er} avril 2026**, 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 apprécions la méthodologie claire qui établit un lien entre les prévisions de trafic, les coûts, les besoins en capital et les réserves, d'une part, et les répercussions sur les tarifs, d'autre part. Les augmentations tarifaires proposées reflètent les pressions sous-jacentes sur les coûts, notamment les ajustements apportés au nouveau contrat de services de BC Coast Pilots et aux frais de déplacement sur le fleuve Fraser. Nous soutenons également la transition vers des services d'affrètement aérien pour les affectations dans le Nord afin d'améliorer la fiabilité et l'efficacité, les gains d'efficacité opérationnelle identifiés étant répercutés de manière appropriée sous forme de réductions des frais. La décision de l'Administration d'absorber temporairement les coûts administratifs plus élevés de Transports Canada témoigne de sa réactivité à l'égard des parties prenantes, et l'augmentation globale estimée à 3,9 millions de dollars (environ 255 dollars par affectation) fournit un contexte utile.	Nous apprécions les commentaires positifs concernant la transparence et la méthodologie utilisées pour déterminer les frais de service proposés.	Aucune modification n'est requise aux droits de service proposés.
Nous apprécierions obtenir des précisions supplémentaires concernant les coûts associés au programme de dispenses administré par l'Administration. En particulier, nous souhaiterions obtenir des informations supplémentaires à savoir si l'APP recouvre intégralement les coûts engagés dans le cadre de ce programme et, le cas échéant, sur la méthodologie utilisée pour le recouvrement des coûts. Une plus grande transparence sur ces éléments aiderait les parties prenantes à mieux comprendre le cadre financier du programme. Nous souhaitons vous encourager à examiner si ces coûts devraient être reflétés séparément plutôt que d'être intégrés dans les droits généraux, afin de maintenir la clarté et, plus précisément, de garantir que les navires internationaux ne subventionnent pas injustement une autre catégorie d'utilisateurs.	Les coûts liés à l'administration du programme de dispenses comprennent les frais liés à un employé à temps partiel chargé des dispenses, ainsi que le temps consacré par notre coordonnatrice des opérations et notre personnel de direction à l'examen et à l'approbation des demandes. Nous avons également récemment investi dans un portail en ligne afin d'aider les demandeurs dans le processus de renouvellement annuel. Ces coûts sont entièrement récupérés grâce à des frais de service spécifiques aux demandeurs de dispenses et décrits dans le Guide du client de l'APP. Par conséquent, le coût de l'administration des dispenses est entièrement pris en charge par les demandeurs et aucune subvention provenant des droits de pilotage n'est accordée aux navires assujettis au pilotage obligatoire.	Les frais de dispense existants continueront d'être utilisés pour recouvrer intégralement les coûts liés à l'administration du programme de dispenses.

Observation	Considération	Décision
Nous réitérons notre opposition à l'inclusion des frais d'administration liés à la Loi sur le pilotage dans les droits de pilotage. Le recouvrement des coûts administratifs potentiels par le biais des droits n'est ni équitable ni transparent, repose sur des obligations futures incertaines et ne relève pas des services de pilotage de base. L'inclusion de ces coûts transfère davantage de dépenses non liées au trafic maritime international. Les coûts d'administration liés à la Loi sur le pilotage devraient être entièrement exclus de la structure tarifaire proposée.	L'Administration continue de faire part à Transports Canada des préoccupations de l'industrie concernant les frais d'administration de la Loi sur le pilotage. Nous avons recommandé que les rôles, les responsabilités et la valeur ajoutée soient clairement définis conformément à la <i>Loi sur le pilotage</i> modernisée. Nous avons également fait part de nos préoccupations concernant les récentes augmentations importantes des coûts.	Nous devons continuer à récupérer les frais administratifs qui nous sont répercutés par Transports Canada, mais, comme proposé, nous étalerons les augmentations de coûts sur deux ans.

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^{er} avril 2026**. Ces augmentations tarifaires, qui devraient générer des revenus supplémentaires de 3,9 millions de dollars pour l'Administration en 2026, 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				
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 %

Description		Tarif actuel \$	Tarif de base proposé \$	% de changement vs tarif de base existant
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 %
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 méthaniers 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 %

Description		Tarif actuel \$	Tarif de base proposé \$	% de changement vs tarif de base existant
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 %
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 à ces tarifs entreront **en vigueur le 1^{er} avril 2026**.

2. RÉTABLISSEMENT DES DÉFINITIONS ET DES CALCULS

2.1 Définitions

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

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

affection 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)

affection 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)

affection 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)

affection 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

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

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

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

** 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 :

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

Si le navire dépasse 8 heures sans deuxième pilote :

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

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

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

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

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

** 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

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