



AVIS DE DROITS DE SERVICE RÉVISÉS

Le 1^{er} octobre 2026

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^{er} janvier 2027, sauf indication contraire.

Le présent Avis comprend une description de la proposition, y compris une justification concernant l'établissement ou 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 obtenu sur demande auprès de 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 **31 octobre 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 indiquée dans le présent Avis aura la possibilité de déposer un avis d'opposition concernant la proposition auprès de l'Office des transports du Canada.

Le présent Avis porte sur les droits exigés pour les services que l'Administration fournit ou rend disponibles relativement au pilotage obligatoire, en vertu du 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;
- 3) Reconduction des droits de service en vigueur;
- 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 2026 en raison de la hausse du trafic de pétroliers après l'ouverture, en mai 2024, du terminal Westridge agrandi, qui dessert les activités pipelinières de Trans Mountain, et de la mise en service du terminal de LNG Canada à Kitimat. Le trafic maritime a également connu une forte hausse au premier semestre de l'année, sous l'effet des tensions géopolitiques et des perturbations commerciales.

Un ajustement des tarifs de base tenant compte des augmentations prévues des taux d'inflation publiés, qui entraînent automatiquement des augmentations de la plupart des coûts d'exploitation de l'Administration, est nécessaire pour financer le coût de ses activités et maintenir son autonomie financière en 2027. Les augmentations serviront à couvrir :

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

Les variations de la plupart de nos coûts d'exploitation, y compris les salaires des employés de l'Administration visés par des conventions collectives, sont directement liées aux variations du taux d'inflation (mesuré par les variations de l'indice des prix à la consommation pour Vancouver (l'« IPC »)). Par conséquent, les variations de nos tarifs des droits de service doivent refléter les variations de l'IPC, ainsi que toute majoration contractuelle des coûts.

Pour maintenir son autonomie financière dans ce contexte et respecter ses engagements, l'Administration propose une augmentation de 3 % en 2027 des tarifs horaires et unitaires, des droits de déplacement, des droits de bateau-pilote et des autres droits, et aucune augmentation du droit de technologie, du droit d'administration de la *Loi sur le pilotage* et du droit de remplacement de bateau-pilote.

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 prescrivent 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 associées à la prestation de services de pilotage obligatoires.

En pratique, l'Administration cherche à maintenir un cadre de droits de service stable et prévisible en évitant les fluctuations importantes des tarifs d'une année à l'autre. Par conséquent, les augmentations prévues des droits de service visent à assurer un recouvrement des coûts graduel et constant, plutôt que des ajustements périodiques qui pourraient entraîner de fortes hausses ou baisses. Si les volumes de trafic ou les revenus dépassent les prévisions actuelles au cours des prochaines années, l'Administration réévaluera ses obligations financières et ajustera les droits de service en conséquence, dans le cadre de son processus de consultation établi.

Conformément aux paramètres, le conseil d'administration de l'Administration approuve le montant et le moment des modifications apportées aux droits de service payables par les clients. Le conseil

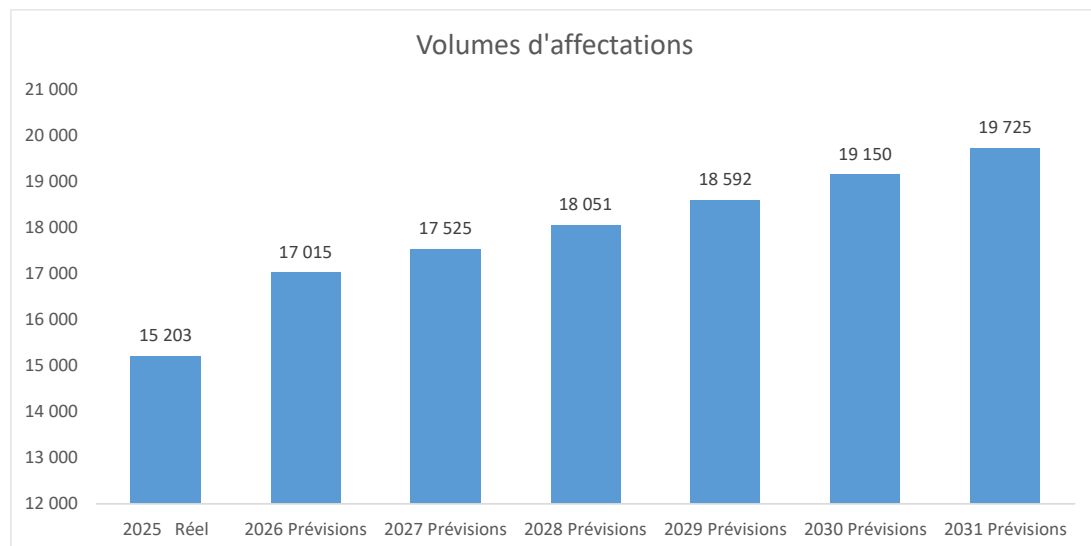
d'administration approuve également le budget annuel de l'Administration, qui comprend les montants à recouvrer au moyen des droits de service payables par les clients pour l'année.

L'état actuel et les perspectives de la santé économique locale, nationale et internationale ont une incidence directe sur le commerce des marchandises et le tourisme. Cette incidence se répercute directement sur les volumes d'affectations de l'Administration et, en fin de compte, sur la façon dont elle fournit ses services de manière sûre et efficace.

En 2026, nous avons connu jusqu'à présent une augmentation importante des affectations en raison du nouveau terminal de LNG Canada à Kitimat, ouvert en juin 2025, et d'un volume élevé d'expéditions de grains et de croisières. Plusieurs autres projets énergétiques le long de la côte de la Colombie-Britannique devraient entrer en exploitation au cours des prochaines années.

Volumes d'affectations

Le nombre d'affectations de l'Administration devrait augmenter de 3,0 % en 2027 par rapport à 2026, pour atteindre 17 525 affectations, et poursuivre sa croissance pour atteindre 18 051 affectations en 2028.



Les taux d'inflation annuels sont demeurés à leurs niveaux historiques de 2 à 3 %. Il s'agit d'un facteur déterminant dans les prévisions de coûts, car les augmentations de l'IPC pour Vancouver entraînent des augmentations des salaires versés aux employés en vertu des conventions collectives de l'Administration. Le taux d'inflation annuel du mois d'août pour Vancouver était de 2,9 % et l'Administration a retenu l'hypothèse d'un taux d'inflation de 3,0 % pour prévoir toute augmentation des coûts salariaux en 2027.

Sommaire financier prévu

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL							
(en milliers de dollars) Pour l'exercice clos le 31 décembre	Données réelles 2025	Prévisions 2026	Projections				
			2027	2028	2029	2030	2031
Revenus et charges d'exploitation							
Total des produits d'exploitation	154 964	180 416	194 657	207 017	219 273	232 258	246 059
Total des charges d'exploitation	149 278	176 145	190 793	201 898	213 270	225 842	238 347
Revenus d'investissement	463	263	150	172	189	207	225
Coûts de financement	(1 231)	(1 157)	(1 930)	(1 966)	(1 679)	(1 310)	(1 249)
Résultat global	4 921	3 377	2 084	3 325	4 513	5 313	6 688

D'après les volumes prévus, l'Administration s'attend à ce que les dépenses pour 2027 s'élèvent à 192,7 millions de dollars. Cela représente une augmentation de 8,7 % par rapport aux dépenses prévues pour 2026, principalement attribuable aux coûts de pilotage supplémentaires nécessaires pour soutenir la hausse du trafic maritime dans le Nord, à la croissance générale des affectations et aux augmentations contractuelles des coûts liés aux pilotes contractuels et aux salaires des employés. Les opérations par hélicoptère dans le Nord débiteront également à la fin de 2026 pour transporter les pilotes vers et depuis les méthaniers.

En 2027, l'Administration investira 11,4 millions de dollars dans des projets d'immobilisations, dont 8,5 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 14,5 millions de dollars. En 2026, le contrat de location pour les hélicoptères desservant le Nord ajoute 23,4 millions de dollars à l'état de la situation financière de l'Administration.

La trésorerie et les placements de l'Administration devraient s'établir à 23,5 millions de dollars à la fin de 2026, et notre ratio ajusté du fonds de roulement (actifs courants par rapport aux passifs courants) devrait être de 1,2. Un ratio d'au moins 1,0 est nécessaire pour garantir des actifs liquides ou quasi liquides suffisants pour régler les passifs courants à leur échéance.

L'objectif de l'Administration est de maintenir son solde de trésorerie et de placements à un niveau suffisant pour fournir des liquidités permettant de 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 de placements requis s'établit entre 19 et 21 millions de dollars.

1.3 Tarifs proposés

Pour établir les modifications tarifaires requises pour 2027, l'Administration a comparé les revenus et les flux de trésorerie prévus aux montants qu'elle doit recouvrer, d'après le sommaire financier et les volumes présentés ci-dessus. Toutes les dépenses prévues, les dépenses en immobilisations et les réserves sont incluses dans le calcul du recouvrement.

Les augmentations des droits de service fondés sur des tarifs horaires ou unitaires reflètent les augmentations correspondantes prévues au contrat de l'Administration avec la BCCP. Un accord sur un nouveau contrat de cinq ans a récemment été conclu avec la BCCP et prévoit une augmentation de 3 % pour 2027. Les augmentations des droits de bateau-pilote pour 2027 sont fondées 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 droits de déplacement, reflètent les augmentations prévues de l'IPC en 2027, à l'exception des droits de déplacement pour le fleuve Fraser, Prince Rupert et la région du Nord, l'île Pine, et le service d'hélicoptère dans la région du Sud.

Compte tenu de la croissance des affectations dans le Nord, notamment à Prince Rupert et à Kitimat, l'Administration a recours à 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.

Le droit d'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 pour 2026-2027 a augmenté de 7 % et l'Administration propose d'absorber une partie de ce coût en reportant toute augmentation pour 2027.

Le droit de technologie par affectation demeurera inchangé pour 2027.

Les modifications aux droits de pilotage, dont l'entrée en vigueur est proposée le 1^{er} janvier 2027, sont calculées pour chaque service, comme l'indique le tableau suivant :

Catégorie	Augmentation (diminution) du tarif	Nouveau / Rajustement	Méthode d'application	Incidence sur les clients en 2027
Tarifs de pilotage fondés sur des taux horaires ou unitaires	3,0 %	Rajustement	Tous les tarifs visés	4,0 M\$
Droits de déplacement	3,0 %	Rajustement	Par affectation	0,1 M\$
Droit de transport à Pine Island	0,0 %	Rajustement	Par affectation	0,0 M\$
Droit de transport par hélicoptère (Race Rocks)	0,0 %	Rajustement	Par pétrolier	0,0 M\$
Droits de bateau-pilote	3,0 %	Rajustement	Par affectation	0,6 M\$
Droit d'administration de la <i>Loi sur le pilotage</i>	0,0 %	Rajustement	Par affectation	0,0 M\$
Droit technologique	0,0 %	Rajustement	Par affectation	0,0 M\$
Autres droits	3,0 %	Rajustement	Tous les tarifs visés	0,4 M\$
Incidence totale				5,1 M\$

L'augmentation totale de 5,1 millions de dollars équivaut à une augmentation moyenne d'environ 294 \$ par affectation en 2027.

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

2. MISE EN ŒUVRE PROPOSÉE DES DROITS DE SERVICE RÉVISÉS

L'Administration reconnaît les difficultés persistantes auxquelles font face ses clients et les parties prenantes de l'industrie maritime, ainsi que la pression exercée sur les taux de fret. Ces augmentations sont toutefois nécessaires pour que l'Administration puisse continuer à remplir son mandat, soit fournir des services de pilotage sûrs et efficaces tout en maintenant son autonomie financière. Ces droits sont proposés à la suite d'une consultation initiale de l'industrie tenue au cours de la période précédant la publication du présent Avis.

Tous les droits entreraient en vigueur le 1^{er} janvier 2027.

3. RECONDUCTION DES DROITS DE SERVICE EN VIGUEUR

À l'exception des révisions proposées dans le présent Avis, tous les droits existants et les modalités et calculs connexes demeurent en vigueur, comme l'indique l'actuel *Guide du client sur les droits de l'Administration* (disponible sur le site Web de l'Administration à l'adresse <https://www.app.gc.ca/>

4. DÉFINITIONS ET CALCULS

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

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 à partir du site Web de l'Administration, à l'adresse <https://www.app.gc.ca/>. 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 également disponible sur le site Web de l'Administration à l'adresse <https://www.app.gc.ca/>.

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 : kchong@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 le présent 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 le présent Avis aura la possibilité de déposer un avis d'opposition 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 31 octobre 2026.