

DÉTAILS ET PRINCIPES CONCERNANT LES RÉVISIONS PROPOSÉES AUX DROITS DE SERVICE

1. INTRODUCTION

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 1^{er} octobre 2026 (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} janvier 2027.

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 (détails aux sections 8 et 9). En élaborant les droits, l'Administration a respecté tous les paramètres établis à l'article 33.2 de la *Loi sur le pilotage*.

À l'exception des révisions proposées dans l'Avis, tous les droits existants et les modalités et calculs connexes, établis dans l'actuel *Guide du client sur les droits* de l'Administration, demeurent en vigueur.

Les personnes souhaitant présenter des observations à l'Administration concernant les propositions décrites dans l'Avis peuvent le faire par écrit (voir les instructions à la section 11 ci-dessous), et celles-ci doivent être reçues par l'Administration au plus tard à la fermeture des bureaux le **31 octobre 2026**.

Le présent Document comprend les sections suivantes :

- 1) Introduction
- 2) Aperçu général de l'Administration
- 3) Volumes d'affectations
- 4) Situation financière attendue de l'Administration
- 5) Liquidités et réserves de trésorerie
- 6) Révisions proposées aux tarifs des droits de service
- 7) Justification des révisions proposées par rapport aux paramètres de perception des droits et à l'évaluation de la rentabilité
- 8) Détermination des droits
- 9) Coût des services
- 10) Consultation
- 11) Renseignements concernant l'Avis et la soumission d'observations à l'Administration

2. 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 inscrite 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 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 faire en sorte que celle-ci demeure financièrement autonome et ne reçoive aucun crédit de l'État. L'Administration est dirigée par un conseil d'administration de sept membres (le « Conseil »).

Les éléments fondamentaux régissant le mandat conféré à l'Administration par 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 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. 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, dans lequel sont déterminés les montants à recouvrer au moyen des droits de service pour l'année suivante.

De plus, l'Administration consulte les parties prenantes de l'industrie avant la publication de l'Avis.

Les obligations financières de l'Administration comprennent notamment :

- 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 la *Loi sur le pilotage*;
- 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 successeurs ou ayants droit.

Les états financiers trimestriels et annuels de l'Administration et l'analyse de la direction connexe fournissent des renseignements supplémentaires concernant ses revenus et ses dépenses. Ces documents sont disponibles à l'adresse <https://www.app.gc.ca/>.

3. VOLUMES D'AFFECTATIONS

Pour établir les perspectives relatives aux volumes de trafic maritime, les sources d'information prises en compte en premier lieu sont les estimations recueillies lors de discussions avec diverses parties prenantes, telles que les associations d'industrie, les experts-conseils et les publications de l'industrie (comme le rapport de prévision du trafic 2025 de Clear Seas), les exploitants de terminaux et les administrations portuaires. 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 2026 a été largement influencé par deux facteurs. Premièrement, l'ajout du terminal Westridge agrandi et du terminal de Kitimat a créé une demande importante d'affectations de pilotage. Le terminal Westridge, qui dessert les activités pipelinières de Trans Mountain et est ouvert depuis mai 2024, a nécessité un nombre relativement constant d'affectations chaque mois. L'ouverture de l'installation de LNG Canada à Kitimat en juin 2025 a ajouté du trafic, comme prévu, et le niveau d'équilibre du trafic maritime reste à déterminer. Deuxièmement, on a observé une augmentation notable dans les secteurs proportionnellement plus actifs du grain et des croisières, ainsi que dans l'activité aux postes de mouillage.

Le tableau suivant présente le trafic historique de l'Administration par zone géographique d'exploitation et reflète les hypothèses de prévision pour 2026 et 2027. Le volume global d'affectations pour 2027 devrait augmenter de 3,0 % par rapport aux niveaux de 2026.

Région	Volume d'affectations réel par année						
	2022	2023	2024	2025	2026 à date (juillet)	2026P	2027P
Sud	10 082	10 147	10 712	11 590	7 263	12 537	12 913
Fleuve Fraser	999	1 089	1 215	1 250	838	1 421	1 464
Prince Rupert	1 335	1 329	1 331	1 461	1 062	1 833	1 888
Nord	480	859	830	902	709	1 224	1 260
TOTAL	12 896	13 424	14 088	15 203	9 872	17 015	17 525

4. SITUATION FINANCIÈRE ATTENDUE DE L'ADMINISTRATION

La présente section comprend :

- Discussion concernant les dépenses prévues :
 - Résumé des dépenses prévues;
 - Tableau des données réelles de l'année précédente et des prévisions pour l'année en cours;
 - Détails des changements importants entre les données réelles de l'année précédente et les prévisions pour 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.

D'après les volumes d'affectations prévus (section 3), l'Administration s'attend à ce que les dépenses pour 2027 s'élèvent à 192,7 millions de dollars, comme il est indiqué ci-dessous. Cela représente une augmentation de 8,7 % par rapport aux prévisions pour 2026. Cette augmentation comprend les coûts de pilotage supplémentaires nécessaires pour soutenir une année complète d'exploitation au terminal de LNG Canada et le programme d'hélicoptères desservant le Nord, qui sera mis en œuvre en novembre 2026 pour transporter les pilotes vers et depuis les navires-citernes faisant escale au terminal de Kitimat; elle reflète également les effets de l'inflation, mesurée par l'indice des prix à la consommation, sur les dépenses.

Dépenses d'exploitation (en milliers de \$)	Données réelles 2025	Prévisions 2026	Prévisions 2027
Honoraires des pilotes côtiers contractuels	96 029	113 128	120 584
Salaires et avantages sociaux	19 782	21 709	22 950
Transport des pilotes	15 289	19 789	21 274
Amortissement	6 266	7 319	9 996
Réparations et entretien	2 284	2 610	2 772
Formation des pilotes	2 549	2 595	3 648
Carburant	2 510	3 288	3 475
Frais d'administration de la <i>Loi sur le pilotage</i>	1 116	1 201	1 236
Autres dépenses	4 683	5 663	6 788
Dépenses d'exploitation totales	150 508	177 302	192 723

Analyse des dépenses

Les dépenses en 2026 devraient augmenter globalement selon les inducteurs de coûts présentés ci-dessous :

1. Les frais des contrats côtiers devraient augmenter de 7,5 millions de dollars en 2027. Cette augmentation est principalement attribuable à :
 - a. une augmentation des volumes de 3,0 % par rapport à 2026;
 - b. une augmentation de 3,0 % du taux de paiement du droit unitaire de pilotage;
 - c. une augmentation de 3,0 % du taux de paiement du droit horaire.
 - d. Les frais de rappel devraient diminuer de 18 % par rapport aux niveaux de 2026, mais demeureront à plus du double des niveaux de 2025. L'Administration travaille en étroite collaboration avec les pilotes et l'industrie afin d'optimiser les affectations et de réduire les rappels dans toute la mesure du possible.
2. Les salaires et avantages sociaux devraient augmenter de 1,2 million de dollars, en grande partie parce que les augmentations salariales prévues aux conventions collectives sont liées à la hausse de l'indice des prix à la consommation pour Vancouver au début de l'année, que l'Administration estime à 3 %. S'y ajoute une incidence de 2,6 % attribuable à l'augmentation prévue de l'effectif en réponse à la hausse du volume d'affectations.
3. Les frais liés au transport des pilotes devraient augmenter de 1,5 million de dollars, ce qui reflète l'augmentation prévue des affectations, le maintien du service d'affrètement aérien vers Prince Rupert et l'incidence de l'inflation sur les coûts.
4. Les coûts d'amortissement devraient augmenter de 2,7 millions de dollars en 2027, principalement en raison de l'ajout d'un actif au titre du droit d'utilisation pour le contrat de services d'hélicoptères desservant le Nord.
5. Les frais de réparation et d'entretien devraient augmenter de 0,2 million de dollars, d'après les coûts d'entretien de la flotte de six bateaux-pilotes de l'Administration au cours des dernières années. Les coûts ont considérablement augmenté au cours des deux dernières années, à mesure que la flotte vieillissait.
6. Les coûts de formation devraient augmenter de 1,1 million de dollars en 2027, l'Administration poursuivant son plan d'intégration systématique d'apprentis pilotes.

7. Les autres dépenses augmentent de 1,1 million de dollars en raison des frais de financement supplémentaires associés aux contrats de services d'hélicoptères desservant le Nord.

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.

Projets d'immobilisations

L'Administration prévoit que son programme d'immobilisations nécessitera des dépenses de 9,2 millions de dollars en 2027, principalement liées au nouveau bateau-pilote et à la remise à neuf de bateaux-pilotes plus anciens.

Les dépenses en immobilisations restantes comprennent des mises à niveau des systèmes informatiques, des immeubles et des locaux de bureaux, et d'autres éléments totalisant 2,1 millions de dollars.

L'Administration a l'intention d'utiliser les réserves de trésorerie existantes et du financement bancaire pour financer ces dépenses en immobilisations et, pour 2027, reportera l'augmentation du droit d'immobilisations pour bateau-pilote.

5. LIQUIDITÉS ET RÉSERVES DE TRÉSORERIE

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.

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 ceux de la fin de l'exercice :

En milliers de \$	Données réelles	Données réelles	Projections
	2025	2026	2027
Liquidités	17 711	18 343	18 178
Investissements (courants)	1 230	2 364	2 664
Autres actifs courants	8 544	9 955	10 818
Actifs courants	27 485	30 662	31 660
Passifs courants (Note 1)	(21 073)	(26 059)	(28 483)
Fonds de roulement	6 412	4 603	3 177
Ratio des actifs courants aux passifs courants	1.30	1.18	1.11

Note 1 : Aux fins du calcul du ratio du fonds de roulement, une partie d'un prêt à la construction d'un navire n'a pas été incluse dans les passifs courants, car il est prévu que ce prêt soit refinancé par une dette à long terme.

L'augmentation des passifs courants reflète l'obligation locative découlant du contrat pour les hélicoptères desservant le Nord et le prêt à la construction du nouveau bateau-pilote.

L'Administration a l'intention d'ajouter 0,6 million de dollars à son compte de placements en 2027, dont 0,3 million de dollars seront courants (échéance à moins d'un an).

À l'heure actuelle, l'Administration estime que le solde de réserve requis se situe entre 19 et 21 millions de dollars.

6. RÉVISIONS PROPOSÉES AUX TARIFS DES DROITS DE SERVICE

La présente section comprend des commentaires concernant les tarifs des droits de pilotage proposés par l'Administration, selon la structure proposée suivante :

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

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

- Elle détermine les volumes comme indiqué à la section 3;
- Elle détermine les dépenses en fonction des volumes et des exigences contractuelles et comme indiqué à la section 4;
- Elle détermine les dépenses en immobilisations et le financement comme indiqué à la section 4;
- Elle détermine les réserves et les liquidités requises comme indiqué à la section 5;
- Elle détermine les tarifs requis pour atteindre les objectifs ci-dessus.

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\$
Droit de transport	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 prévu par la Loi sur le pilotage	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 de 3 % des tarifs horaires et unitaires de base, du droit de déplacement pour le fleuve Fraser, des droits de bateau-pilote et des autres droits en 2027 découle des hausses inflationnistes de la structure de coûts de base de l'Administration.

En 2026, l'Administration a commencé à recourir à des services d'affrètement aérien pour transporter les pilotes vers et depuis les affectations dans le Nord, à Prince Rupert et à Kitimat. Le coût supplémentaire du service d'affrètement permet une utilisation plus efficace du temps des pilotes et offre une base plus fiable pour le service de pilotage dans le Nord; ce coût sera donc maintenu en 2027, avec une augmentation de 3 % pour tenir compte de l'inflation.

Le service d'affrètement aérien vers Port Hardy pour transporter les pilotes vers et depuis la station d'embarquement de l'île Pine a généré des gains de temps et d'efficacité. Par conséquent, l'Administration propose de maintenir ce droit pour ce service.

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 estimée pour 2026-2027 a augmenté de 7 % et l'Administration propose d'absorber cette augmentation pendant une année de plus en maintenant ce droit sans augmentation en 2027.

L'augmentation du droit de technologie en 2026 découlait de la hausse importante et imprévue des frais de cartes marines. Pour 2027, l'Administration propose de maintenir le même droit de technologie et d'évaluer la portée et le coût des projets collaboratifs en attente, tels que les initiatives de gestion active du trafic maritime (AVTM) et de guichet unique, avant de réviser ce droit.

L'augmentation totale estimée des droits, soit 5,1 millions de dollars, équivaut à une moyenne d'environ 294 \$ par affectation.

RÉVISIONS PROPOSÉES AUX TARIFS

Description	Tarif Actuel \$	Tarif de base proposé \$	% de changement
Navire jusqu'à 226 m			
Droit unitaire de pilotage	6.0979	6.2808	3.0%
Navire de plus de 226 m			
Droit unitaire de pilotage	5.3211	5.4807	3.0%
Frais de jauge brute	0.0155	0.0160	3.0%
Navire-citerne assisté d'un remorqueur (zone 1)			
Droit unitaire de pilotage	9.6045	9.8926	3.0%
Navire-citerne de plus de 226m assisté d'un remorqueur (zone 1)			
Droit unitaire de pilotage	8.3811	8.6325	3.0%
Frais de jauge brute	0.0245	0.0252	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	9.6045	9.8926	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	8.3811	8.6325	3.0%
Frais de jauge brute	0.0245	0.0252	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	15.8546	16.3302	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	13.8354	14.2505	3.0%
Frais de jauge brute	0.0404	0.0416	3.0%
Droit unitaire de pilotage – navire mort	12.1958	12.5617	3.0%
Autres droits			
Droits horaires	306.0700	315.2521	3.0%
Droit minimum	1417.0000	1459.5100	3.0%
Droit d'annulation	1224.0000	1260.7200	3.0%
Droits à l'extérieur de la région			
Par heure	306.0700	315.2521	3.0%
Embarquement/débarquement à Anacortes, Bellingham, Cherry Point ou Ferndale	2735.0000	2817.0500	3.0%
Embarquement/débarquement à d'autres endroits à l'extérieur de la région	3647.0000	3756.4100	3.0%

Description	Tarif Actuel \$	Tarif de base proposé \$	% de changement
Droits de déplacement			
Havre ou port	222.0000	228.6600	3.0%
Fleuve Fraser	402.0000	414.0600	3.0%
Nord	2478.0000	2552.3400	3.0%
Prince Rupert	784.0000	807.5200	3.0%
Sud	733.0000	754.9900	3.0%
Toute zone, lorsque le pilote a commencé à se déplacer et que l'affectation est annulée	222.0000	228.6600	3.0%
Île Pine	6132.0000	6132.0000	0.0%
Droits pour bateau-pilote			
Haut-fond Brothie	578.0000	595.3400	3.0%
Sand Heads	2313.0000	2382.3900	3.0%
Île Triple	3001.0000	3091.0300	3.0%
Station d'embarquement des méthaniers dans le Nord	4099.0000	4221.9700	3.0%
Cape Beale	9044.0000	9315.3200	3.0%
Île Pine	5566.0000	5732.9800	3.0%
Entrée du port de Nanaimo	1165.0000	1199.9500	3.0%
Prince Rupert — postes de mouillage 8 et 9	808.0000	832.2400	3.0%
Prince Rupert — postes de mouillage 10 à 31	1370.0000	1411.1000	3.0%
Droit d'immobilisations pour bateau-pilote	126.0000	126.0000	0.0%
Droits pour hélicoptères			
Hélicoptère – rochers Race	19500.00	19500.00	0.0%
Hélicoptère – Nord, entré en vigueur le 1er novembre 2026	16900.00	16900.00	0.0%
Utilisation ponctuelle d'hélicoptère (taux horaire)	4896.0000	4896.0000	0.0%
Autres droits			
Droit pour retard	306.0700	315.2521	3.0%
Droits pour l'exécution d'une commande à bref avis (Appliqués par pilote)			
· Commande donnée avec un avis de moins de 10 heures entre 6 h et 17 h 59	1224.0000	1260.7200	3.0%
· Commande donnée avec un avis de moins de 10 heures entre 18 h et 5 h 59	2449.0000	2522.4700	3.0%
Droit pour navire à capacité limitée	2301.0000	2370.0300	3.0%
Droit de port éloigné	7381.0000	7602.4300	3.0%
Droit de technologie	83.0000	83.0000	0.0%
Droit d'administration de la Loi sur le pilotage	58.0000	58.0000	0.0%
Frais de demande de dispense			
1 à 5 navires	1981.0000	2040.4300	3.0%
6 à 15 navires	2564.0000	2640.9200	3.0%
Plus de 15 navires	3147.0000	3241.4100	3.0%

Les modifications proposées à ces tarifs entreraient en vigueur le 1^{er} janvier 2027.

7. JUSTIFICATION DES RÉVISIONS PROPOSÉES 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;
- 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 énonce les conditions applicables à ces redevances et qui a été établie et publiée par l'Administration;

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 obligatoire 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 aucune distinction selon que le navire est 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 fondés sur une répartition des coûts d'exploitation et des coûts en capital qui permet à l'Administration de remplir son mandat et d'atteindre l'autonomie financière. Les augmentations sont équitables 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 recouvrer les dépenses de la société d'État, après déduction des autres revenus, déterminées conformément aux normes internationales d'information financière (« **IFRS** »), ainsi que les coûts associés au respect de certaines obligations financières, comme il est décrit en détail au paragraphe 33.2 de la *Loi sur le pilotage*. Les droits de 2027 ne sont pas fixés à des niveaux qui entraîneraient des réserves excédentaires.

8. DÉTERMINATION DES DROITS

Lorsqu'elle détermine les droits, l'Administration vise l'autonomie financière à long terme de chaque zone et de chaque port. Les tarifs sont établis port par 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 :

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

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

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

largeur du navire Distance maximale exprimée en mètres et en centimètres entre les faces externes des bordées extérieures du navire. (*breadth of the ship*)

navire mort Navire normalement automoteur qui n'a pas l'usage de son appareil moteur. (*dead ship*)

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*)

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*)

affection dans un havre ou port Affectation qui a lieu entièrement dans un havre ou un port où sont basés des pilotes. (*harbour or port 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 de l'inlet Alberni, au cours de laquelle un navire entre dans un havre ou un port de cette partie de zone, en sort ou la traverse. (*northern assignment*)

longueur hors tout Distance totale exprimée en mètres et en centimètres entre les extrémités extérieures de la coque d'un navire. (*overall length*)

unité de pilotage Chiffre obtenu en multipliant la longueur hors tout du navire par sa largeur et son tirant d'eau au moment de l'affectation, et en divisant le produit par 100. (*pilotage unit*)

bateau-pilote Bateau au service de l'Administration. (*pilot boat*)

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*)

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 de l'île Triple et soit le port de Prince Rupert, soit les havres de Porpoise Harbour ou de Port Simpson. (*Prince Rupert assignment*)

région Région de l'Administration définie à l'annexe de la [Loi sur le pilotage](#). (*Region*)

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*)

affection sud Affectation, autre qu'une affectation dans un havre ou port, dans la baie Barkley et l'inlet Alberni ainsi que dans la partie de la zone située au sud de la passe Seymour, au cours de laquelle un navire entre dans un havre ou un port de cette partie de zone, en sort ou la traverse. (*southern assignment*)

Calculs

Veillez noter que tous les renvois 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 x tirant d'eau maximal)/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 : le droit de bateau-pilote établi à l'annexe 7, colonne 2

DC : le droit relatif au carburant établi à l'annexe 8
DRBP : le droit de remplacement de bateau-pilote établi à l'annexe 7, colonne 3
DP : la dépense du pilote établie à l'annexe 6
T : le droit de technologie établi à B. Barème des droits, article o, numéro 20
DALP : le droit d'administration de la Loi sur le pilotage
DST : le droit supplémentaire temporaire établi à B. Barème des droits, article d, numéro

7

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

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

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

** 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 voyage du navire dépasse 8 heures avec un second pilote :

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

Si le voyage du navire dépasse 8 heures sans second pilote :

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

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 x tirant d'eau maximal)/100
DU : le droit unitaire établi à B. Barème des droits, section 2.C.6.2(a)
JB : la jauge brute du navire
FJB : les frais de jauge brute établis à B. Barème des droits, section 2.C.6.2(b)
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 : le droit de bateau-pilote établi à l'annexe 7, colonne 2
DC : le droit relatif au carburant établi à l'annexe 8
DRBP : le droit de remplacement de bateau-pilote établi à l'annexe 7, colonne 3
DP : la dépense du pilote établie à l'annexe 6
T : le droit de technologie établi à B. Barème des droits, article o, numéro 20
DALP : le droit d'administration de la Loi sur le pilotage
DST : le droit supplémentaire temporaire établi à B. Barème des droits, article d, numéro

7

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

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

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

** 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 voyage du navire dépasse 8 heures avec un second pilote :

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

Si le voyage du navire dépasse 8 heures sans second pilote :

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

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 x tirant d'eau maximal)/100

AUP : une 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 : 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 : le droit de bateau-pilote établi à l'annexe 7, colonne 2

DC : le droit relatif au carburant établi à l'annexe 8

DRBP : le droit de remplacement de bateau-pilote établi à l'annexe 7, colonne 3

DP : la dépense du pilote établie à l'annexe 6

T : le droit de technologie établi à B. Barème des droits, article o, numéro 20

DALP : le droit d'administration de la Loi sur le pilotage

DST : le droit supplémentaire temporaire établi à B. Barème des droits, article d, numéro

7

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

9. COÛT DES SERVICES

L'Administration comptabilise les coûts des services de pilotage fournis conformément aux IFRS. 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 de nature locale, et d'autres coûts sont générés par des affectations de pilotage particulières. 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 ne rémunère les pilotes de la BC Coast Pilots que 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

Aux fins de la détermination des droits et de la mesure des résultats subséquents, les coûts directs des ressources disponibles dans la zone sont imputés au centre de service concerné 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 plusieurs 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.

10. CONSULTATION

Des consultations sous diverses formes ont eu lieu avec les parties concernées tout au long de 2026. Des séances de consultation formelles ont été tenues en personne ou par vidéoconférence pour les parties prenantes suivantes pendant une période de consultation précédant la publication de l'Avis.

Chamber of Shipping BC :	rencontres mensuelles de l'association, ainsi que la rencontre du 8 septembre 2026 concernant les droits de service.
Shipping Federation of Canada :	rencontres mensuelles de l'association, ainsi que la rencontre du 9 septembre 2026 concernant les droits de service.
CLIA :	rencontres mensuelles de l'association, ainsi que la rencontre du 9 septembre 2026 concernant les droits de service.
Trans Mountain :	rencontres mensuelles avec les associations.

Les résultats financiers de l'Administration sont également communiqués ouvertement lors de rencontres trimestrielles avec les associations d'industrie et les clients.

Des solutions de rechange 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 solution de rechange à l'augmentation des tarifs des droits de service serait une réduction du nombre ou de la disponibilité des pilotes. Des baisses de trafic peuvent survenir d'une année à l'autre et ne devraient pas persister à long terme. Il est donc peu réaliste de réduire le nombre de pilotes sans avoir de graves répercussions sur les niveaux de service offerts à l'industrie lorsqu'une reprise s'amorce. Les parties prenantes 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.

11. 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 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 : 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 fermeture des bureaux le 31 octobre 2026**, comme il est indiqué dans l'Avis, à l'adresse ci-dessus. 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 la possibilité de déposer un avis d'opposition concernant la proposition auprès de l'Office des transports du Canada.