
ANNONCE DE LA RÉVISION DES REDEVANCES DE PILOTAGE

Le 1 décembre 2025



Administration
de pilotage
des Laurentides Laurentian
Pilotage
Authority





GÉNÉRALITÉS

Conformément à [l'article 33.4 de la Loi sur le pilotage \(L.R.C. \(1985\), ch. P-14\)](#), (la « **Loi** »), le document suivant annonce la révision des redevances de pilotage (« **l'Annonce** ») proposées par l'Administration de pilotage des Laurentides (« **l'Administration** ») lesquelles, sauf indication contraire, entreront en vigueur le **1 février 2026**. L'Administration révise et met œuvre ces redevances de pilotage pour les raisons décrites dans l'Avis de révision des redevances de pilotage publié le **29 octobre 2025** (« **Avis** ») et le document de Détails et principes concernant la révision des redevances de pilotage (« **Détails et Principes** »). Toutes les autres dispositions à l'égard des redevances de pilotage n'étant pas modifiées par la présente Annonce demeurent en vigueur.

Les personnes souhaitant s'opposer à la révision des redevances de pilotage de l'Administration peuvent le faire en présentant un avis d'opposition à l'Office des transports du Canada. Cet avis doit être déposé dans les quatre-vingt-dix (90) jours suivant la date de la publication de la présente Annonce, conformément à [l'article 34\(1\) de la Loi](#). Un avis d'opposition ne suspend pas la prise d'effet, ni l'imposition des redevances de pilotage.

Conformément à [l'article 34\(3\) de la Loi](#), 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 à [l'article 33.2\(1\) de la Loi](#);
- b) l'Administration ne s'est pas conformée aux exigences des [articles 33.3 ou 33.4 de la Loi](#).

Conformément à [l'article 33.4\(2\) de la Loi](#), cette Annonce fournit un résumé des observations écrites reçues en vertu [de l'article 33.3\(2\)b](#) de la Loi et l'analyse réalisée par l'Administration des questions et préoccupations portées à son attention, y compris la manière dont elle a pris en compte ces questions et préoccupations dans sa décision.

Cette Annonce comprend deux sections :

1. [Résumé des observations écrites reçues en vertu de l'article 33.3\(2\)b de la Loi et analyse de l'Administration](#)
2. [Révision des redevances de pilotage](#)



1. RÉSUMÉ DES OBSERVATIONS ÉCRITES REÇUES EN VERTU DE L'ARTICLE 33.3(2)b) DE LA LOI ET ANALYSE DE L'ADMINISTRATION

L'Administration a reçu des observations écrites à l'égard de l'Avis et des Détails et Principes de la part d'une association de l'industrie, soit de la Fédération maritime du Canada. L'Administration a pris connaissance de ces observations, a procédé à leur analyse et décrit ci-bas les raisons de sa décision.

Perspectives générales sur l'augmentation proposée

L'Administration prend note du commentaire de la Fédération maritime du Canada selon lequel l'augmentation proposée représente une approche équilibrée. L'Administration demeure attentive aux pressions économiques auxquelles font face les Canadiens et le secteur maritime. Dans ce contexte, elle a été en mesure de limiter l'ajustement proposé grâce à des mesures internes ciblées visant à améliorer l'efficacité opérationnelle. Ces efforts soutiennent également la capacité de l'Administration à contribuer aux objectifs plus larges du gouvernement, notamment la diversification des échanges commerciaux par le transport maritime.

Réserve financière

L'Administration reconnaît la demande de la Fédération maritime du Canada visant à obtenir davantage de transparence concernant la réserve ciblée.

Conformément à la méthodologie mise de l'avant par le Comité national de pilotage, la stratégie de réserve de l'Administration vise à assurer le respect de son obligation législative d'offrir des services de pilotage sécuritaires, fiables et continus dans un contexte d'incertitude opérationnelle, financière et environnementale. Cette stratégie contribue également à favoriser une certaine prévisibilité des redevances de pilotage dans le temps, atténuant ainsi les effets des cycles économiques. C'est en partie grâce à cette approche que l'Administration a été en mesure de proposer un ajustement modeste pour 2026.

Comme le souligne la Fédération maritime du Canada, le niveau de réserve repose sur des principes financiers et de gouvernance prudents, notamment :

- le maintien d'un fonds de roulement suffisant pour couvrir les engagements courants et opérationnels ;
- le soutien au renouvellement des immobilisations, au financement de projets et aux engagements opérationnels futurs ;
- le maintien d'une réserve de stabilisation des risques afin de faire face à des risques opérationnels, financiers et environnementaux défavorables et de réduire la probabilité d'augmentations tarifaires importantes ;
- l'appui à l'harmonisation avec les attentes gouvernementales et réglementaires évolutives, y compris les objectifs de gérance environnementale et les pratiques exemplaires applicables aux sociétés d'État canadiennes.



Frais administratifs de Transports Canada

L'Administration reconnaît les préoccupations de la Fédération maritime du Canada concernant les frais administratifs imposés par Transports Canada.

L'Administration rappelle que ces frais sont imposés en vertu de l'article 37.1 de la Loi sur le pilotage afin de couvrir les coûts engagés par Transports Canada pour l'administration et l'application de la Loi. Il s'agit d'un coût transféré à l'industrie qui ne contribue pas au financement opérationnel de l'Administration, laquelle ne possède aucun pouvoir discrétionnaire quant à la méthodologie, au calcul ou à l'application de ces frais.

Décision concernant le centre de simulation

En 2024, l'Administration a constitué une équipe chargée d'évaluer l'avenir du centre de simulation, notamment d'examiner les options stratégiques, d'élaborer une approche commerciale et d'en évaluer la viabilité. À la suite de cette analyse, l'Administration a conclu qu'elle ne pouvait plus justifier la poursuite de cette activité.

L'Administration prend très au sérieux sa responsabilité de gérer les fonds publics avec prudence et d'offrir à ses utilisateurs des services rentables. Cette décision, conjuguée à d'autres mesures opérationnelles et financières, a contribué à la capacité de l'Administration de limiter l'augmentation tarifaire annuelle proposée à 2,5 %.

Conclusion

L'Administration a étudié et pris en considération l'ensemble des observations reçues et a conclu que les redevances proposées sont en accord avec sa méthodologie de calcul qu'elle considère claire et que la proposition de révision de redevances est conforme aux exigences et paramètres de la *Loi*.

Ainsi, l'Administration décide de maintenir la révision de ses redevances telles que publiées dans l'Avis et les Détails et Principes.

2. RÉVISION DES REDEVANCES DE PILOTAGE

La grille ci-bas décrit les redevances de pilotage révisées en vigueur au **1 février 2026**. Ces augmentations sont conformes à la révision énoncée dans la présente Annonce et ont pour but de permettre le financement de ses opérations, la réalisation des projets contenus au programme d'immobilisations, de faire face aux obligations contractuelles de l'Administration et assurer une pérennité des infrastructures, le tout plus amplement expliqué dans les Détails et Principes.



Grille de redevances

| ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES REDEVANCES DE PILOTAGE | | | | | | | | | |
|--|---|-----------------|--|-----------|---------------------|-----------------------------|---|-------------------|-------------------|
| EN VIGUEUR LE 01 FÉVRIER, 2026 AUGMENTATION DE 2,5% | | | | | | | | | |
| Article | Service de pilotage | Circonscription | | Base | Redevance par unité | Redevance par facteur temps | Redevance par heure ou fraction d'heure | Redevance minimum | Redevance maximum |
| | Voyage | 1-1 | | | 57,52 \$ | 28,30 \$ | | 2 943,09 \$ | |
| | | 1 | | | 57,52 \$ | 28,30 \$ | | 2 943,09 \$ | |
| | | 2 | | | 36,70 \$ | 21,13 \$ | | 2 453,71 \$ | |
| | Déplacement | 1-1 | | 609,21 \$ | 20,06 \$ | | | 2 708,13 \$ | |
| | | 1 | | 662,07 \$ | 21,81 \$ | | | 2 943,09 \$ | |
| | | 2 | | 667,52 \$ | 21,98 \$ | | | 2 967,25 \$ | |
| | Mouillage au cours d'un voyage ou d'un déplacement | 1-1 | | 471,06 \$ | 5,08 \$ | | | | |
| | | 1 | | 511,96 \$ | 5,51 \$ | | | | |
| | | 2 | | 516,18 \$ | 5,57 \$ | | | | |
| | Accostage d'un navire à un quai ou à une jetée à la fin d'un voyage | 1 | | 391,87 \$ | 4,05 \$ | | | 761,89 \$ | |
| | | 2 | | 395,06 \$ | 4,08 \$ | | | 768,16 \$ | |
| | | 1 | | 630,55 \$ | 14,25 \$ | | | 2 317,83 \$ | |
| | | 2 | | 667,52 \$ | 15,09 \$ | | | 2 453,71 \$ | |
| | 9 (1) a) Prolongation du séjour d'un pilote à une station d'embarquement de pilotes ou à bord d'un navire (sauf exception article 9(2) des redevances*) | 1-1 | Première demi-heure Pour la première heure, y compris la première demi-heure et chaque heure suivante* | | | 0,00 \$ | | | |
| | | | | | | 140,52 \$ | | | |
| | | | | | | 242,82 \$ | | | |
| | | | | | | 485,63 \$ | | | |
| | | 1 | Première demi-heure Pour la première heure, y compris la première demi-heure et chaque heure suivante* | | | 0,00 \$ | | | |
| | | | | | | 152,70 \$ | | | |
| | | | | | | 242,82 \$ | | | |
| | | | | | | 485,63 \$ | | | |
| | | 2 | Première demi-heure Pour la première heure, y compris la première demi-heure et chaque heure suivante* | | | 0,00 \$ | | | |
| | | | | | | 153,94 \$ | | | |
| | | | | | | 257,05 \$ | | | |
| | | | | | | 514,10 \$ | | | |
| | 9 (1) b) Prolongation du séjour d'un pilote à bord d'un navire en transit (sauf exception article 9(2) des redevances) | 1-1 | Première demi-heure Pour la première heure, y compris la première demi-heure et chaque heure suivante | | | 0,00 \$ | | | |
| | | | | | | 140,51 \$ | | | |
| | | 1 | Première demi-heure Pour la première heure, y compris la première demi-heure et chaque heure suivante | | | 0,00 \$ | | | |
| | | | | | | 152,70 \$ | | | |
| | | 2 | Première demi-heure Pour la première heure, y compris la première demi-heure et chaque heure suivante | | | 0,00 \$ | | | |
| | Compensation d'un compas effectuée par un pilote | 1-1 | | 609,22 \$ | 20,06 \$ | | | | |
| | | 1 | | 662,07 \$ | 21,81 \$ | | | | |
| | | 2 | | 667,52 \$ | 21,99 \$ | | | | |
| | 10 Annulation d'une demande de services de pilotage si le pilote se présente pour effectuer ses fonctions de pilotage (voir exception article 10(3) de l'Application des redevances**) | 1-1 | Base Première heure Pour la deuxième heure y compris la première heure et chaque heure suivante | 755,79 \$ | | | | | |
| | | | | | | 0,00 \$ | | | |
| | | | | | | 485,63 \$ | | | |
| | | 1 | Base Première heure Pour la deuxième heure y compris la première heure et chaque heure suivante | 821,36 \$ | | | | | |
| | | | | | | 0,00 \$ | | | |
| | | | | | | 485,63 \$ | | | |
| | | 2 | Base Première heure Pour la deuxième heure y compris la première heure et chaque heure suivante | 828,08 \$ | | | | | |
| | | | | | | 0,00 \$ | | | |
| | | | | | | 514,10 \$ | | | |
| | 5 (2) Transport d'un pilote à bord d'un navire au-delà de la circonscription pour laquelle il est breveté | 1-1 | Chaque heure | | | 140,51 \$ | | | |
| | | 1 | Chaque heure | | | 152,70 \$ | | | |
| | | 2 | Chaque heure | | | 153,95 \$ | | | |
| | Demande Spéciale | 1-1 | | | 3 144,80 \$ | | | | |
| | | 1 | | | 3 417,65 \$ | | | | |
| | | 2 | | | 3 445,71 \$ | | | | |
| | 5 (1) Frais de déplacement applicables à Contrecoeur, Bécancour, Cacouna, Tadoussac et Pointe-au-Pic | 1-1 | Chaque affectation | | 321,67 \$ | | | | |
| | | 1 | Chaque affectation | | 321,67 \$ | | | | |
| | | 2 | Chaque affectation | | 340,53 \$ | | | | |
| | 2.1 Frais administratifs Transports Canada de la Loi sur le pilotage | 1-1 | Chaque affectation | | 55,00 \$ | | | | |
| | | 1 | Chaque affectation | | 55,00 \$ | | | | |
| | | 2 | Chaque affectation | | 55,00 \$ | | | | |

* Le nombre d'heures de service facturables est calculé à partir du moment où les services de pilotage sont demandés ou, s'il est postérieur, du moment où le pilote se présente pour effectuer ses fonctions de pilotage et jusqu'au moment de l'annulation.



Application

1. Les définitions qui suivent s'appliquent aux redevances de la [Grille de redevances](#) ci-haut.

circonscription n° 1 Les eaux situées entre l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert et une ligne tirée en travers du fleuve Saint-Laurent par 71°08' de longitude O. (District No. 1)

circonscription n° 1-1 Les eaux situées entre l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert et une ligne tirée d'est en ouest en travers du fleuve Saint-Laurent à l'extrémité nord de l'île Sainte-Thérèse. (District No. 1-1)

circonscription n° 2 Les eaux situées entre une ligne tirée en travers du fleuve Saint-Laurent par 71°20' de longitude O. et une ligne tirée en travers du fleuve Saint-Laurent sur un relèvement de 121° (vrais) à un point situé par 48°20'48" de latitude N. et 69°23'24" de longitude O., y compris la rivière Saguenay. (District No. 2)

corporation S'entend d'une personne morale avec laquelle l'Administration conclut un contrat de louage de services en vertu de [l'article 15 \(2\) de la Loi](#) pour les services de pilotes brevetés d'une circonscription. (Corporation)

creux À l'égard d'un navire, le nombre de mètres, au centième près, qui correspond à la distance verticale, mesurée au milieu du navire, à partir du dessus de la tôle de quille jusqu'au pont continu le plus élevé qui s'étend de l'avant à l'arrière et d'un bord à l'autre du navire, la continuité du pont n'étant pas considérée comme interrompue par la présence d'ouvertures de tonnage, d'espaces machines ou d'un décrochement. (Depth)

déplacement Mouvement d'un navire dans les limites géographiques d'un port visé à [l'article 11](#) de la présente section, que le navire soit déplacé d'un poste à un autre ou ramené au même poste. Sont exclus :

- a) la manœuvre d'un navire qui quitte le mur d'attente de l'écluse de Saint-Lambert pour entrer dans l'écluse ou qui quitte l'écluse pour aller au mur d'attente, sauf lorsqu'un pilote monte à bord pour effectuer la manœuvre ;
- b) le halage d'un navire d'un poste à un autre uniquement à l'aide d'amarres capelées sur un quai, si le halage est effectué sur une distance inférieure à la longueur du navire et que le quai entre les deux postes est rectiligne, sauf si les services d'un pilote sont utilisés. (Movage).

facteur temps Le produit du tirant d'eau d'un navire par le nombre d'heures ou de fractions d'heure pendant lesquelles le navire fait route sous la conduite d'un pilote, à l'exclusion des périodes durant lesquelles les redevances visées aux articles 5, 9 ou 10 de la [Grille de redevances](#) sont exigibles. (Time factor)



largeur À l'égard d'un navire, le nombre de mètres et de centimètres, qui correspond à la distance maximale entre les faces externes des bordés extérieurs du navire.

L'Administration applique la largeur extrême figurant aux données officielles (Sea-Web de IHS ou les plans officiels du navires) sauf dans les cas suivants:

- a) Dans le cas où la largeur extrême n'est pas disponible ou est égale à la largeur "moulded" figurant aux données officielles, l'Administration applique la largeur "moulded" en y ajoutant quatre (4) centimètres;
- b) Si l'écart entre la largeur extrême et la largeur "moulded" excède six (6) centimètres, la largeur sera équivalente à la valeur calculée en a). (Breadth)

longueur À l'égard d'un navire, le nombre de mètres, au centième près, qui correspond à la distance entre l'extrémité avant et l'extrémité arrière du navire, à l'exclusion du beaupré. (Length)

longueur tarifaire À l'égard d'un navire, la plus courte des dimensions suivantes :

- a) la longueur ;
- b) la largeur multipliée par 7,5. (Tariff length)

officier de quart à la passerelle Toute personne, sauf un pilote, directement responsable de la navigation et de la sécurité d'un navire. (Deck watch officer)

poste Quai, jetée, mouillage ou bouée d'amarrage. Est assimilé à un poste le navire amarré ou au mouillage. (Berth)

station d'embarquement de pilotes Lieu où se fait l'embarquement ou le débarquement des pilotes aux Escoumins, à Saguenay (La Baie, Quai Lepage et Port-Alfred), à Saguenay (Chicoutimi et Grande-Anse), à Québec, à Trois-Rivières, à Sorel-Tracy, à Lanoraie et à Montréal. (Pilot boarding station)

tirant d'eau À l'égard d'un navire, le nombre de mètres, au centième près, qui correspond à la profondeur maximale de la partie immergée du navire au moment de la prestation des services de pilotage. (Draught)

unité Correspond au nombre, arrondi au centième près, obtenu en divisant par 850 le produit de la longueur tarifaire par la largeur et par le creux (Unit)

unité composite L'ensemble formé d'un remorqueur accouplé de façon rigide à l'arrière d'une barge. (Composite unit)

voyage Le pilotage d'un navire d'un point à un autre à l'intérieur de la région de l'Administration. Sont exclus l'accostage, l'appareillage ou le déplacement d'un navire. (Trip)



Redevances de pilotage en général

2. (1) La redevance de pilotage à payer à l'Administration pour un service de pilotage mentionné à la colonne 1 la [Grille de redevances](#) qui est rendu dans une circonscription indiquée à la colonne 2 est calculée en fonction des renseignements indiqués sur la fiche de pilotage en vertu de [l'article 7 \(1\)](#) et correspond à la somme des éléments suivants :

- a) la base forfaitaire prévue à la colonne 3 ;
- b) l'unité prévue à la colonne 4 ;
- c) le facteur temps prévu à la colonne 5 ;
- d) le nombre d'heures facturables pour un service multiplié par le montant par heure ou fraction d'heure prévu à la colonne 6.

(2) Les redevances de pilotage ne peuvent être ni inférieures à la redevance minimum prévue à la colonne 7 ni supérieures à la redevance maximum prévue à la colonne 8 de la [Grille de redevances](#).

(3) Sous réserve des paragraphes (4) à (6) et de [l'article 4](#), les redevances de pilotage sont multipliées par le nombre de pilotes affectés au pilotage d'un navire.

(4) Les redevances de pilotage sont calculées en fonction des services rendus par un seul pilote dans les cas suivants :

- a) un mouillage ;
- b) un déplacement ;
- c) un accostage ;
- d) un appareillage ;
- e) une compensation de compas.

(5) Dans le cas où un deuxième pilote est requis, les redevances de pilotage peuvent être chargées pour un seul pilote dans les circonstances suivantes :

- a) entre le moment où les pilotes embarquent et débarquent, il est probable que le navire fasse route dans la circonscription n° 1 pendant plus de 10 heures consécutives pour les voyages débutant entre 5 h et 19 h 59, ou pendant plus de 8 heures consécutives pour les voyages débutant entre 20 h et 4 h 59 ;
- b) il est probable que le navire fasse route pendant plus de 11 heures consécutives dans la circonscription n° 2 ;
- c) le navire fait route dans des conditions de la période de navigation d'hiver en tout temps au cours de la période commençant le 16 mars et se terminant le 31 décembre.



(6) Les redevances de pilotage sont calculées en fonction des services rendus par un seul pilote si :

- a) d'une part, un second pilote est affecté pour la seule raison qu'il soit probable que le navire fasse route pendant plus de 10 heures consécutives dans la circonscription n° 2 ;
- b) d'autre part, le second pilote est affecté pour monter à bord du navire en tout temps au cours de la période commençant à 19 h et se terminant à 0 h 59.

2.1. Une redevance est exigible pour chaque affectation d'un pilote pour l'exécution de la *Loi*.

3. Les redevances de pilotage sont rajustées conformément à l'[article 7 \(3\)](#) en cas de divergence entre les renseignements indiqués sur la fiche de pilotage et ceux qui figurent dans les documents énumérés à cet article.

Redevances de pilotage — opérations de remorquage et de poussage

4. **(1)** Dans le cas où un remorqueur tire ou pousse une ou des barges attachées de façon non fixe, des redevances de pilotage sont exigibles d'une part pour le remorqueur qui est sous la conduite d'un pilote en fonction de ses unités propres et de son facteur temps ou le minimum selon la [Grille de redevances](#), et d'autre part pour chaque barge tirée ou poussée en fonction de ses unités et facteur temps ou le minimum selon la [Grille de redevances](#), sans égard au nombre de pilotes affectés à l'opération de remorquage.

- a) Toutefois, la retenue est applicable pour chaque pilote ;
- b) Les frais d'accostage et mouillage sont applicables à la barge. Ces frais s'appliquent au remorqueur s'il est assujetti individuellement au pilotage obligatoire ;
- c) Dans le cas d'un déplacement, les redevances exigibles sont le plus élevé du montant prévu à la [Grille de redevances](#) en utilisant un seul montant de base et la somme des unités du ou des remorqueurs et de la ou des barges.

(2) Dans le cas d'une opération de remorquage où un remorqueur pousse une barge, et qui est accouplé pour la durée du voyage d'une façon fixe à l'arrière de la barge en unité composite, comme s'il s'agissait d'un seul navire, des redevances de pilotage sont exigibles pour l'ensemble des unités en considérant la longueur du remorqueur et barge accouplé, la largeur maximale et le creux le plus fort et d'un seul facteur temps en fonction du plus fort tirant d'eau ou le minimum selon la [Grille de redevances](#).

- a) Toutefois, la retenue est applicable à un seul pilote ;
- b) Les frais de mouillage sont applicables en utilisant un seul montant de base et les unités en considérant la longueur du remorqueur et barge accouplé, la largeur maximale et le creux le plus fort ;
- c) Les frais d'accostage sont applicables une seule fois à l'ensemble de l'unité ;



d) Dans le cas d'un déplacement, les redevances exigibles sont le plus élevé du montant prévu à la [Grille de redevances](#) en utilisant un seul montant de base et les unités en considérant la longueur du remorqueur et barge accouplé, la largeur maximale et le creux le plus fort.

(3) Dans le cas d'une opération de remorquage où un ou plusieurs remorqueurs tirent ou poussent un ou plusieurs navires morts, des redevances de pilotage sont exigibles d'une part pour chaque remorqueur sous la conduite des pilotes en fonction de leurs unités propres et de leur facteur temps ou le minimum selon la [Grille de redevances](#), et d'autre part pour chaque navire tiré ou poussé en fonction de leurs unités et facteur temps respectifs ou le minimum selon la [Grille de redevances](#).

- a) Toutefois, la retenue est applicable pour chaque pilote ;
- b) Les frais d'accostage et d'ancre sont applicables au navire mort. Ces frais s'appliquent au remorqueur s'il est assujetti individuellement au pilotage obligatoire ;
- c) Dans le cas d'un déplacement, les redevances exigibles sont le plus élevé du montant prévu à la [Grille de redevances](#) en utilisant un seul montant de base et la somme des unités du remorqueur.

Redevances de pilotage — frais de déplacement et autres exposés

5. (1) Une redevance de pilotage est exigible par affectation pour l'embarquement ou le débarquement d'un pilote qui doit avoir lieu ailleurs qu'à une station d'embarquement de pilotes, mais à l'intérieur de la zone de pilotage obligatoire.

(2) Les frais de déplacement et autres frais raisonnables engagés par le pilote qui doit monter à bord d'un navire ou en débarquer à l'extérieur de la zone de pilotage obligatoire sont exigibles à titre de redevances de pilotage en plus des frais des redevances exigibles prévues à la [Grille des redevances](#) à l'article 5(2).

Redevances de pilotage — frais de transbordement

6. Des redevances de pilotage correspondant aux frais engagés par l'Administration sont exigibles pour le service de transbordement servant à l'embarquement ou au débarquement d'un pilote à une station d'embarquement de pilotes.

Embarcation de plaisance inférieure à huit unités

6.1. À l'exception de celles fixées par [l'article 6](#), les redevances de pilotage à payer pour les services de pilotage rendus à une embarcation de plaisance inférieure à huit unités sont réduites de 15%.



Fiche de pilotage

7. (1) Le pilote remplit, avec l'aide du capitaine ou de l'officier de quart à la passerelle du navire, la fiche de pilotage fournie par l'Administration.

(2) Le pilote soumet alors la fiche de pilotage le plus tôt possible à l'Administration.

(3) En cas de divergence entre les renseignements indiqués sur la fiche de pilotage et ceux qui figurent dans les documents ci-après, les détails concernant le navire sont ceux figurant dans ces documents, selon l'ordre de priorité qui suit :

- a) les documents officiels du navire (les plans du navire et/ou le journal de bord) ;
- b) le document intitulé Register of Ships publié par la Lloyd's Register of Shipping ou les caractéristiques dimensionnelles inscrites sur le site Sea-Web de IHS.

Règles concernant les voyages

8. (1) Sous réserve du [paragraphe \(3\)](#), un voyage commence dès que le navire fait route et, selon le cas :

- a) qu'il entre dans la région de l'Administration après que le pilote est monté à bord ;
- b) qu'il quitte un poste dans un port ou un endroit situé dans la région de l'Administration après que le pilote est monté à bord dans ce port ou à cet endroit, sauf si le navire est en transit et qu'il y a un changement de pilote à Trois-Rivières, à Sorel-Tracy ou à Montréal ;
- c) qu'un pilote monte à bord pour remplacer celui qui vient d'exécuter un déplacement ;
- d) qu'un pilote monte à bord pour remplacer celui qui vient d'exécuter un appareillage pour lequel le capitaine, le propriétaire ou l'agent du navire a demandé les services d'un pilote désigné par la Corporation ;
- e) qu'il quitte un quai ou une jetée auquel il était amarré dans un port, ou un autre navire auquel il était amarré, après que le pilote visé aux alinéas a) ou b) est monté à bord ;
- f) qu'il lève l'ancre après avoir fait escale à Saguenay (La Baie, Quai Lepage et Port-Alfred), dans le cas d'un navire à passagers.



- (2) Sous réserve du [paragraphe \(3\)](#), un voyage se termine dès que, selon le cas :
- a) le navire entre dans l'écluse de Saint-Lambert ;
 - b) le navire quitte la région de l'Administration ;
 - c) le pilote visé aux alinéas (1) a), b), c) ou d) quitte le navire, sauf si le navire est en transit et qu'il y a un changement de pilote à Trois-Rivières, à Sorel-Tracy ou à Montréal ;
 - d) un pilote monte à bord pour effectuer un accostage pour lequel le capitaine, le propriétaire ou l'agent du navire a demandé les services d'un pilote désigné par la Corporation ;
 - e) le navire est amarré à un quai ou à une jetée dans un port, sauf s'il est amarré au mur d'attente de l'écluse de Saint-Lambert ;
 - f) le navire est amarré à un autre navire ;
 - g) le navire est au mouillage ou est immobilisé dans les glaces dans l'attente d'un poste dans les limites d'un port, s'il est par la suite déplacé dans ces limites ;
 - h) le navire fait escale à Saguenay (La Baie, Quai Lepage et Port-Alfred), dans le cas d'un navire à passagers.

(3) Le changement de pilote à Trois-Rivières ou le mouillage ou l'amarrage d'un navire à un quai ou à une jetée à Trois-Rivières, effectués sur l'avis du pilote en raison de restrictions à la navigation, ne constituent pas le commencement ou la fin d'un voyage.

Règles concernant la prolongation du séjour d'un pilote

9. (1) Lorsque le séjour d'un pilote affecté à un navire est prolongé, une redevance est exigible, dans l'un ou l'autre des cas suivants :
- a) le pilote dont les services ont été demandés se présente à la station d'embarquement de pilotes et y est retenu ou est retenu à bord d'un navire qui est, selon le cas :
 - i. à un poste avant que le voyage ou le déplacement ne débute;
 - ii. à un poste dans les limites du port et qu'il est par la suite déplacé dans les limites du même port;
 - iii. à un poste après que le voyage ou le déplacement soit terminé et jusqu'au débarquement.
 - b) le pilote est retenu en transit lorsqu'après avoir fait route un navire accoste, mouille ou effectue un arrêt obligatoire.



(2) Par ailleurs, lorsque le séjour du pilote est prolongé au-delà d'une heure, les redevances prévues à l'article 9 de la [Grille de redevances](#) pour chaque heure suivante sont les mêmes que la première heure si la prolongation est causée par un accostage, un mouillage, des conditions de glace qui forcent l'arrêt du navire, les conditions météorologiques, la révision de l'heure prévue d'arrivée du navire, des retards associés aux services de bateaux-pilotes, le retard d'un pilote qui vient le remplacer, une pénurie de pilotes, des retards au quai ou au mouillage découlant de la gestion du trafic maritime par les autorités compétentes ou l'échouement du navire.

Annulation

- 10. (1)** Il y a des frais pour une annulation de services de pilotage dès lors que les services demandés sont annulés après l'affectation d'un ou des pilotes au navire, peu importe que le ou les pilotes soient rendus ou non à bord du navire.
- (2)** Si le ou les pilotes se sont rendus à bord du navire au moment de l'annulation des services, la première heure suivant l'annulation est sans frais. À compter de la deuxième heure et les suivantes sont prévues à l'article 10 de la [Grille des redevances](#).
- (3)** Lorsque le pilote s'est rendu à bord du navire avant l'annulation, ce sont les exceptions de l'article 9(2) s'appliquant aux prolongations de séjour d'un pilote à bord d'un navire s'appliquent, avec les adaptations nécessaires.

Limites géographiques des ports

- 11.** Les ports visés à la définition de déplacement, à [l'article 1](#) de la présente section, ainsi que leurs limites géographiques respectives, sont les suivants :
- a) Bécancour**
Les eaux situées entre les coordonnées suivantes : 46°24'01" de latitude N. et 72°22'46" de longitude O. ; 46°24'18" de latitude N. et 72°23'51" de longitude O. ; 46°25'04" de latitude N. et 72°22'29" de longitude O. ; 46°24'07" de latitude N. et 72°22'27" de longitude O. ;
- b) Contrecoeur**
Les eaux situées entre les coordonnées suivantes : 45°49'36" de latitude N. et 73°17'16" de longitude O. ; 45°49'48" de latitude N. et 73°17'34" de longitude O. ; 45°50'30" de latitude N. et 73°16'45" de longitude O. ; 45°50'18" de latitude N. et 73°16'27" de longitude O. ;
- c) Gros-Cacouna**
Les eaux situées entre les coordonnées suivantes : 47°52'28" de latitude N. et 69°32'58" de longitude O. ; 47°53'16" de latitude N. et 69°35'42" de longitude O. ; 47°59'42" de latitude N. et 69°31'58" de longitude O. ; 47°57'32" de latitude N. et 69°27'06" de longitude O. ;



d) Montréal

Les eaux situées entre l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert et une ligne tirée d'est en ouest en travers du fleuve Saint-Laurent à l'extrémité nord de l'île Sainte-Thérèse ;

e) Pointe-au-Pic

Les eaux situées entre les coordonnées suivantes : 47°40'36" de latitude N. et 70°03'45" de longitude O. ; 47°40'00" de latitude N. et 70°02'36" de longitude O. ; 47°35'00" de latitude N. et 70°08'17" de longitude O. ; 47°35'56" de latitude N. et 70°10'06" de longitude O. ;

f) Québec

Les eaux situées entre une ligne tirée en travers du fleuve Saint-Laurent sur un relèvement de 345° (vrais) à un point situé par 46°43'40" de latitude N. et 71°20'08" de longitude O. et une ligne tirée en travers du fleuve Saint-Laurent sur un relèvement de 350° (vrais) à un point situé par 46°49'42" de latitude N. et 71°07'48" de longitude O. ;

g) Rivière-du-Loup

Les eaux situées entre les coordonnées suivantes : 47°46'02" de latitude N. et 69°36'40" de longitude O. ; 47°46'48" de latitude N. et 69°39'25" de longitude O. ; 47°52'16" de latitude N. et 69°35'42" de longitude O. ; 47°52'28" de latitude N. et 69°32'58" de longitude O. ;

h) Saguenay (Chicoutimi et Grande-Anse)

Les eaux situées à l'ouest d'une ligne tirée en travers de la rivière Saguenay sur un relèvement de 011° (vrais) à un point situé par 48°22'59" de latitude N. et 70°45'00" de longitude O. ;

i) Saguenay (La Baie, Quai Lepage et Port-Alfred)

Les eaux situées à l'ouest d'une ligne tirée en travers de la rivière Saguenay sur un relèvement de 315° (vrais) à un point situé par 48°20'58" de latitude N. et 70°42'06" de longitude O. ;

j) Sorel-Tracy

Les eaux situées entre une ligne tirée en travers du fleuve Saint-Laurent sur un relèvement de 285° (vrais) à un point situé par 45°58'00" de latitude N. et 73°11'30" de longitude O. et une ligne tirée en travers du fleuve Saint-Laurent sur un relèvement de 317° (vrais) à un point situé par 46°06'55" de latitude N. et 72°57'09" de longitude O. ;

k) Tadoussac

Les eaux situées au nord d'une ligne tirée en travers de la Baie de Tadoussac sur un relèvement de 090° (vrais) à un point situé par 48°08'08" de latitude N. et 69°42'59" de longitude O. ;

l) Trois-Rivières

Les eaux situées entre une ligne tirée en travers du fleuve Saint-Laurent sur un relèvement de 333° (vrais) à un point situé par 46°17'06" de latitude N. et 72°35'06" de longitude O. et une ligne tirée en travers du fleuve Saint-Laurent sur un relèvement de 352° (vrais) à un point situé par 46°22'35" de latitude N. et 72°26'21" de longitude O.