



**ANNONCE DES  
REDEVANCES DE PILOTAGE RÉVISÉES  
2023**

**20 JANVIER 2023**

## GÉNÉRALITÉS

L'Administration de pilotage des Grands Lacs (« Administration ») annonce par la présente des redevances de service révisées, conformément à l'article 33.4 de la *Loi sur le pilotage*, L.R.C. (1985), ch. P-14. La présente annonce décrit les redevances de pilotage applicables pour la saison de navigation 2023. Il s'agit notamment des redevances suivantes :

- a. Redevances de base pour services de pilotage – **hausse de 2,5 %**
- b. Redevances pour retenue et retards – **hausse de 2,5 %**
- c. Redevances pour annulations – **hausse de 2,5 %**
- d. Redevances pour voyages hors limites – **hausse de 2,5 %**
- e. Redevances pour relève du pilote – **hausse de 3 \$ pour Cornwall et de 34 \$ pour la circ. n° 2**
- f. Redevances pour le financement des bateaux-pilotes – **inchangées**
- g. Redevance pour accostages, appareillages et arrêts – **hausse de 2,5 %**
- h. Redevance pour demande de services de pilotage - court préavis – **hausse de 2,5 %**
- i. Redevances pour déplacement des pilotes – **inchangées**
- j. Redevances pour le port de Churchill – **inchangées**
- k. Redevances pour affectation de plusieurs pilotes – **inchangées**
- l. Redevance supplémentaire de 5 % pour la formation des apprentis-pilotes – **inchangée**
- m. Redevance supplémentaire pour l'exécution de la *Loi sur le pilotage* – **hausse de 2 \$**

*L'Administration met en œuvre ces redevances conformément à la méthode et aux principes énoncés dans les documents « Avis » et « Détails et principes » publiés le 20 décembre 2022.* Ces redevances de pilotage entreront en vigueur le 22 mars 2023.

Depuis la publication de l'*Avis* et des *Détails et principes* sur son site Web, l'Administration a reçu des observations écrites de la Fédération maritime du Canada (FMC) - voir l'annexe A. Les observations reçues sont semblables à celles formulées au cours des réunions préalables à la consultation. L'Administration a examiné et pris en considération les observations écrites et a pris la décision d'aller de l'avant avec les redevances de 2023, telles qu'énoncées dans les documents *Avis* et *Détails et principes*, publiés le 20 décembre 2022. Les motifs de l'Administration sont exposés ci-dessous.

La FMC a exprimé une forte opposition à l'augmentation prévue de 2,5 % des redevances de pilotage pour 2023, et suggère que l'Administration procède sans aucune augmentation pour l'année, compte tenu de son solide fonds de roulement. En renonçant à l'augmentation proposée, l'Administration passerait d'un excédent à un déficit prévu pour l'exercice 2023. Dans le cadre de sa stratégie remaniée en 2020 de façon à atteindre l'autonomie financière, l'Administration s'efforce d'éliminer son déficit accumulé depuis 2003 et n'a enregistré un excédent accumulé qu'à la fin de 2021, à la suite de la décision de l'Office des transports du Canada concernant les redevances de pilotage contestées de 2020. Il est également important de noter que l'Administration n'a mis aucune augmentation de redevances en œuvre en 2022. L'objectif financier et réglementaire de l'Administration est de générer un excédent annuel suffisant pour maintenir une réserve raisonnable sur une base continue. À cet fin, l'augmentation prévue de 2,5 % est raisonnable, surtout à la lumière de la récente hausse de 6,8 % sur 12 mois de l'Indice des prix à la consommation (IPC) enregistrée en novembre 2022. L'Administration a envisagé un budget équilibré, comme l'a suggéré la FMC. Toutefois, cette stratégie ne tient pas compte des coûts sans cesse croissants pour l'industrie, comme en témoignent les plus récentes statistiques de l'IPC. Si l'Administration devait aller de l'avant avec un budget équilibré, elle devrait inévitablement et, en fin de compte, imposer des augmentations de redevances beaucoup plus élevées à l'avenir. Le fait de procéder plutôt au moyen d'augmentations progressives et moins élevées permettra d'assurer une meilleure stabilité à l'ensemble de l'industrie.

En ce qui concerne les observations sur la prestation des services et le manque de disponibilité des pilotes, l'Administration est déterminée à améliorer la prestation des services et à réduire les retards causés par le manque de pilotes. Bien que le recrutement et la rétention soient un défi important, l'Administration travaille activement à accroître son effectif de pilotes et collabore avec les intervenants de l'industrie pour trouver des moyens d'améliorer l'efficacité. En outre, des consultants ont été engagés pour étudier de nouvelles solutions visant à aider l'Administration dans ce domaine.

En ce qui concerne les observations sur le niveau de réserve financière de l'Administration, comme il a été mentionné précédemment, celle-ci s'est engagée à maintenir une réserve raisonnable pour s'assurer qu'elle peut couvrir ses investissements en capital, s'acquitter de ses obligations légales d'autonomie financière en vertu de la *Loi sur le pilotage*, poursuivre ses activités dans des situations imprévisibles et faire face à des réductions importantes du trafic.

Les frais d'administration de Transports Canada sont des frais imposés par Transports Canada pour couvrir les coûts d'exécution de la *Loi sur le pilotage*. Ils sont imposés conformément à l'article 37.1 de la *Loi sur le pilotage* et servent à couvrir les coûts de Transports Canada associés à l'exécution de cette loi. Ces frais ne contribuent pas aux activités de l'Administration puisque les montants sont transférés. Cette redevance a également fait l'objet d'un examen par l'Office des transports du Canada en 2020, au cours duquel la redevance a été maintenue. Pendant la période de transition en cours, l'Administration continue de travailler avec Transports Canada afin d'assurer qu'elle est en mesure de bien prendre en charge l'administration de la *Loi sur le pilotage* et qu'aucune interruption de service ne survient entre-temps.

L'Administration a examiné toutes les présentations écrites et a déterminé que les redevances proposées sont conformes avec sa méthodologie de tarification et sont conformes à la *Loi sur le pilotage*. Par conséquent, l'Administration a décidé de mettre en œuvre les redevances de pilotage révisées, comme il a été annoncé précédemment dans l'*Avis* et les *Détails et principes*.

En vertu du paragraphe 34(1) de la *Loi sur le pilotage*, L.R.C. (1985), ch. P-14, toute personne désirant s'opposer à ces redevances peut le faire en déposant un avis d'opposition auprès de l'Office des transports du Canada dans les 90 jours suivant la date de la publication de la présente annonce.

En vertu du paragraphe 34(3) de la *Loi sur le pilotage*, un avis d'opposition peut être déposé seulement si :

- a) la redevance de pilotage n'a pas été établie ou révisée conformément aux paramètres prévus au paragraphe 33.2(1) de la *Loi sur le pilotage*;
- b) l'Administration ne s'est pas conformée aux exigences des articles 33.3 ou 33.4 de la *Loi sur le pilotage*.

La présente annonce comprend deux parties :

- (1) Redevances de pilotage pour 2023;
- (2) Interprétation.

## 1. RÉVISION DES REDEVANCES DE SERVICE

Les tableaux suivants présentent les redevances de pilotage de 2023 qui entreront en vigueur le 22 mars 2023. Ces hausses tarifaires sont nécessaires pour générer des revenus supplémentaires afin de recouvrer les coûts d'exploitation prévus en 2023 et assurer une réserve raisonnable qui permettra à l'Administration de remplir son mandat d'autonomie financière.

### Redevances de pilotage

#### a. Redevances de base pour services de pilotage, y compris les écluses, distances, périodes, déplacements et minimums

		Facturation		2023 vs
		Redevance	Redevance	2022
		2022	2023	Augmentation
		A	B	A/B
<b>REDEVANCES DE BASE POUR SERVICES DE PILOTAGE (écluses, distances, périodes, déplacements, minimums)</b>				
<b>CIRC. DE CORNWALL</b>	Voyage entre la limite est de la circonscription de Cornwall et Cornwall ou la station d'embarquement des pilotes près de Saint-Régis (Québec)	6 715 \$	6 883 \$	2,5%
	Si un navire ne franchit pas toute la circonscription, les redevances suivantes sont à payer:			
	a) redevance de base le mille terrestre; plus	51,32 \$	52,60 \$	2,5%
	b) redevance de base pour chaque écluse franchie; et	859 \$	880 \$	2,5%
	c) redevance de base minimale	1 728 \$	1 771 \$	2,5%
	Redevance de base pour un déplacement	2 587 \$	2 652 \$	2,5%
<b>CIRC. INTERNATIONALE NO 1</b>	Redevance de base le mille terrestre	43,95 \$	45,05 \$	2,5%
	Redevance de base pour chaque écluse franchie	586 \$	601 \$	2,5%
	Redevance minimale pour un voyage direct dans la circonscription	1 283 \$	1 315 \$	2,5%
	Redevance maximale pour un voyage direct dans la circonscription	5 635 \$	5 776 \$	2,5%
	Redevance de base pour un déplacement	1 936 \$	1 984 \$	2,5%
<b>CIRC. LAC ONTARIO</b>	Les redevances de base pour les services de pilotage dans la circonscription, ses eaux non désignées et ses eaux limitrophes s'appliquent aux voyages suivants :			
	* présence à bord, par période de six heures ou partie d'une période de six heures, dans les eaux non désignées et les eaux limitrophes du lac Ontario	1 518 \$	1 556 \$	2,5%

		Facturation Redevance 2022 A	Redevance 2023 B	2023 vs 2022 Augmentation A/B
<b>REDEVANCES DE BASE POUR SERVICES DE PILOTAGE (écluses, distances, périodes, déplacements, minimums)</b>				
<b>CIRC. INTERNATIONALE NO 2</b>	Si, au cours de sa traversée dans le canal Welland, un navire accoste ou appareille pour toute autre raison que des instructions données par la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, les redevances suivantes sont à payer:			
	a) redevance de base le mille terrestre; plus	134,22 \$	137,57 \$	2,5%
	b) redevance de base pour chaque écluse franchise; et	499 \$	511 \$	2,5%
	c) redevance de base minimale	1 668 \$	1 710 \$	2,5%
	Les redevances de base sont à payer pour les voyages suivants :			
	* traversée du canal Welland, lorsqu'il y a relève du pilote à l'écluse 7			
a) pour la partie de la traversée entre la limite nord du canal et l'écluse 7	3 078 \$	3 155 \$	2,5%	
b) pour la partie de la traversée entre la limite sud du canal et l'écluse 7	3 078 \$	3 155 \$	2,5%	
<b>CIRCONSCRIPTION INTERNATIONALE NO 2</b>	* entre le haut-fond Southeast et Toledo ou tout point sur le lac Érié à l'ouest du haut-fond Southeast	3 291 \$	3 373 \$	2,5%
	* entre des points sur le lac Érié à l'ouest du haut-fond Southeast	1 943 \$	1 992 \$	2,5%
	* entre le haut-fond Southeast et le point d'embarquement de Port Huron ou tout point sur la rivière Sainte-Claire, si le pilote n'est pas remplacé au bateau-pilote de Détroit	5 724 \$	5 867 \$	2,5%
	* entre le haut-fond Southeast et Détroit, Windsor ou tout point sur la rivière Détroit	3 291 \$	3 373 \$	2,5%
	* entre le haut-fond Southeast et le bateau-pilote de Détroit	2 382 \$	2 442 \$	2,5%
	* entre Toledo ou tout autre point sur le lac Érié à l'ouest du haut-fond Southeast et le point d'embarquement de Port Huron, si le pilote n'est pas remplacé au bateau-pilote de Détroit	6 635 \$	6 801 \$	2,5%
	* entre Toledo ou tout point sur le lac Érié à l'ouest du haut-fond Southeast et Détroit, Windsor, ou tout point sur la rivière Détroit	4 273 \$	4 380 \$	2,5%
	* entre Toledo ou tout point sur le lac Érié à l'ouest du haut-fond Southeast et le bateau-pilote de Détroit	3 291 \$	3 373 \$	2,5%
	* entre Détroit, Windsor ou tout point sur la rivière Détroit et tout point sur la rivière Détroit	1 943 \$	1 992 \$	2,5%
	* entre Détroit, Windsor ou tout point sur la rivière Détroit et le point d'embarquement de Port Huron ou tout point sur la rivière Sainte-Claire	4 307 \$	4 415 \$	2,5%
	* entre le bateau-pilote de Détroit et tout point sur la rivière Sainte-Claire	4 307 \$	4 415 \$	2,5%
	* entre le bateau-pilote de Détroit et le point d'embarquement de Port Huron	3 343 \$	3 427 \$	2,5%
	* entre des points sur la rivière Sainte-Claire	1 943 \$	1 992 \$	2,5%
	* entre le point d'embarquement de Port Huron et tout point sur la rivière Sainte-Claire	2 382 \$	2 442 \$	2,5%
	Les redevances de base pour les services de pilotage dans la circonscription, ses eaux non désignées et ses eaux limitrophes s'appliquent aux voyages suivants:			
	* présence à bord, par période de six heures ou partie d'une période de six heures, dans les eaux non désignées et les eaux limitrophes du lac Érié	1 266 \$	1 298 \$	2,5%
* les services de pilotage comportant un éclusage et un déplacement entre Buffalo et tout point sur la rivière Niagara en aval de l'écluse Black Rock	2 489 \$	2 551 \$	2,5%	

		Facturation Redevance 2022 A	Redevance 2023 B	2023 vs 2022 Augmentation A/B
<b>REDEVANCES DE BASE POUR SERVICES DE PILOTAGE (écluses, distances, périodes, déplacements, minimums)</b>				
<b>CIRCONSCRIPTION INTERNATIONALE NO 3</b>	Les redevances de base pour les services de pilotage dans la circonscription, ses eaux non désignées et ses eaux limitrophes s'appliquent aux voyages suivants:			
	a) voyage, autre qu'un déplacement, entre la limite sud de la circonscription et la limite nord de la circonscription ou le quai de l'Algoma Steel Corporation à Sault Ste. Marie (Ontario)	4 543 \$	4 657 \$	2,5%
	b) voyage, autre qu'un déplacement, entre la limite sud de la circonscription et Sault Ste. Marie (Michigan) ou tout point dans Sault Ste. Marie (Ontario) autre que le quai de l'Algoma Steel Corporation à Sault Ste. Marie (Ontario)	3 805 \$	3 900 \$	2,5%
	c) voyage, autre qu'un déplacement, entre la limite nord de la circonscription et Sault Ste. Marie (Ontario), y compris le quai de l'Algoma Steel Corporation à Sault Ste. Marie (Ontario), ou Sault Ste. Marie (Michigan)	1 711 \$	1 754 \$	2,5%
	d) redevance de base pour un déplacement	1 711 \$	1 754 \$	2,5%
	Les redevances de base pour les services de pilotage dans la circonscription, ses eaux non désignées et ses eaux limitrophes s'appliquent aux voyages suivants:			
* présence à bord, par période de six heures ou partie d'une période de six heures, dans les eaux non désignées et les eaux limitrophes des lacs Huron, Michigan ou Supérieur	913 \$	936 \$	2,5%	

**b. Redevances pour retenue et retards – hausse de 2,5 %**

- Redevance horaire pour retenue et retards : 207 \$
- Redevance maximale à payer pour une retenue ou un retard, par période de 24 heures : 4 968 \$

**c. Redevances pour annulations – hausse de 2,5 %**

- Redevance horaire pour annulations : 207 \$
- Redevance de base à payer pour chaque manœuvre annulée, dans l'une ou l'autre circonscription : 2 360 \$

**d. Redevances pour voyages hors limites – hausse de 2,5 %**

- Redevance de base : 641 \$

**e. Redevances pour relève du pilote – hausse de 3 \$ pour Cornwall et de 34 \$ pour la circ. n° 2**

- Redevance de base pour la circonscription de Cornwall : 142 \$
- Redevance de base pour la circonscription n° 2 : 165 \$

**f. Redevances pour le financement des bateaux-pilotes – inchangées**

- Redevance de base pour les circonscriptions n<sup>os</sup> 1 et 2, et du lac Ontario : 325 \$
- Redevance de base pour la circonscription n° 3 : 100 \$

**g. Redevance pour accostages, appareillages et arrêts – hausse de 2,5 %**

- Redevance de base pour toutes les circonscriptions : 1 267 \$

**h. Redevance pour demande de services de pilotage - court préavis – hausse de 2,5 %**

- Redevance de base : 4 034 \$

**i. Redevances pour déplacement des pilotes – inchangées**

- Si un pilote doit, afin de fournir des services de pilotage, se déplacer pour embarquer à bord d'un navire à un endroit autre que l'un des points d'embarquement désignés situés aux extrémités d'une zone de pilotage obligatoire
  - au courant de la période commençant le 1<sup>er</sup> janvier et se terminant le 21 mars d'une année, une redevance de base égale à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de sa résidence à cet endroit;
  - aux autres moments de l'année, une redevance de base égale à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de sa base d'attache à cet endroit.

**j. Redevances pour le port de Churchill – inchangées**

- Les redevances de base à payer pour tout service de pilotage fourni dans une année sont les suivantes :
  - le salaire et les avantages contractuels du pilote, à compter de la date à laquelle il part de sa base d'attache, afin de fournir le service de pilotage prévu dans la demande de service initiale, jusqu'à la date de son retour à celle-ci;
  - les frais de déplacement aller et retour du pilote à partir de sa base d'attache, y compris le transport, les repas et l'hébergement;
  - le coût d'utilisation par le pilote d'un bateau-pilote, d'un hélicoptère ou de tout autre moyen de transport;
  - une redevance supplémentaire de 15 % sur l'ensemble des sommes pour couvrir les frais d'administration et d'affectation.

**k. Redevances pour affectations de plusieurs pilotes – inchangées**

- Si plus d'un pilote est affecté à un navire, les redevances de base prévues ci-dessus sont multipliées par le nombre de pilotes affectés.

**l. Redevance supplémentaire pour la formation des apprentis-pilotes – inchangée**

- Redevance supplémentaire de 5 %

**m. Redevance supplémentaire pour l'exécution de la Loi sur le pilotage – hausse de 2 \$**

- Redevance de base : 32 \$

## INTERPRÉTATION ET CALCULS

Les redevances de pilotage sont appliquées à une affectation de pilotage selon le type de déplacement, le statut des exigences de pilotage pour la zone, et les définitions suivantes :

### Définitions

**Administration** s'entend de l'Administration de pilotage des Grands Lacs;

**Circonscription de Cornwall** a le même sens qu'à la section 3 du *Règlement général sur le pilotage*;

**Circonscription internationale no 1** a le même sens qu'à la section 3 du *Règlement général sur le pilotage*;

**Circonscription internationale no 2** a le même sens qu'à la section 3 du *Règlement général sur le pilotage*;

**Circonscription internationale no 3** a le même sens qu'à la section 3 du *Règlement général sur le pilotage*;

**Commande annulée** Il y a commande annulée si, après avoir été acceptée, la demande de service de pilotage est annulée par le propriétaire, le capitaine ou l'agent du navire;

**Creux** a le même sens que dans le *Règlement général sur le pilotage*;

**Déplacement** a le même sens que dans le *Règlement général sur le pilotage*;

**Eaux désignées** désigne les eaux des circonscriptions internationales nos 1, 2 et 3;

**Eaux non désignées** désigne les eaux canadiennes du lac Ontario, du lac Érié, du lac Huron et du lac Supérieur qui ne sont pas des eaux désignées;

**Largeur** a le même sens qu'à la section 3 du *Règlement général sur le pilotage*;

**Longueur** a le même sens que dans le *Règlement général sur le pilotage*;

**Manœuvre annulée** Il y a manœuvre annulée si, après l'arrivée du pilote à son poste au point d'embarquement désigné, l'appareillage du navire est retardé d'au moins trois heures;

**Port de Churchill** Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, commençant à l'extrémité nord d'Eskimo Point et suivant la direction nord (vrai) jusqu'à un point éloigné de cinq milles marins de l'extrémité la plus au nord d'Eskimo Point; de là, suivant la circonférence d'un cercle dont l'extrémité la plus au nord est le centre, vers l'est et vers le sud jusqu'à la rive de la baie d'Hudson à la ligne des hautes eaux; de là, suivant la ligne des hautes eaux vers l'ouest jusqu'au cap Merry; de là, en suivant la ligne des hautes eaux sur la rive est de la rivière Churchill et en amont jusqu'à la limite de la marée; de là, traversant la rivière Churchill jusqu'à la rive ouest; de là, continuant vers le nord et suivant la ligne des hautes eaux, en aval, jusqu'au point situé au Old Fort Prince of Wales, et rejoignant Eskimo Point et le point de départ.

### Coefficient de pondération des redevances de pilotage

Les redevances de pilotage suivantes sont fondées sur le taux fixe indiqué :

- Redevances pour relève du pilote;
- Recouvrement des frais de financement des bateaux-pilotes;
- Accostages, appareillages et arrêts;
- Court préavis;
- Dépenses de déplacement des pilotes et recouvrement des frais de bateaux-pilotes;
- Redevances pour le port de Churchill.

Les redevances de pilotage suivantes sont assujetties à un coefficient de pondération basé sur l'unité de pilotage, telle que calculée ci-après :

- Redevances de base, y compris les écluses, distances, périodes, déplacements, minimums et maximums;
- Retards et retenues;
- Annulations;
- Voyages hors limites.

Le coefficient de pondération d'un navire dont l'emplacement est prévu à la colonne 1 du tableau suivant et l'unité de pilotage est prévue à la colonne 2 figure à la colonne 3 :

Article	Colonne 1 Emplacement	Colonne 2 Unité de pilotage	Colonne 3 Coefficient de pondération
1	À tout endroit, sauf au port de Churchill	D'au plus 49	1,00
2	À tout endroit, sauf au port de Churchill	Plus de 49 mais d'au plus 159	1,15
3	À tout endroit, sauf au port de Churchill	Plus de 159 mais d'au plus 189	1,30
4	À tout endroit, sauf au port de Churchill	Plus de 189 mais d'au plus 219	1,45

### *Unité de pilotage*

L'unité de pilotage d'un navire se calcule au moyen de la formule suivante :

$$\frac{\text{Longueur du navire} \times \text{largeur du navire} \times \text{creux du navire}}{283,17}$$

**Annexe A** – Traduction de la lettre de représentation reçue de la Fédération maritime du Canada. En cas de divergence entre la version française et la version anglaise, la version originale anglaise a préséance.



Le 11 décembre 2022

Antony Sebastiampillai  
Directeur des finances  
Administration de pilotage des Grands Lacs  
202, rue Pitt, 2<sup>e</sup> étage  
Cornwall (Ontario) K6H 5R9

Par courriel à [apillai@glpa-apgl.com](mailto:apillai@glpa-apgl.com)

**Objet : Avis de proposition de redevances de pilotage 2023, 20 décembre 2022**

Monsieur,

La Fédération maritime du Canada, qui représente les armateurs, exploitants et agents des navires océaniques naviguant entre les ports canadiens et étrangers, présente les observations qui suivent en réponse à l'*Avis de proposition de redevances de pilotage* de l'Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL) daté du 20 décembre 2022.

**Augmentations des redevances de service**

Se fondant sur les motifs qui suivent, la Fédération s'oppose fermement à l'augmentation de 2,5 % prévue par l'APGL. Lors de la mise en œuvre de la décision de l'OTC en 2021 et des augmentations de 14,5 % imposées par la suite aux usagers, l'APGL a constitué un solide fonds de roulement estimé à 6,8 M\$ à la fin de l'exercice 2022. Avec une augmentation des dépenses estimée à 3 % en 2023 et des dépenses en capital de 1,8 M\$ inscrites au budget pour les deux prochaines années, l'APGL est financièrement autonome sans le besoin de hausses tarifaires en 2023.

Un budget équilibré serait plus approprié et résulterait en un fonds de roulement approximatif de 6,3 M\$ pour 2023. Nous estimons que cette approche serait adéquate pour les opérations courantes et les dépenses en capital prévues en 2023 et 2024. Par conséquent, nous recommandons fortement que l'APGL s'en tienne à un budget équilibré pour 2023 vu que les fonds prévus ne sont pas nécessaires au maintien de l'autonomie financière dans le contexte d'un monopole réglementé.

**SHIPPING FEDERATION OF CANADA**

625 René-Lévesque, Suite 800, Montreal, QC, H3B 1R2 (514-849-2325)  
1055 West Hastings, Suite 300, Vancouver, BC, V6E 2E9 (778-373-1518)  
[www.shipfed.ca](http://www.shipfed.ca)

## **Prestation des services**

Alors que les redevances de service continuent d'augmenter, l'industrie ne constate aucune amélioration correspondante dans la prestation des services. Nos membres continuent d'exprimer une extrême frustration au sujet des retards occasionnés par le manque de disponibilité des pilotes. En date du mois d'octobre, il y a eu plus de 3 000 heures de retard aux navires, soit l'équivalent de 126 jours où des navires ont été retardés dans une saison de navigation de 286 jours. Des retards de cette ampleur entraînent pour nos membres des enjeux financiers et opérationnels importants.

Bien que la Fédération ait appuyé la stratégie visant à augmenter l'effectif de pilotes pour aider à réduire les retards, nous avons également suggéré fortement que d'autres mesures pour accroître l'efficacité soient évaluées et introduites pour résoudre les retards chroniques causés par le manque de disponibilité des pilotes. C'est pourquoi nous exhortons encore une fois l'Administration à continuer de se concentrer sur l'exploration et l'introduction de nouvelles mesures visant à améliorer l'efficacité tout en maintenant un service de pilotage sécuritaire.

## **Réserve financière**

En plus des observations ci-dessus, la Fédération estime que la réserve financière actuelle de l'APGL se porte très bien et elle met en garde contre l'accumulation d'une réserve trop élevée dans le contexte d'un monopole réglementé. Nous respectons la nécessité de l'APGL d'avoir une réserve financière appropriée, conformément à la Loi sur le pilotage et aux principes de saine gestion financière. À cette fin, nous encourageons l'Administration, en consultation avec l'industrie, à élaborer des principes normalisés et cohérents sur la définition d'une réserve appropriée, afin d'éviter une réserve excessive.

## **Frais d'administration de Transports Canada**

En ce qui a trait aux frais d'administration de Transports Canada qui font toujours partie des redevances de 2023, nous profitons de cette occasion pour exprimer de nouveau notre préoccupation quant au fait que l'industrie est assujettie à ces frais. Bien que l'Administration propose d'augmenter cette redevance de 7 % en 2023, (à 32 \$ par affectation), ni Transports Canada ni l'APGL n'ont fourni une liste des coûts réels que cela représente. Malgré ce manque total de transparence, les coûts continuent d'être facturés à l'industrie, qui ne voit toujours pas les bénéfices résultant des paiements qu'elle doit verser.

Dans ce contexte, nous attirons votre attention sur une décision de l'Office des transports du Canada datant de 2020, qui précise que les Administrations de pilotage doivent démontrer que leurs activités ne doublent pas celles de Transports Canada. Nous sommes préoccupés par le degré de ressources engagées par l'Administration durant la transition à la *Loi sur le pilotage* révisée, particulièrement en matière de délivrance de brevets de pilotes ou de certificats de pilotage et durant le processus d'élaboration de la réglementation.

En terminant, nous apprécions l'occasion qui nous est donnée de présenter des observations au nom de l'industrie des navires océaniques et c'est avec plaisir que nous vous fournirons tout renseignement additionnel au besoin.

Veillez agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

[Original signé]

Chris Hall

Président et chef de la direction