



**DÉTAILS ET PRINCIPES DES REDEVANCES
DE PILOTAGE PROPOSÉES
2024**

20 DÉCEMBRE 2023



GÉNÉRALITÉS

Conformément à l'article 33.2 de la *Loi sur le pilotage*, L.R.C. (1985), ch. P-14, le présent document (ci-après les « Détails et principes » ou le « Document ») fournit des détails supplémentaires, notamment la méthode, visant à apporter des précisions sur l'Avis de proposition de redevances de pilotage daté du **20 décembre 2023** (l'Avis), en vertu duquel les redevances révisées proposées par l'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'APGL) doivent entrer en vigueur le **22 mars 2024**.

Le présent Document comprend une description de la proposition, notamment la méthode utilisée pour établir ou réviser les redevances de pilotage, et les circonstances dans lesquelles ces redevances s'appliqueront. Pour établir les redevances, l'APGL a respecté tous les paramètres prescrits à l'article 33.2 de la *Loi sur le pilotage*. L'information financière qui suit est basée sur les prévisions budgétaires actuelles et peut être révisée suite à des observations reçues en vertu de l'article 33.3 de la même loi. Telle qu'elle est énoncée dans le présent Document, la méthode a une application générale et est illustrée par le biais des redevances proposées pour 2024.

Le présent Document comprend les sections suivantes :

- 1) *Aperçu général de l'APGL*
- 2) *Volumes de trafic et d'affectations*
- 3) *Situation financière de l'APGL prévue pour 2024*
- 4) *Trésorerie et autonomie financière*
- 5) *Révision proposée des taux de redevances de pilotage*
- 6) *Justification de la proposition par rapport aux paramètres*
- 7) *Coût des services*
- 8) *Interprétation*
- 9) *Consultations*
- 10) *Renseignements concernant l'Avis et les observations faites à l'APGL*



1. APERÇU GÉNÉRAL DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

L'APGL est une société d'État non mandataire du gouvernement du Canada, établie en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a pour objectif d'établir, d'exploiter, de maintenir et d'administrer, à des fins de sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans la région sous sa compétence. Elle est chargée d'atteindre cet objectif tout en se conformant aux principes suivants :

- a. Fournir des services de pilotage d'une manière qui favorise la sécurité de la navigation et y contribue, y compris la sécurité du public et du personnel maritime, et qui protège la santé des personnes, les biens et l'environnement;
- b. Fournir des services de pilotage d'une manière efficace et rentable;
- c. Utiliser efficacement les outils de gestion des risques et tenir compte de l'évolution technologique;
- d. Établir des redevances de pilotage suffisantes pour lui permettre d'être financièrement autonome.

Le système de gouvernance en place doit permettre à l'APGL d'être financièrement autonome. Elle est régie par un conseil d'administration (le Conseil) composé de six membres. Le gouverneur en conseil nomme le président du Conseil et le ministre des Transports nomme les autres administrateurs pour des mandats ne dépassant pas quatre ans.

Les principes fondamentaux qui régissent le mandat conféré à l'APGL par la *Loi sur le pilotage* comprennent le droit exclusif de fournir des services de pilotage aux navires qui naviguent dans une zone de pilotage obligatoire, la capacité exclusive de fixer et de percevoir des redevances pour les services de pilotage fournis ou mis à disposition par l'APGL ou un entrepreneur agissant pour le compte de l'APGL, et l'obligation pour celle-ci de fournir ces services.

Lorsqu'elle établit une nouvelle redevance de pilotage ou révisé une redevance existante, l'APGL doit respecter les paramètres énoncés au paragraphe 33.2(1) de la *Loi sur le pilotage*. Ces paramètres stipulent, entre autres, que « 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'APGL associées à la prestation de services de pilotage obligatoires ». Conformément aux paramètres, le Conseil approuve le montant et le moment des changements apportés aux redevances de service à la clientèle. Le Conseil approuve aussi le budget annuel de l'APGL, dans lequel les montants à recouvrer par le biais des redevances de service sont déterminés pour l'exercice suivant.

Tel qu'indiqué, l'APGL planifie ses opérations de façon à être dans une situation financière annuelle où les recettes n'excèdent pas les obligations financières actuelles et futures liées à la prestation de services de pilotage obligatoire. Les obligations financières comprennent :

- a. Les coûts de fonctionnement et d'entretien;
- b. Les coûts de gestion et d'administration;
- c. Le service de la dette et les exigences financières découlant des ententes contractuelles liées à l'emprunt d'argent;
- d. Les coûts en capital et les coûts liés à l'amortissement des immobilisations;



- e. Les besoins financiers nécessaires pour que l'Administration maintienne une cote de crédit appropriée;
- f. Les obligations fiscales;
- g. Les paiements versés au ministre dans le but de défrayer les coûts d'exécution de la *Loi sur le pilotage*, notamment l'élaboration de règlements et l'application de cette loi;
- h. Les réserves raisonnables pour les dépenses futures et les éventualités;
- i. Les autres coûts déterminés conformément aux principes comptables recommandés par les Comptables professionnels agréés Canada ou son successeur ou cessionnaire.

Les états financiers et le rapport de gestion, qui sont publiés sur une base trimestrielle et annuelle, fournissent quantité d'information sur les revenus et les dépenses de l'APGL.

Ces documents sont disponibles à www.glp-a-apgl.com.

2. VOLUMES DE TRAFIC ET D'AFFECTATIONS

Pour établir les prévisions financières des années à venir, l'APGL s'appuie sur des renseignements provenant de différentes sources, comme des discussions avec les intervenants de l'industrie, les communiqués maritimes et les bulletins d'information. Ces renseignements sont ensuite comparés aux données historiques de trafic et aux nouvelles tendances qui ont fait surface au cours de l'année précédente. La capacité de l'APGL à prévoir avec précision le trafic sur les Grands Lacs demeure un problème car l'industrie dispose de très peu de prévisions à partager pour le prochain exercice financier. Le tableau ci-après montre qu'il y a eu des écarts importants entre le nombre réel et le nombre prévu d'affectations au cours des dix dernières années.

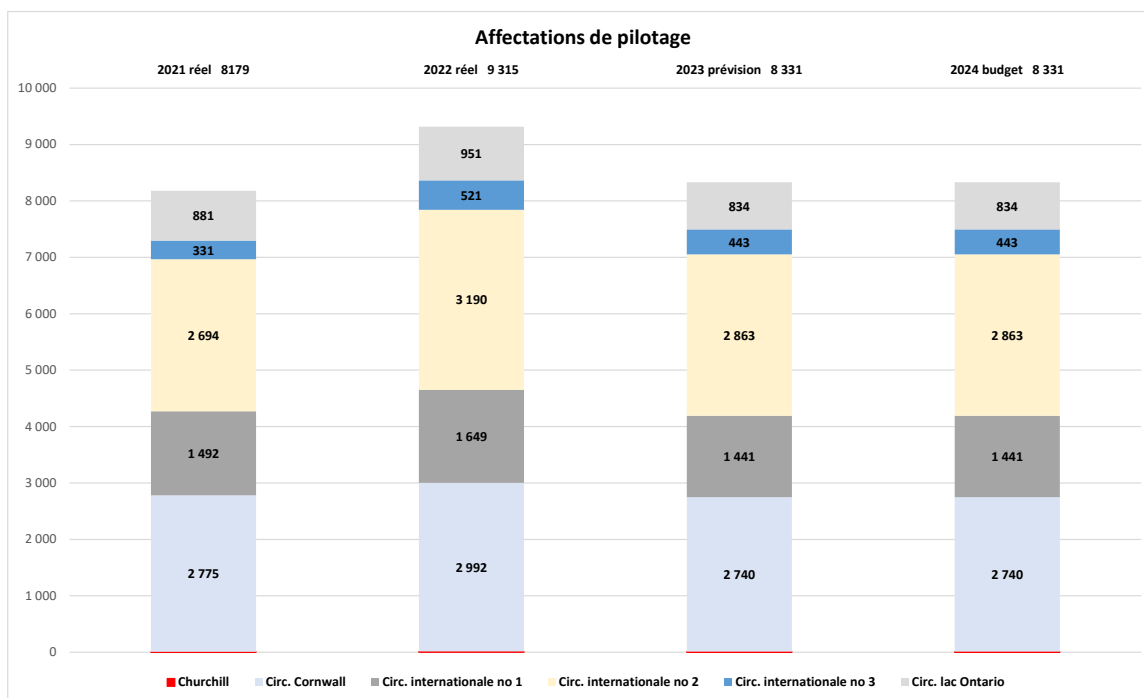
	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Nombre réel d'affectations*	9 315	8 179	9 061	9 928	8 798	7 636	7 020	7 166	7 462	6 403
Nombre prévu d'affectations*	9 616	9 105	8 084	8 076	7 700	7 067	6 700	6 531	6 100	6 100
Écart	3,1%	10,2%	12,1%	22,9%	14,3%	8,1%	4,8%	9,7%	22,3%	5,0%

* Nombre d'affectations pendant la saison de navigation, sans compter le travail au cours de l'hiver.

En 2023, la tendance indique que le trafic a diminué par rapport à l'année précédente, avec des affectation en baisse de 11%. Plus précisément, il y a une diminution de 11 % d'affectations aux navires étrangers et de 5 % aux navires canadiens. Par type de cargaison, il y a une diminution de 9 % d'affectations à des vraquiers, de 8 % à des pétroliers et autres navires-citernes, et de 15 % à des navires de marchandises diverses. Compte tenu du ralentissement observé du trafic cette année et des incertitudes de l'économie mondiale qui pourraient avoir une incidence sur l'APGL, nous prévoyons un total de 8 331 affectations en 2023. Cette prévision signifie une diminution de 11 % des affectations par rapport à l'année précédente.

L'APGL prévoit le même nombre d'affectations, soit 8 331, en 2024 (à l'exclusion de tout travail au cours de l'hiver).

Le tableau qui suit présente la répartition du nombre d'affectations par circonscription.



3. SITUATION FINANCIÈRE DE L'APGL PRÉVUE EN 2024

Se fondant sur le volume de trafic indiqué à la section 2, le budget préliminaire pour l'exercice 2024 indique des charges de 43,8 M\$. Le tableau qui suit montre en détail les montants qui devront être recouverts au cours de l'exercice 2024, comparativement aux années précédentes.

En milliers \$	Réel 2020	Réel 2021	Réel 2022	Prévision 2023	Budget 2024
Salaires et avantages sociaux des pilotes	27 955	25 931	31 544	31 241	29 593
Transport et déplacements	3 687	3 666	3 548	8 037	3 829
Services de bateaux-pilotes	2 282	2 013	2 441	2 683	2 785
Autres services et coûts liés au pilotage	830	958	1 061	938	967
Salaires et avantages sociaux du personnel opérationnel	1 668	1 820	1 868	2 267	2 438
Salaires et avantages sociaux du personnel administratif	1 056	1 323	1 562	1 703	1 845
Services professionnels	551	509	686	1 584	1 086
Amortissement	361	281	365	350	423
Autres dépenses	667	420	371	545	670
Frais administratifs de Transports Canada	158	202	317	158	161
	39 214	37 123	43 763	49 506	43 796

Les revenus en 2024 devraient totaliser 45,0 M\$ et l'excédent d'exploitation est estimé à 1,2 M\$.



Analyse des coûts

Les charges de fonctionnement globales pour l'exercice 2024 devraient diminuer de 5,7 M\$ par rapport aux résultats prévus pour 2023. Cette réduction est principalement attribuable à une charge exceptionnelle de 4,5 M\$ en 2023. Des explications détaillées sont fournies ci-dessous :

1. Les salaires et avantages sociaux des pilotes devraient diminuer de 1,6 M\$ en 2024 grâce à des changements attendus par suite des nouvelles conventions collectives des pilotes.
2. Les frais de transport et de déplacement devraient diminuer de 4,2 M\$ au cours de l'exercice 2024. Cette diminution est liée aux frais ponctuels de 4,5 M\$ encourus en 2023. Après ajustement pour tenir compte de ces frais ponctuels, les dépenses devraient augmenter de 292 000 \$. Cette augmentation est principalement attribuable à l'augmentation de l'IPC et aux augmentations contractuelles.
3. Les services de bateaux-pilotes devraient augmenter de 102 000 \$ au cours de l'exercice 2024 en raison des augmentations contractuelles.
4. Les salaires et avantages sociaux du personnel opérationnel et administratif devraient augmenter de 312 000 \$ en raison de l'augmentation du nombre de postes.
5. Les honoraires professionnels devraient diminuer de 498 000 \$ au cours de l'exercice 2024.
6. Les autres dépenses devraient augmenter en raison de la hausse de l'IPC.
7. Les charges d'amortissement devraient augmenter en raison de nouveaux investissements en immobilisations.

Projets d'immobilisations

L'APGL s'attend à dépenser 1,2 M\$ à ce chapitre en 2024 et 2025.

Améliorations locatives

L'actuel bail de location des espaces à bureaux expire le 31 janvier 2024. Nous estimons qu'il faudra 400 000 \$ pour le coût de l'analyse immobilière, les frais de courtage et d'éventuelles améliorations locatives.

Matériel informatique et de communication

Les Unités portables d'aide au pilotage sont des outils précieux pour aider les pilotes à prendre des décisions en matière de navigation. L'APGL considère ces unités comme une aide essentielle à la réalisation de son objectif de dispenser des services de pilotage de façon économique, fiable et sécuritaire. Les unités ont été remplacées au début de la saison de navigation 2022.

L'APGL travaille avec un consultant externe en technologie de l'information pour introduire des mesures de cybersécurité améliorées. Ces mesures comprennent la surveillance des menaces potentielles, la prévention de l'hameçonnage, la formation de sensibilisation à la cybersécurité, les simulations d'hameçonnage et les rapports sur le web clandestin. L'APGL entend continuer à améliorer sa cybersécurité au cours des prochaines années. Elle devra en plus renouveler une partie de son matériel. Ainsi, l'APGL estime que 400 000 \$ seront nécessaires pour renouveler et mettre à niveau le matériel informatique au cours de 2024 et 2025.



Logiciels

L'APGL doit mettre à jour ou remplacer ses systèmes de facturation, de répartition et financiers. Elle préparera en 2024 une analyse préliminaire de ses besoins. À ce stade, il est trop tôt pour déterminer avec certitude le coût de la mise à jour de ces systèmes. Nous estimons toutefois qu'un minimum de 1,7 M\$ sera nécessaire.

Analyse des opérations

Notre principal objectif opérationnel est de fournir des services de pilotage sécuritaires. Nous sommes heureux d'annoncer que nous avons atteint en 2022 notre objectif de fournir des services de pilotage avec un taux de 99,9 % d'affectations sans incident.

Notre objectif opérationnel quotidien est de trouver un équilibre entre la demande de services de pilotage sécuritaires et efficaces et l'offre de ressources disponibles. L'APGL a réalisé 9 388 affectations de pilotage en 2022, soit une baisse de 13 % par rapport à 2021. Le nombre d'affectations par pilote (la mesure de la charge de travail) a varié de 8 %, ce qui se traduit par 141 affectations par pilote en 2022, comparativement à 130 en 2021.

Le nombre d'heures de retard aux navires en raison du manque de pilotes pendant la saison de navigation a diminué de 3 %, atteignant 3 802 heures. Ce nombre est encore élevé, mais l'APGL a réussi à enregistrer cette réduction malgré la hausse du nombre d'affectations et un effectif de pilotes limité. Pour nous assurer que nous avons l'effectif approprié de pilotes pour répondre à la demande et pour assurer des gains d'efficacité, notre objectif demeure un chiffre plus raisonnable de 115-120 affectations par pilote, ce qui devrait réduire les retards et les coûts de pilotage étant donné que les affectations réalisées en temps supplémentaire seraient réduites.

En même temps, nous avons continué de faire face au problème du nombre limité de pilotes qualifiés, une situation qui contraste fortement avec notre contexte opérationnel historique où le nombre de pilotes était stable et le roulement limité. Les facteurs contributifs à ce changement comprennent l'augmentation – et l'augmentation prévue – du départ à la retraite de pilotes et une difficulté de recrutement à l'échelle de l'industrie. Pour y remédier, nous continuons de concentrer nos efforts sur la planification de la relève et le recrutement de pilotes.

4. TRÉSORERIE ET AUTONOMIE FINANCIÈRE

L'APGL tente depuis 2003 d'éliminer son déficit accumulé. Dans le cadre de sa stratégie révisée de 2020 visant à permettre d'atteindre l'autonomie financière, elle a adopté une méthode axée sur un recouvrement ciblé des coûts, au lieu de la traditionnelle méthode de rajustements tarifaires généraux. Cette stratégie a contribué à ce que l'APGL déclare un excédent à la fin de l'exercice 2021. Ce résultat faisait suite à une décision favorable de l'Office des transports du Canada concernant l'avis d'opposition que la Fédération maritime avait déposé à l'égard des modifications apportées aux redevances de pilotage de 2020 et de 2021 par l'APGL.

Pour l'avenir, l'objectif financier de l'APGL est de générer un excédent annuel suffisant pour maintenir une réserve raisonnable sur une base continue. Pour atteindre cet objectif, elle élabore des stratégies de redevances de pilotage annuelles pour couvrir ses dépenses opérationnelles tout



en contenant les coûts du pilotage. L'APGL est déterminée à maintenir une réserve raisonnable afin d'assurer qu'elle pourra soutenir ses activités en cas de réductions importantes du trafic ou lors de situations imprévisibles. Afin d'assurer une gestion efficace de la réserve, elle mettra à jour ses infrastructures de gestion financière existantes et en introduira de nouvelles, de manière à assurer que les fonds sont gérés et affectés de façon appropriée.

L'état réel et projeté de la situation financière est décrit ci-dessous.

En milliers \$	2022	2023	2024
	Réel	Prévision	Budget
ACTIFS			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	19 130	16 245	9 909
Placements	0	0	5 000
Clients et autres créances	6 545	6 306	6 587
Frais payés d'avance	71	71	71
À court terme	25 746	22 622	21 567
Immobilisations corporelles	885	633	925
Immobilisations incorporelles	54	20	6
Actifs au titre de droits d'utilisation	70	5	540
À long terme	1 009	659	1 471
Total	26 755	23 281	23 038
PASSIF			
Salaires et avantages sociaux à payer	15 982	17 606	16 938
Autres créditeurs et charges à payer	1 675	3 419	2 277
Avantages sociaux du personnel	220	221	181
Obligation locative	85	0	52
À court terme	17 962	21 246	19 447
Avantages sociaux du personnel	1 564	1 201	1 025
Obligation locative	0	0	498
À long terme	1 564	1 201	1 523
Total	19 526	22 447	20 970
CAPITAUX PROPRES			
Surplus accumulé	7 229	834	2 067
Total du passif et des capitaux propres	26 755	23 281	23 038



5. RÉVISION PROPOSÉE DES TAUX DE REDEVANCES DE PILOTAGE

Les redevances de pilotage proposées pour 2024 sont fondées sur celles de 2023.

Les objectifs financiers associés aux rajustements de redevances sont les suivants :

- Adjustment des taux pour refléter l'impact des changements de trafic;
- Percevoir des redevances de pilotage équitables et raisonnables de façon à maintenir l'autonomie financière;
- Poursuivre le recrutement et la formation d'un nombre suffisant d'apprentis-pilotes, vu la pénurie actuelle de pilotes;
- Les dépenses d'investissement nécessaires pour remplacer les logiciels et le matériel informatique obsolètes; et
- Constituer une réserve raisonnable pour les dépenses futures et les éventualités.

Les rajustements de redevances envisagés pour 2024 tiennent compte de ce qui suit :

- Le nombre d'affectations indiqué à la section 2 du présent Document;
- Les dépenses fondées sur le nombre d'affectations et les obligations contractuelles décrites à la section 3 du présent Document;
- Les autres sources de revenus;
- Les rentrées de fonds et l'autonomie financière décrites à la section 4 du présent Document;
- Les taux nécessaires pour satisfaire à toutes les étapes ci-dessus.

Calculs des taux de base et détermination des redevances de pilotage pour l'exercice 2024

Pour déterminer les rajustements nécessaires aux redevances de pilotage pour l'exercice 2024, l'APGL compare les recettes prévues avec les montants à recouvrer (charges, dépenses en capital et réserves). Ses activités et procédures budgétaires connexes sont réexaminées chaque année et s'appuient en grande partie sur l'information qu'elle reçoit lors de consultations avec les intervenants.

Pour les taux réguliers à compter du 22 mars 2024, l'APGL propose des révisions visant à augmenter les revenus de 1,9 M\$, se fondant sur des projections raisonnables et prudentes du trafic maritime prévu pour son exercice 2024.



Les ajustements tarifaires par circonscription sont résumés ci-après :

Redevances de pilotage

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

		Facturation		2024 VS
		Redevance 2023	Redevance 2024	2023
		A	B	Augmentation A/B
REDEVANCES DE BASE POUR SERVICES DE PILOTAGE (écluses, distances, périodes, déplacements, minimums)				
CIRC. DE CORNWALL	Voyage entre la limite est de la circonscription de Cornwall et Cornwall ou la station d'embarquement des pilotes près de Saint-Régis (Québec)	6 883 \$	7 193 \$	4,5%
	Si un navire ne franchit pas toute la circonscription, les redevances suivantes sont à payer:			
	(a) redevance de base le mille terrestre; plus	52,60 \$	54,97 \$	4,5%
	(b) redevance de base pour chaque écluse franchie; et	880 \$	920 \$	4,5%
	(c) redevance de base minimale	1 771 \$	1 851 \$	4,5%
	Redevance de base pour un déplacement	2 652 \$	2 771 \$	4,5%
CIRC. INTERNATIONALE NO 1	Redevance de base le mille terrestre	45,05 \$	47,08 \$	4,5%
	Redevance de base pour chaque écluse franchie	601 \$	628 \$	4,5%
	Redevance minimale pour un voyage direct dans la circonscription	1 315 \$	1 374 \$	4,5%
	Redevance maximale pour un voyage direct dans la circonscription	5 776 \$	6 036 \$	4,5%
	Redevance de base pour un déplacement	1 984 \$	2 073 \$	4,5%
CIRC. LAC ONTARIO	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	1 556 \$	1 626 \$	4,5%



		Facturation		2024 VS	
		Redevance	Redevance	2023	
		2023	2024	Augmentation	
		A	B	A/B	
REDEVANCES DE BASE POUR SERVICES DE PILOTAGE (écluses, distances, périodes, déplacements, minimums)					
CIRC. INTERNATIONALE NO 2	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	137,57 \$	143,76 \$	4,5%	
	(b) redevance de base pour chaque écluse franchie; et	511 \$	534 \$	4,5%	
	(c) redevance de base minimale	1 710 \$	1 787 \$	4,5%	
	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	3 155 \$	3 297 \$	4,5%	
	(b) pour la partie de la traversée entre la limite sud du canal et l'écluse 7	3 155 \$	3 297 \$	4,5%	
	CIRCSCRIPTION INTERNATIONALE NO 2	* entre le haut-fond Southeast et Toledo ou tout point sur le lac Érié à l'ouest du haut-fond Southeast	3 373 \$	3 525 \$	4,5%
		* entre des points sur le lac Érié à l'ouest du haut-fond Southeast	1 992 \$	2 082 \$	4,5%
*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		5 867 \$	6 131 \$	4,5%	
* entre le haut-fond Southeast et Détroit, Windsor ou tout point sur la rivière Détroit		3 373 \$	3 525 \$	4,5%	
* entre le haut-fond Southeast et le bateau-pilote de Détroit		2 442 \$	2 552 \$	4,5%	
* 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		6 801 \$	7 107 \$	4,5%	
* 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		4 380 \$	4 577 \$	4,5%	
* entre Toledo ou tout point sur le lac Érié à l'ouest du haut-fond Southeast et le bateau-pilote de Détroit		3 373 \$	3 525 \$	4,5%	
* entre Détroit, Windsor ou tout point sur la rivière Détroit et tout point sur la rivière Détroit		1 992 \$	2 082 \$	4,5%	
*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		4 415 \$	4 614 \$	4,5%	
* entre le bateau-pilote de Détroit et tout point sur la rivière Sainte-Claire		4 415 \$	4 614 \$	4,5%	
* entre le bateau-pilote de Détroit et le point d'embarquement de Port Huron		3 427 \$	3 581 \$	4,5%	
*entre des points sur la rivière Sainte-Claire		1 992 \$	2 082 \$	4,5%	
* entre le point d'embarquement de Port Huron et tout point sur la rivière Sainte-Claire		2 442 \$	2 552 \$	4,5%	
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		1 298 \$	1 356 \$	4,5%	
* 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		2 551 \$	2 666 \$	4,5%	



		Facturation		2024 VS
		Redevance	Redevance	2023
		2023	2024	Augmentation
		A	B	A/B
REDEVANCES DE BASE POUR SERVICES DE PILOTAGE (écluses, distances, périodes, déplacements, minimums)				
CIRCONSCRIPTION INTERNATIONALE NO 3	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)	4 657 \$	4 867 \$	4,5%
	(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)	3 900 \$	4 076 \$	4,5%
	(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)	1 754 \$	1 833 \$	4,5%
	(d) redevance de base pour un déplacement	1 754 \$	1 833 \$	4,5%
	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	936 \$	978 \$	4,5%	

b. Redevances pour retenue et retards – hausse de 4,5 %

- Redevance horaire pour retenue et retards : 216 \$
- Redevance maximale à payer pour une retenue ou un retard, par période de 24 heures : 5 192 \$

c. Redevances pour annulations – hausse de 4,5 %

- Redevance horaire pour annulations : 216 \$
- Redevance de base à payer pour chaque manœuvre annulée, dans l'une ou l'autre circonscription : 2 466 \$

d. Redevances pour voyages hors limites – hausse de 4,5 %

- Redevance de base : 670 \$

e. Redevances pour relève du pilote – hausse de 6 \$ pour Cornwall et de 7 \$ pour la circ. n° 2

- Redevance de base pour la circonscription de Cornwall : 148 \$
- Redevance de base pour la circonscription n° 2 : 172 \$

f. Redevances pour le financement des bateaux-pilotes – hausse de 4,5 %

- Redevance de base pour les circonscriptions n^{os} 1 et 2, et du lac Ontario : 340 \$
- Redevance de base pour la circonscription n° 3 : 105 \$

g. Redevance pour accostages, appareillages et arrêts – hausse de 4,5 %

- Redevance de base pour toutes les circonscriptions : 1 324 \$



- h. Redevances pour demande de services de pilotage - court préavis – hausse de 4,5 %**
- Redevance de base : 4 215 \$
- 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^{er} 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 : 34 \$



6. JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION PAR RAPPORT AUX PARAMÈTRES

Les paramètres qui régissent l'établissement de nouvelles redevances ou la révision de redevances existantes par l'APGL sont énoncés à l'article 33.2 de la *Loi sur le pilotage*. Chacun des paramètres est présenté ci-dessous en italiques, suivi d'une explication de la façon dont l'Avis se conforme au paramètre en question.

33.2 (1) a) Les redevances de pilotage sont établies et révisées conformément à une méthode de calcul claire qui a été établie et publiée par l'APGL, et qui énonce les conditions applicables à ces redevances;

La méthode, qui est reflétée dans le présent Document et dans l'Avis, a été publiée tel que requis sur le site web de l'APGL en vertu de l'article 33.2 de la *Loi sur le pilotage*. Se fondant sur ces renseignements, toute personne assujettie aux redevances de l'APGL peut calculer le montant qui serait à payer 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;

Les redevances de l'APGL sont structurées de sorte que la sécurité ne risque pas d'être affectée. Étant donné que les services de pilotage sont obligatoires pour tous les navires d'une jauge brute supérieure à 1 500 et pour les navires étrangers d'une longueur supérieure à 35 mètres lorsqu'ils se trouvent dans la zone de pilotage obligatoire de l'APGL, les usagers n'ont d'autre choix que d'utiliser les services d'un pilote, sauf si le navire est sous la conduite d'un titulaire de certificat de pilotage valide. Les redevances de pilotage sont structurées principalement selon les dimensions du navire, qui sont inaltérables et ne changent donc pas d'un voyage à l'autre. Les redevances de base ont été élaborées en tenant compte de la spécificité et de la complexité de chaque circonscription. En outre, la structure des redevances est telle qu'elles ne peuvent pas être évitées ou diminuées en ajustant les opérations d'une manière qui réduit la sécurité.

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 redevances révisées qui sont proposées pour une affectation ne font pas la distinction entre un navire canadien et un navire 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 redevances proposées sont basées sur une allocation de charges de fonctionnement et de coûts en capital, qui permettent à l'APGL de remplir sa mission et de réaliser son autonomie financière. Les redevances établies par l'APGL lui permettent de remplir son mandat tout en étant équitables et raisonnables.

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;

Pour l'avenir, l'objectif financier de l'APGL est de générer un excédent annuel suffisant pour maintenir une réserve raisonnable sur une base continue. Pour atteindre cet objectif, elle élabore des stratégies de redevances de pilotage annuelles pour couvrir ses dépenses opérationnelles tout



en contenant les coûts du pilotage. L'APGL est déterminée à maintenir une réserve raisonnable afin d'assurer qu'elle pourra soutenir ses activités en cas de réductions importantes du trafic ou lors de situations imprévisibles.

7. COÛT DES SERVICES

L'APGL comptabilise les coûts pour chaque circonscription où des services de pilotage sont dispensés, et ce, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS). Il y a actuellement six centres de services qui représentent les cinq circonscriptions et le port de Churchill. La majorité des coûts sont directement attribuables aux services de pilotage directement associés au centre de services. Les pilotes sont brevetés pour des circonscriptions spécifiques, les services et installations de bateaux-pilotes sont localisés, et les autres coûts sont générés par des affectations de pilotage spécifiques. Les coûts partagés comprennent les frais administratifs généraux, les coûts du centre de répartition et les coûts de formation. Ces coûts sont imputés aux centres de service et comptabilisés par activité.

a) Méthode de répartition des coûts

Pour déterminer les redevances et mesurer les résultats qui en découlent, les coûts directs pour les ressources mises à la disposition de la circonscription sont appliqués au centre de services en question. Ces coûts comprennent :

- Les salaires et avantages sociaux des pilotes;
- Les services de bateaux-pilotes;
- Les autres services fournis par des tiers (transport terrestre, relève du pilote);
- Le matériel de communication et autres équipements spécialisés;
- Les autres dépenses ou activités spécifiques à la circonscription.

b) Processus de répartition des coûts

Les budgets directement alloués aux centres de services sont préparés en fonction de ce qui suit :

- Le nombre d'affectations de pilotage prévu par circonscription et par catégorie de navires. L'APGL compte sur plusieurs sources d'information pour prévoir le volume de trafic; ainsi, les tendances des années antérieures sont combinées aux changements dans certaines branches d'activité, aux mouvements d'expansion ou de contraction annoncés ou prévus, et à la situation économique générale;
- Les changements planifiés dans l'effectif de pilotes et d'apprentis-pilotes;
- Les activités planifiées en fonction des prochains objectifs, initiatives et stratégies de l'APGL;
- Les modifications et engagements contractuels ou le taux d'inflation prévu, tenant compte des inducteurs de coûts (c'est-à-dire fondés sur les activités de pilotage prévues).

Les budgets visant les frais administratifs et de fonctionnement généraux sont préparés en fonction de ce qui suit :

- Les changements planifiés dans l'effectif de répartiteurs et de personnel administratif;
- Les activités planifiées en fonction des prochains objectifs, initiatives et stratégies de l'APGL;



- Les coûts réels de l'année précédente, rajustés pour tenir compte des modifications et engagements contractuels ou du taux d'inflation prévu;
- L'amortissement et les frais de financement associés au budget en immobilisations.

Les coûts administratifs et de fonctionnement généraux sont ensuite répartis entre les centres de services selon les ressources et le volume d'activité de chacun d'eux.

8. INTERPRÉTATION

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 lorsque, après qu'un pilote s'est présenté à un point d'embarquement désigné, l'appareillage du navire est retardé d'au moins trois heures;

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 un taux fixe sans coefficient de pondération :

- Redevances pour relève du pilote;
- Recouvrement des frais de financement des bateaux-pilotes;
- Accostages, appareillages et arrêts;
- Court préavis;
- Dépenses de déplacement des 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 :

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



9. CONSULTATIONS

L'APGL s'assurera que les principaux usagers de services de pilotage ont été pleinement consultés avant d'entreprendre tout remaniement important de ses services.

Des consultations sous différentes formes ont eu lieu avec les parties concernées tout au long de 2023. Des sessions de consultation formelles ont été tenues en personne ou par vidéoconférence avec les intervenants suivants :

- La Fédération maritime du Canada;
- La Chambre de commerce maritime.

Fédération maritime du Canada

Le principal intervenant de l'APGL est la Fédération maritime du Canada, puisqu'elle représente les propriétaires et armateurs des navires battant pavillon étranger qui sont tenus par la loi de faire appel aux services de pilotage de l'APGL lorsqu'ils voyagent dans le réseau des Grands Lacs. Elle représente approximativement 80-85 % de la clientèle de l'APGL. Une session de consultation a été tenue avec celle-ci le 28 novembre 2023.

Chambre de commerce maritime

L'autre intervenant principal de l'APGL est la Chambre de commerce maritime, qui représente les propriétaires et armateurs des navires battant pavillon canadien. Bien que la majorité des navires canadiens ne font pas appel aux services de pilotage de l'APGL (ils choisissent plutôt de faire appel à des titulaires de certificat de pilotage), environ 10 des 70 navires canadiens de la Chambre de commerce sont des navires-citernes qui demandent les services d'un pilote. La Chambre de commerce représente approximativement 15-20 % de la clientèle de l'APGL. Une session de consultation a été tenue avec celle-ci le 30 novembre 2023.

Présentations

Dans le cadre des réunions de consultation, l'APGL a présenté ses résultats financiers de 2023, une mise à jour sur ses initiatives de recrutement pour faire face à la pénurie actuelle de pilotes et ainsi mieux répondre à la présente demande de services de pilotage, et ses objectifs et stratégies en matière de redevances de pilotage proposées pour 2024. Les intervenants ont indiqué sans exception que leurs principales préoccupations sont les nombreux retards aux navires et les coûts élevés des redevances de pilotage.



10. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'AVIS ET LES OBSERVATIONS PRÉSENTÉES À L'APGL

Les présents Détails et principes sont disponibles en ligne et peuvent être téléchargés à partir du site web de l'APGL <https://www.glpa-apgl.com/>.

Des renseignements sur les redevances existantes sont également disponibles sur le site web de l'APGL. Des exemplaires additionnels de cet Avis sont disponibles en communiquant avec l'APGL :

Par la poste : Antony Sebastiampillai, CPA
 Directeur des finances
 Administration de pilotage des Grands Lacs
 202, rue Pitt, 2^e étage
 C.P. 95
 Cornwall (Ontario) K6H 5R9

Par courriel : apillai@glpa-apgl.com

Par télécopieur : 613-932-3793

Par téléphone : 613-933-2991, poste 207