



**ANNONCE DES
REDEVANCES DE PILOTAGE RÉVISÉES
2024**

22 JANVIER 2024

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 2024. Il s'agit notamment des redevances suivantes :

- a. Redevances de base pour services de pilotage – **hausse de 4,5 %**
- b. Redevances pour retenue et retards – **hausse de 4,5 %**
- c. Redevances pour annulations – **hausse de 4,5 %**
- d. Redevances pour voyages hors limites – **hausse de 4,5 %**
- e. Redevances pour relève du pilote – **hausse de 6 \$ pour circ. de Cornwall et de 7 \$ pour la circ. n° 2**
- f. Redevances pour le financement des bateaux-pilotes – **hausse de 4,5 %**
- g. Redevance pour accostages, appareillages et arrêts – **hausse de 4,5 %**
- h. Redevance pour demande de services de pilotage - court préavis – **hausse de 4,5 %**
- 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 2023. Ces redevances de pilotage entreront en vigueur le 22 mars 2024.

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 ("la Fédération") - voir l'annexe A. 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 2024, telles qu'énoncées dans les documents Avis et Détails et principes, publiés le 20 décembre 2023. Les motifs de l'Administration sont exposés ci-dessous.

Augmentation des tarifs de service : L'augmentation de 4,5 % des tarifs de service est une décision stratégique pour assurer la viabilité financière et l'efficacité opérationnelle de l'Administration, surtout en tenant compte des défis économiques et de l'augmentation des coûts opérationnels due à l'inflation au Canada (6,8 % en 2022 et 3,9 % en 2023). Cette augmentation, bien qu'elle soit en accord avec notre mandat de financement autonome, est également une mesure raisonnable pour maintenir des services de pilotage de haute qualité dans ces conditions économiques.

Nous reconnaissons les préoccupations soulevées par la Fédération concernant la charge unique de 4,5 millions de dollars. Cette charge était nécessaire pour que l'Administration ajuste ses processus et assure la conformité avec les réglementations fiscales pertinentes. Bien que nous comprenions la réticence de la Fédération, cette étape était cruciale pour maintenir notre intégrité opérationnelle et respecter nos responsabilités fiscales. Nous apprécions votre compréhension et nous nous engageons à gérer nos finances avec transparence et responsabilité.

Surcharge pour les apprentis pilotes : La surcharge pour les apprentis pilotes est une partie essentielle de notre stratégie de recrutement de pilotes et de planification de la relève, particulièrement en raison du nombre élevé de départs à la retraite de pilotes ces dernières années. L'Administration s'engage à embaucher suffisamment de pilotes pour remplacer les retraités et pour augmenter notre effectif, garantissant ainsi un nombre suffisant de pilotes pour gérer le trafic efficacement. À la suite d'une récente

révision et mise à jour de notre processus de recrutement, nous avons recruté avec succès des pilotes dans tous les districts. L'Administration reconnaît les commentaires de la Fédération sur l'efficacité de cette surcharge et sa suggestion de remboursement. L'Administration réévaluera cette surcharge à l'avenir, en tenant compte de l'impact des nouveaux accords collectifs conçus pour inciter au recrutement et à la rétention. Notre objectif reste de maintenir une main-d'œuvre de pilotes robuste tout en équilibrant les considérations financières et opérationnelles.

Livraison de service : En réponse aux préoccupations de la Fédération concernant la livraison de service et le taux d'amélioration des niveaux de service, l'Administration reconnaît que bien qu'il y ait eu des améliorations dans la réduction des retards, le niveau actuel reste une préoccupation importante. Notre engagement à améliorer la livraison de service est ferme, et cela se reflète dans les ajustements continus de nos conventions collectives avec les pilotes, visant à attirer et à retenir un nombre optimal de personnel qualifié. De plus, nous investissons continuellement dans des améliorations technologiques et opérationnelles pour répondre davantage à ces préoccupations de niveau de service et minimiser les retards. Notre objectif est de garantir que nos services soient non seulement efficaces et fiables, mais aussi progressivement alignés sur les besoins et les attentes évolutifs de l'industrie.

Processus de consultation : Nous reconnaissons les commentaires de la Fédération concernant le processus de consultation. Notre objectif est d'améliorer continuellement la communication avec toutes les parties prenantes. Pour la consultation de cette année, la réunion avec la Fédération a eu lieu le 28 novembre 2023. Suite à cette réunion, nous avons fourni des matériaux supplémentaires demandés par la Fédération. Les "Détails et principes concernant les tarifs de pilotage proposés pour 2024" ont été publiés le 20 décembre 2023. Bien que cela suive les pratiques passées, nous sommes ouverts à améliorer notre processus de consultation. À l'avenir, nous nous engageons à assurer une communication plus efficace et à fournir suffisamment de temps pour les commentaires et les analyses.

L'objectif financier et statutaire de l'Administration est de générer un excédent annuel suffisant pour maintenir une réserve raisonnable sur une base continue. À cette fin, l'augmentation prévue de 4,5 % est raisonnable, surtout si l'on tient compte de la récente augmentation sur 12 mois de l'indice des prix à la consommation (IPC) de 6,8 % enregistrée pour 2022 et de 3,9 % en 2023. Le fait de procéder à des augmentations progressives assurera une meilleure stabilité pour l'ensemble du secteur.

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 2024;
- (2) Interprétation.

1. RÉVISION DES REDEVANCES DE SERVICE

Les tableaux suivants présentent les redevances de pilotage de 2024 qui entreront en vigueur le 22 mars 2024. Ces hausses tarifaires sont nécessaires pour générer des revenus supplémentaires afin de recouper les coûts d'exploitation prévues en 2024 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		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. 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%	
	CIRCONSCRIPTION 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 : 5 184 \$

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°s 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. Redevance 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 \$

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 s'entend du déplacement d'un navire d'un endroit à un autre dans les limites d'un port, mais ne comprend pas un déplacement effectué uniquement au moyen des amarres du navire en vue de charger ou de décharger des marchandises ou de dégager un poste pour permettre à un autre navire de s'y amarrer;

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'Arviat (anciennement 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'Arviat; 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 Arviat 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.

January 19, 2024

Antony Sebastiampillai
Chief Financial Officer
Great Lakes Pilotage Authority
202 Pitt Street, 2nd Floor
Cornwall ON K6H 5R9
Par courriel à apillai@glpa-apgl.com

Objet : Avis sur les tarifs de pilotage proposés pour 2024, 20 décembre 2023

Cher M. Sebastiampillai,

La Fédération maritime du Canada, qui représente les propriétaires, opérateurs et agents de navires océaniques naviguant entre les ports canadiens et étrangers, soumet les commentaires suivants en réponse à l'avis de l'Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL) sur les tarifs de pilotage proposés, daté du 20 décembre 2023.

Augmentations des tarifs de service

La Fédération s'oppose fermement à l'augmentation de 4,5 % prévue par l'APGL. Selon les informations présentées à la Fédération, ce niveau d'augmentation est nécessaire pour répondre aux engagements financiers actuels et futurs. Cependant, il convient de noter que l'APGL a été dans des positions financières saines dans le passé, mais de manière constante, ces positions fortes s'érodent pour une raison ou une autre.

Cela a été encore le cas en 2023, lorsque l'APGL aurait terminé l'année dans une position financière exceptionnellement forte si elle n'avait pas été confrontée à une anomalie de paiement unique de 4,5 millions de dollars. Il convient de noter que cette "charge unique" n'était pas le résultat de facteurs échappant au contrôle de l'APGL, mais d'un facteur résultant d'une erreur de gestion. L'industrie ne devrait pas être censée absorber de tels coûts.

La Fédération exhorte une fois de plus fortement l'APGL à reconsidérer l'augmentation proposée de 4,5 % en faveur d'un montant inférieur, qui permettrait encore à l'APGL de remplir ses obligations financières, mais avec un excédent de fin d'année inférieur pour 2024, et ne pas transmettre l'intégralité de l'impact du paiement unique à l'industrie.

Il est à noter que la surcharge de 5 % pour les apprentis pilotes reste en place pour 2024. Étant donné que l'intention de cette surcharge n'a pas produit de résultats significatifs (c'est-à-dire recruter plus de pilotes) et compte tenu du nouvel accord collectif qui a été conçu pour inciter au recrutement et à la rétention des pilotes, cette surcharge devrait être immédiatement supprimée. La Fédération affirme en outre que tous les fonds collectés à ce jour au titre de cette surcharge devraient être quantifiés à l'industrie, en vue de fournir un remboursement complet à l'industrie en raison de son manque d'efficacité.

Livraison de service :

Alors que les tarifs de service continuent d'augmenter, l'industrie ne constate pas une amélioration appropriée des niveaux de service. Bien que les données présentées par l'APGL montrent une certaine amélioration en matière de retards, il faut noter que le niveau de ces retards reste inacceptable et continue de coûter des millions de dollars annuellement à l'industrie.

Consultation :

La Fédération souhaite s'exprimer en réponse à certaines déclarations faites dans la section 9 des Détails et Principes Concernant les Tarifs de Pilotage Proposés pour 2024 du 20 décembre 2023 de l'APGL. En particulier, la consultation formelle qui a eu lieu le 28 novembre 2023 s'est déroulée à l'insistance et à la demande de la Fédération. Il n'y avait eu aucune communication de l'APGL concernant des questions financières très importantes liées à un accord collectif spécifique dont la Fédération avait été informée par un tiers (une entreprise membre de la Fédération sans activité commerciale avec l'APGL). De plus, la date de cette réunion n'a pas permis un temps adéquat pour des questions de suivi et des analyses, avant que l'APGL n'émette son avis le 20 décembre. Par conséquent, la Fédération considère que le processus de consultation était gravement insuffisant de la part de l'APGL et n'a pas respecté l'intention énoncée dans la législation.

[Original signé]

Chris Hall

Président et chef de la direction