



**DÉTAILS ET PRINCIPES DES REDEVANCES
DE PILOTAGE PROPOSÉES
2025**

20 DÉCEMBRE 2024



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 2024 (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 2025.

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 2025.

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 2025*
- 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) *Définitions et interprétation*
- 9) *Consultations*
- 10) *Renseignements concernant l'Avis et les observations présentées 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 dirigée 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 obligatoire. 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 permettre à l'Administration de maintenir une cote de crédit appropriée;



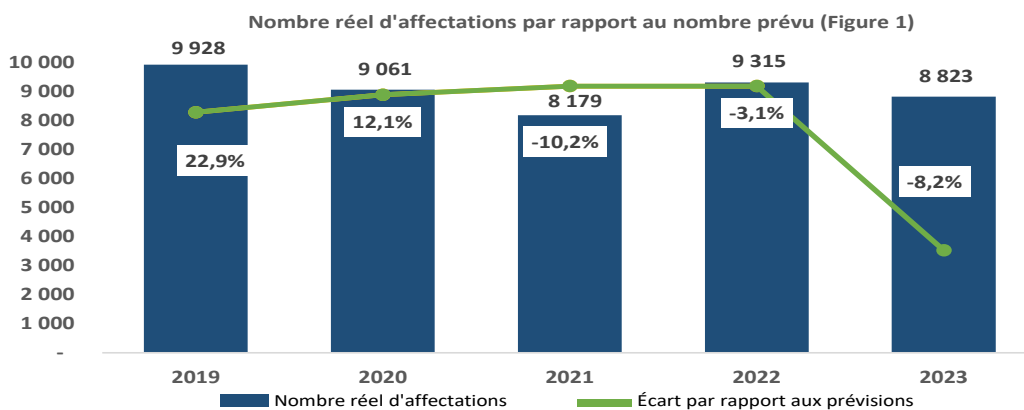
- f. les obligations fiscales;
- g. les paiements versés au ministre dans le but de défrayer les coûts d'exécution de la *Loi sur le pilotage*, notamment l'élaboration de règlements et l'application de cette loi;
- h. les réserves raisonnables pour les dépenses futures et les éventualités;
- i. les autres 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 l'adresse www.glpa-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 graphique ci-après montre qu'il y a eu des écarts importants entre le nombre réel et le nombre prévu d'affectations au cours des cinq dernières années.

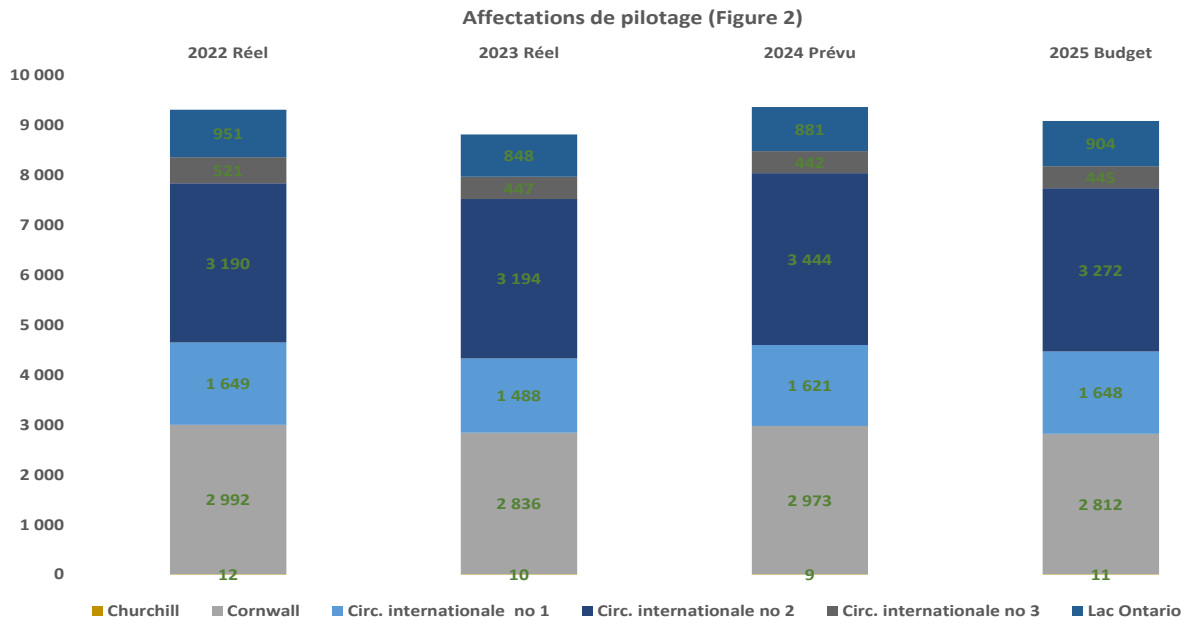


En 2024, le trafic a montré une tendance à la hausse par rapport à l'année précédente (voir Figure 2), avec une augmentation de 5 % du total des affectations. Cela comprend une augmentation de 6 % des affectations aux navires étrangers et de 4 % aux navires canadiens. Par type de navire, les vraquiers et les navires-citernes ont chacun augmenté de 11 %, tandis que les navires de marchandises générales ont diminué de 4 %. Nous prévoyons un total de 9 370 affectations en 2024, ce qui représente une augmentation de 6,2 % par rapport à l'année précédente.

Se fondant sur une moyenne sur six ans, avec une croissance additionnelle de 2,3 % tirée du taux de croissance moyen sur 10 ans, l'APGL anticipe pour 2025 une année similaire à 2024. Nous prévoyons un total de 9 092 affectations, excluant les travaux d'hiver. Compte tenu des incertitudes entourant l'impact potentiel des récentes élections aux États-Unis sur la saison de navigation et la conjoncture économique en général, nous avons adopté une approche prudente dans nos prévisions.



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



3. SITUATION FINANCIÈRE DE L'APGL PRÉVUE POUR 2025

Basé sur le volume de trafic indiqué à la section 2, le budget préliminaire pour l'exercice 2025 indique des dépenses de 50,9 M\$. Le tableau qui suit montre en détail les montants qui devront être recouverts au cours de l'exercice 2025, comparativement aux années précédentes.

Dépenses en milliers \$	Réel 2021	Réel 2022	Réel 2023	Prévision 2024	Budget 2025
Salaires et avantages sociaux des pilotes	25 931	31 544	33 572	33 568	34 472
Transport et déplacements	3 666	3 548	8 132	4 425	4 523
Services de bateaux-pilotes	2 013	2 441	3 271	3 543	3 667
Autres services et coûts liés au pilotage	958	1 061	709	663	680
Salaires et avantages sociaux - personnel opérationnel	1 820	1 868	2 116	2 639	2 863
Salaires et avantages sociaux - personnel administratif	1 323	1 562	1 618	1 862	2 143
Services professionnels	509	686	1 336	984	1 069
Amortissement	281	365	380	332	335
Autres dépenses	420	371	847	905	922
Frais administratifs de Transports Canada	202	317	125	302	308
	37 123	43 763	52 105	49 222	50 982

Les revenus prévus en 2025 totalisent 51,9 M\$ et l'excédent accumulé devrait atteindre environ 2 M\$.



Analyse des coûts

Les charges de fonctionnement globales pour l'exercice 2025 devraient augmenter de 1,8 M\$ par rapport aux prévisions de 2024. Cette augmentation est principalement attribuable aux coûts supplémentaires pour soutenir les activités opérationnelles et administratives de base. Voici les explications détaillées de ces dépenses :

1. Salaires et avantages sociaux des pilotes : Une augmentation de 905 000 \$ est prévue pour l'exercice 2025. Cette hausse est attribuable à l'embauche de cinq nouveaux apprentis-pilotes et à l'impact des rajustements salariaux annuels. Ces ajouts sont essentiels pour répondre aux exigences opérationnelles.
2. Les frais de transport et de déplacement devraient augmenter de 98 000 \$ en 2025. Cette augmentation est principalement attribuable à l'augmentation de l'IPC et aux augmentations contractuelles.
3. Les services de bateaux-pilotes devraient augmenter de 124 000 \$ en 2025 en raison des augmentations contractuelles.
4. Les salaires et avantages sociaux du personnel opérationnel et administratif devraient augmenter de 506 000 \$ en raison de l'augmentation du nombre de postes.
5. Les honoraires professionnels devraient augmenter de 85 000 \$ en 2025.
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 915 000 \$ à ce chapitre en 2025.

Améliorations locatives

Le bail du siège social a expiré le 31 janvier 2024 et il comprenait une option de renouvellement de trois ans. L'APGL a exercé cette option, mais a également embauché un agent immobilier pour chercher un autre emplacement pour accueillir l'équipe en croissance. Il y a également la possibilité de négocier avec le propriétaire actuel au sujet d'un déménagement à un autre étage. Le coût est estimé à 500 000 \$ et couvre l'évaluation immobilière, les frais de courtage et les améliorations locatives potentielles. Ces mesures s'inscrivent dans le cadre des efforts stratégiques de l'APGL visant à garantir un espace et des ressources adéquats pour ses opérations en expansion.

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 actuelles ont été remplacées au début de la saison de navigation 2022 et on s'attend à ce qu'elles devront être remplacées à nouveau en 2027.

En 2023, l'APGL a retenu les services d'un fournisseur de services d'infogérance pour évaluer les risques organisationnels et a mis en œuvre des mesures de cybersécurité ciblées. Ces mesures comprennent la surveillance des menaces, la formation de sensibilisation à la cybersécurité et les



simulations d'hameçonnage à l'intention du personnel, ainsi que les rapports sur le web clandestin. Au dernier trimestre de 2024, l'APGL a entrepris d'intégrer ces processus à l'interne. En 2025, l'ensemble de l'infrastructure et des utilisateurs de l'APGL seront intégrés dans une plateforme commune d'identité, de sécurité et de conformité. L'APGL prévoit également renouveler et mettre à niveau son matériel informatique, elle estime que 375 000 \$ seront nécessaires à cet effet.

Logiciels

L'APGL reconnaît qu'il sera nécessaire d'améliorer ou de remplacer ses systèmes de facturation, de répartition et financiers, au coût approximatif de 320 000 \$. Afin de s'assurer que ces mises à jour ou remplacements répondent aux exigences opérationnelles, l'organisation prévoit effectuer une analyse préliminaire de ses besoins en 2025. Cette approche prudente aidera à aligner les nouveaux systèmes sur ses objectifs stratégiques et besoins opérationnels, tout en assurant une transition harmonieuse et efficace.

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 2024 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 prévoit réaliser 9 370 affectations de pilotage en 2024, soit une hausse de 6,2 % par rapport à 2023. Le nombre d'affectations par pilote (la mesure de la charge de travail) a augmenté de 8,4 %, ce qui se traduit par 138 affectations par pilote en 2024, comparativement à 128 en 2023.

À la fin de novembre, le nombre d'heures de retard aux navires en raison du manque de pilotes pendant la saison de navigation avait diminué de 46 % par rapport à 2023, totalisant 1 127 heures. Cette amélioration a été enregistrée malgré la hausse du nombre d'affectations et un effectif de pilotes limité. Pour nous assurer de répondre à la demande tout en maintenant l'efficacité, notre objectif est de réduire le nombre d'affectations par pilote à 115-120, ce qui devrait réduire les retards et les coûts de pilotage étant donné que le temps supplémentaire serait ainsi réduit.

Toutefois, nous continuons de faire face à des défis en raison d'un bassin limité de candidats qualifiés, un problème qui contraste avec notre environnement historique de stabilité du nombre de pilotes et de faible taux de roulement. Parmi les facteurs contributifs, mentionnons le nombre croissant de départs à la retraite de pilotes, qui devrait se poursuivre, et des problèmes de recrutement dans l'ensemble de l'industrie. Pour résoudre ces problèmes, nous accordons la priorité à la planification de la relève et aux efforts de recrutement dans le but d'assurer une main-d'œuvre stable et qualifiée.

4. TRÉSORERIE ET AUTONOMIE FINANCIÈRE

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 poursuivre 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 \$	2023 Réal	2024 Prévision	2025 Budget
ACTIFS			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	17 116	16 585	12 215
Placements	0	0	5 000
Clients et autres créances	7 138	7 347	7 604
Frais payés d'avance	46	46	46
À court terme	24 300	23 978	24 865
Immobilisations corporelles	804	579	934
Immobilisations incorporelles	23	31	339
Actif au titre de droits d'utilisation	7	172	90
À long terme	834	782	1 363
Total	25 134	24 760	26 228
PASSIF			
Salaires et avantages sociaux à payer	21 046	19 034	19 739
Autres créditeurs et charges à payer	1 870	2 558	2 643
Avantages sociaux du personnel	17	13	11
Obligation locative	7	82	86
À court terme	22 940	21 687	22 479
Avantages sociaux du personnel	2 099	1 948	1 778
Obligation locative	0	94	7
À long terme	2 099	2 042	1 785
Total	25 039	23 729	24 264
CAPITAUX PROPRES			
Surplus accumulé	95	1 031	1 964
Total du passif et des capitaux propres	25 134	24 760	26 228



5. RÉVISION PROPOSÉE DES TAUX DE REDEVANCES DE PILOTAGE

Les redevances de pilotage proposées pour 2025 sont fondées sur celles de 2024.

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

- Ajuster les tarifs de manière à tenir compte de l'incidence des variations de trafic;
- Percevoir des redevances de pilotage équitables et raisonnables de façon à être financièrement autonome;
- Poursuivre le recrutement et la formation d'un nombre suffisant d'apprentis-pilotes, vu la pénurie actuelle de pilotes;
- Engager les dépenses en capital nécessaires pour remplacer les logiciels et le matériel informatiques désuets;
- Constituer une réserve raisonnable pour les dépenses futures et les éventualités.

Les rajustements de redevances envisagés pour 2025 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;
- En 2025, l'APGL mettra en œuvre le programme de recouvrement des coûts « Redevances de bateau-pilote du canal Welland », qui comprendra toutes les redevances pour les bateaux-pilotes lorsque des services supplémentaires sont nécessaires et que les coûts sont engagés en raison de conditions ou d'événements indépendants de la volonté de l'APGL. Il peut s'agir de redevances pour les bateaux-pilotes qui se rendent aux mouillages sur les lacs Ontario ou Érié, lorsque le navire est ancré pour nettoyage des citernes ou des cales, en attente d'un poste d'amarrage ou d'ordres de cargaison, en raison de retards non liés à un manque de services de pilotage ou dus aux conditions météorologiques;
- Les redevances en cas d'interruption dans le cours normal d'un voyage, soit des frais imposés aux navires qui subissent des interruptions au cours d'un voyage en raison de problèmes liés au navire lui-même;
- 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 2025

Pour déterminer les rajustements nécessaires aux redevances de pilotage pour l'exercice 2025, 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 21 mars 2025, 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 pendant 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		2025 VS
		Redevance 2024	Redevance 2025	2024
		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)	7 193 \$	7 481 \$	4,0%
	Si un navire ne franchit pas toute la circonscription, les redevances suivantes sont à payer:			
	(a) redevance de base le mille terrestre; plus	54,97 \$	57,17 \$	4,0%
	(b) redevance de base pour chaque écluse franchie; et	920 \$	957 \$	4,0%
	(c) redevance de base minimale	1 851 \$	1 925 \$	4,0%
	Redevance de base pour un déplacement	2 771 \$	2 882 \$	4,0%
CIRC. INTERNATIONALE NO 1	Redevance de base le mille terrestre	47,08 \$	48,96 \$	4,0%
	Redevance de base pour chaque écluse franchie	628 \$	653 \$	4,0%
	Redevance minimale pour un voyage direct dans la circonscription	1 374 \$	1 429 \$	4,0%
	Redevance maximale pour un voyage direct dans la circonscription	6 036 \$	6 277 \$	4,0%
	Redevance de base pour un déplacement	2 073 \$	2 156 \$	4,0%
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	1 626 \$	1 691 \$	4,0%



		Facturation		2025 VS
		Redevance 2024	Redevance 2025	2024
		A	B	Augmentation 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	143,76 \$	149,51 \$	4,0%
	(b) redevance de base pour chaque écluse franchie; et	534 \$	555 \$	4,0%
	(c) redevance de base minimale	1 787 \$	1 858 \$	4,0%
	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	3 297 \$	3 429 \$	4,0%
	(b) pour la partie de la traversée entre la limite sud du canal et l'écluse 7	3 297 \$	3 429 \$	4,0%
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	3 525 \$	3 666 \$	4,0%
	* entre des points sur le lac Érié à l'ouest du haut-fond Southeast	2 082 \$	2 165 \$	4,0%
	* 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	6 131 \$	6 376 \$	4,0%
	* entre le haut-fond Southeast et Détroit, Windsor ou tout point sur la rivière Détroit	3 525 \$	3 666 \$	4,0%
	* entre le haut-fond Southeast et le bateau-pilote de Détroit	2 552 \$	2 654 \$	4,0%
	* 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	7 107 \$	7 391 \$	4,0%
	* 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	4 577 \$	4 760 \$	4,0%
	* entre Toledo ou tout point sur le lac Érié à l'ouest du haut-fond Southeast et le bateau-pilote de Détroit	3 525 \$	3 666 \$	4,0%
	* entre Détroit, Windsor ou tout point sur la rivière Détroit et tout point sur la rivière Détroit	2 082 \$	2 165 \$	4,0%
	* 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	4 614 \$	4 799 \$	4,0%
	* entre le bateau-pilote de Détroit et tout point sur la rivière Sainte-Claire	4 614 \$	4 799 \$	4,0%
	* entre le bateau-pilote de Détroit et le point d'embarquement de Port Huron	3 581 \$	3 724 \$	4,0%
	* entre des points sur la rivière Sainte-Claire	2 082 \$	2 165 \$	4,0%
	* entre le point d'embarquement de Port Huron et tout point sur la rivière Sainte-Claire	2 552 \$	2 654 \$	4,0%
	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	1 356 \$	1 410 \$	4,0%
	* 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	2 666 \$	2 773 \$	4,0%
	* Les redevances de bateau-pilote du canal Welland, visant le recouvrement des coûts non liés aux services de pilotage	0 \$	1 023 \$	100%



		Facturation		2025 VS
		Redevance	Redevance	2024
		2024	2025	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)	4 867 \$	5 062 \$	4,0%
	(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)	4 076 \$	4 239 \$	4,0%
	(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)	1 833 \$	1 906 \$	4,0%
	(d) redevance de base pour un déplacement	1 833 \$	1 906 \$	4,0%
	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	978 \$	1 017 \$	4,0%

- b. Redevances pour retenue et retards – hausse de 4 %
 - Redevance horaire pour retenue et retards : 225 \$
 - Redevance maximale à payer pour une retenue ou un retard, par période de 24 heures : 5 400 \$
 - Les redevances pour retenue et retards commencent à la 31^{ième} minute
- c. Redevances pour annulations – hausse de 4 %
 - Redevance horaire pour annulations : 225 \$
 - Redevance de base à payer pour chaque manœuvre annulée, dans l'une ou l'autre circonscription : 2 565 \$
- d. Redevances pour voyages hors limites – hausse de 4 %
 - Redevance de base : 697 \$
- e. Redevances pour relève du pilote – hausse de 6 \$ dans la circonscription de Cornwall et de 7 \$ dans la circonscription n° 2
 - Redevance de base dans la circonscription de Cornwall : 154 \$
 - Redevance de base dans la circonscription n° 2 : 179 \$
- f. Redevances pour le financement des bateaux-pilotes – inchangées
 - Redevance de base dans les circonscriptions n°s 1 et 2, et du lac Ontario : 325 \$
- g. Redevance pour accostages, appareillages et arrêts – hausse de 4 %
 - Redevance de base dans toutes les circonscriptions : 1 377 \$



- h. Redevances pour demande de services de pilotage - court préavis – hausse de 4 %
 - Redevance de base : 4 384 \$
- 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'affectation d'un pilote supplémentaire est toujours déterminée en consultation entre les pilotes et l'Administration, sur la base de critères spécifiques et à la discrétion de l'Administration.
Cela inclut, mais sans s'y limiter, des facteurs tels que : la construction du navire, toute restriction à la visibilité, qui peut être causée par la cargaison en pontée ou une visibilité réduite sur les navires dotés d'une passerelle avant, l'absence d'aides à la navigation et les conditions environnementales au début ou à la fin de la saison de navigation.
- 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 – inchangée
 - Redevance de base : 34 \$
- n. Redevance pour interruption du voyage
 - Cette redevance, le cas échéant, établit les frais imposés aux navires qui subissent des interruptions dans le cours normal d'un voyage en raison de problèmes liés au navire lui-même.



- Portée
 - Cette redevance s'applique à tout navire qui transite par les circonscriptions de l'APGL et établit les frais imposés en cas d'arrêt du navire en cours de route en raison de facteurs attribuables au navire.
- Imposition des frais
 - Si un navire s'arrête ou est immobilisé dans le cours normal du voyage en raison d'une condition ou d'un problème provenant du navire lui-même (défaillance mécanique, erreur de l'équipage, etc.), des frais de 2 500 \$ seront imposés au navire.
 - Ces frais s'appliquent quelle que soit la durée de l'arrêt, à condition que la cause soit liée à l'état ou à l'exploitation du navire.
- Exceptions
 - Ces frais ne s'appliquent pas dans les cas où l'interruption est due à des facteurs que ne peut maîtriser le navire, comme les conditions environnementales, les dangers pour la navigation ou les instructions des autorités maritimes.
- Paiement et application
 - Les frais seront facturés au propriétaire ou à l'armateur du navire.
 - Le défaut de paiement peut entraîner des pénalités supplémentaires ou des restrictions lors du prochain voyage.
- Date d'entrée en vigueur
 - Cette redevance entre en vigueur immédiatement et le restera jusqu'à nouvel ordre.

Les navires qui optent pour ne pas payer cette redevance doivent soumettre un préavis de 12 heures et une commande de 6 heures pour poursuivre leur voyage. Cette exigence ne s'applique que dans les cas où le navire est amarré ou ancré et qu'il n'est plus nécessaire d'avoir un pilote à bord.



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 poursuivre 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. DÉFINITIONS ET 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 l'annexe 4 du *Règlement général sur le pilotage*;

Circonscription internationale no 2 a le même sens qu'à l'annexe 4 du *Règlement général sur le pilotage*;

Circonscription internationale no 3 a le même sens qu'à l'annexe 4 du *Règlement général sur le pilotage*;

Commande annulée Il y a commande annulée lorsqu'une demande de services de pilotage est annulée par le propriétaire, le capitaine ou l'agent du navire après que cette demande ait été acceptée;

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;

Interruption du voyage Il y a interruption du voyage lorsqu'un navire subit une interruption dans le cours normal d'un voyage en raison de problèmes indépendants de la volonté de l'Administration et qui proviennent du navire lui-même;

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, le déplacement ou le départ du navire est retardé d'au moins trois heures; une redevance pour annulation sera alors appliquée automatiquement;

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;
- Redevances de bateau-pilote du canal Welland
- Redevances pour interruption du voyage

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 2024. 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 6 novembre 2024.

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 11 décembre 2024.

Présentations

Dans le cadre des réunions de consultation, l'APGL a présenté ses résultats financiers prévus pour 2024, 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 2025. L'APGL s'est penchée avec diligence sur les principales préoccupations des intervenants, notamment les retards élevés occasionnés aux navires et les coûts élevés des redevances de pilotage. Reconnaissant l'impact critique de ces problèmes sur l'efficacité opérationnelle et la rentabilité, l'APGL a mis en œuvre diverses stratégies pour atténuer les retards qui sont sous son contrôle. Ces efforts visent à améliorer la fiabilité et l'accessibilité financière globales des services de pilotage, favorisant ainsi un système de transport maritime plus efficace dans la région des Grands Lacs.



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 : Jean Marie Vianney Mubano
 Gestionnaire des finances
 Administration de pilotage des Grands Lacs
 202, rue Pitt, 2^e étage
 C.P. 95
 Cornwall (Ontario) K6H 5R9

Par courriel : jmmubano@glpa-apgl.com

Par télécopieur : 613-932-3793

Par téléphone : 613-933-2991, poste 226