



**ANNONCE DES
REDEVANCES DE PILOTAGE RÉVISÉES
2025**

22 JANVIER 2025

GÉNÉRALITÉS

L'Administration de pilotage des Grands Lacs (« l'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 2025. Il s'agit notamment des redevances suivantes :

- a. Redevances de base pour services de pilotage – **hausse de 4 %**
- b. Redevances pour retenue et retards – **hausse de 4 %**
- c. Redevances pour annulations – **hausse de 4 %**
- d. Redevances pour voyages hors limites – **hausse de 4 %**
- e. Redevances pour relève du pilote – **hausse de 6 \$ dans la circonscription de Cornwall et de 7 \$ dans la circonscription n° 2**
- f. Redevances pour le financement des bateaux-pilotes – **inchangées**
- g. Redevances de bateau-pilote du canal Welland, visant le recouvrement des coûts non liés aux services de pilotage – **hausse de 1 023 \$**
- h. Redevances pour accostages, appareillages et arrêts – **hausse de 4 %**
- i. Redevances pour demande de services de pilotage - court préavis – **hausse de 4 %**
- j. Redevances pour déplacement des pilotes – **inchangées**
- k. Redevances pour le port de Churchill – **inchangées**
- l. Redevances pour affectation de plusieurs pilotes – **inchangées**
- m. Redevance supplémentaire de 5 % pour la formation des apprentis-pilotes – **inchangée**
- n. Redevance supplémentaire pour l'exécution de la *Loi sur le pilotage* – **inchangée**

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 2024. Ces redevances de pilotage entreront en vigueur à compter du 22 mars 2025.

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*.

De plus, conformément au paragraphe 33.4(2) de la Loi, la présente annonce présente un résumé des observations écrites reçues en vertu de l'alinéa 33.3(2)b) de la Loi et de l'analyse par l'Administration des questions et préoccupations portées à son attention, y compris la façon dont elle a tenu compte de ces questions et préoccupations dans sa décision.

La présente annonce comprend deux parties :

- (1) Redevances de pilotage pour 2025;
- (2) Définitions et interprétation.

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 (annexe A), dans lesquelles cette dernière exprime des préoccupations au sujet du manque de clarté et de transparence concernant les frais administratifs de Transports Canada. Ces frais sont des droits prescrits par Transports Canada pour couvrir les coûts d'administration de la Loi sur le pilotage. Ils sont imposés conformément à l'article 37.1 de cette même loi et servent à couvrir les coûts d'exécution qui sont associés à cette loi. Les frais ne contribuent pas aux activités de l'Administration car il s'agit d'un coût transféré. L'Administration n'a pas de contrôle sur les coûts réels que représentent ces frais et ne dispose pas d'informations détaillées à cet égard.

1. RÉVISION DES REDEVANCES DE SERVICE

Les tableaux suivants présentent les redevances de pilotage de 2025 qui entreront en vigueur le 22 mars 2025. Ces hausses tarifaires sont nécessaires pour générer des revenus supplémentaires afin de recouper les coûts d'exploitation prévus en 2025 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		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 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%
CIRCONSCRIPTION 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%
CIRCONSCRIPTION 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	Redevance	2024
		2024	2025	Augmentation
		A	B	A/B
REDEVANCES DE BASE POUR SERVICES DE PILOTAGE (écluses, distances, périodes, déplacements, minimums)				
CIRCONSCRIPTION 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 franchise; 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^{ème} minute
- c. Redevances pour annulations – hausse de 4 %
- Redevance horaire pour annulations : 225 \$
 - Redevance de base à payer pour chaque commande 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^{os} 1 et 2, et du lac Ontario : 325 \$
- g. Redevances 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 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 \$ sont 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 sont 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.

2. DÉFINITIONS 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;

Largeur 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;

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. Une redevance pour annulation sera alors appliquée automatiquement;

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

Creux 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;

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*;

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;

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

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;
- Redevance 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 :

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

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.



Monsieur Nick Csirinyi, CPA
Directeur des finances
Administration de pilotage des Grands Lacs
202, rue Pitt, 2^e étage
Cornwall (Ontario) K6H 5R9
Courriel : NCsirinyi@glpa-apgl.com

Monsieur,

La Fédération tient à exprimer sa gratitude envers l'Administration de pilotage des Grands Lacs pour son engagement concret et ses explications détaillées sur la raison d'être des augmentations proposées, en particulier la nécessité de s'attaquer aux coûts opérationnels, de maintenir la stabilité financière et d'assurer un investissement continu dans les programmes de formation des pilotes et des apprentis-pilotes.

Nous saluons la planification minutieuse qui a été nécessaire à la préparation des prévisions pour la saison de navigation 2025 et l'introduction de nouveaux programmes de recouvrement des coûts, comme les redevances pour les bateaux-pilotes du canal Welland et les redevances en cas d'interruptions causées par le navire. Ces mesures semblent raisonnables pour assurer la viabilité continue des services.

En général, nous appuyons l'objectif de l'APGL de générer un excédent annuel suffisant, de maintenir une réserve raisonnable et de continuer à fournir des services de pilotage de haute qualité. L'accent mis sur la gestion financière prudente, l'investissement dans la formation et les mesures proactives pour gérer les fonds de manière appropriée soulignent l'engagement de l'APGL à l'égard de l'excellence opérationnelle et de la viabilité financière à long terme. Nous reconnaissons la planification minutieuse qui a été nécessaire à la préparation des prévisions pour la saison de navigation 2025.

Toutefois, nous tenons à exprimer notre préoccupation constante concernant les frais d'administration de Transports Canada inclus dans les tarifs de 2025. Nous continuons de nous opposer à la pratique consistant à refiler ces frais à l'industrie, car ni Transports Canada ni l'APGL n'ont fourni une ventilation claire et détaillée des coûts réels que ces frais représentent. Le manque de transparence entourant ces frais, ainsi que la décision de les imposer, nous laissent sans justification claire ni avantages tangibles pour les paiements supplémentaires exigés des intervenants de l'industrie. De plus, nous craignons que ces frais ne contribuent au dédoublement des efforts et des coûts, ce qui pourrait en fin de compte affecter la santé financière globale du secteur.

Nous croyons que la transparence et la clarté concernant l'attribution et l'objectif de ces frais sont essentielles au maintien d'une structure de coûts juste et équilibrée.

Par conséquent, nous demandons respectueusement des éclaircissements supplémentaires à Transports Canada et à l'APGL concernant les détails de ces frais, ainsi que toute mesure qui pourrait être prise pour éviter le dédoublement inutile des coûts.

Malgré cette préoccupation, nous sommes convaincus que les efforts continus de l'APGL pour gérer ses responsabilités financières tout en maintenant des normes de service élevées contribueront de façon positive à l'industrie.

Veillez agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

[Original signé]
Capt. Cédric Baumelle
Directeur, opérations maritimes