



**AVIS DE PROPOSITION
DE REDEVANCES DE PILOTAGE
2026**

19 DÉCEMBRE 2025



GÉNÉRALITÉS

Conformément à l'article 33.3 de la *Loi sur le pilotage*, L.R.C. (1985), ch. P-14, le présent document donne avis (l'Avis) des redevances révisées que l'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'APGL) propose d'appliquer à compter du 22 mars 2026, à moins d'indication contraire.

Le présent Avis comprend une description de la proposition, y compris la justification relativement à l'établissement ou à la révision des redevances de pilotage, et les circonstances dans lesquelles les redevances s'appliqueront. En établissant les redevances, l'APGL a respecté tous les paramètres prescrits à l'article 33.2 de la *Loi sur le pilotage*.

Toute personne souhaitant présenter des observations à l'APGL relativement aux propositions présentées dans le présent Avis peut le faire en écrivant à l'adresse indiquée à la section 4 du présent Avis, les observations devant parvenir à l'APGL au plus tard le 23 janvier 2026.

Les personnes qui présentent des observations par écrit doivent inclure un sommaire de ces observations. Il est à noter que ce sommaire peut être rendu public par l'APGL. De plus, les personnes qui présentent des observations par écrit avant la date prévue dans le présent Avis auront la possibilité de déposer un avis d'opposition relatif à la proposition auprès de l'Office des transports du Canada.

Exception faite des révisions proposées dans le présent Avis, les redevances et conditions générales connexes existantes établies dans les avis tarifaires existants concernant les redevances restent en vigueur.

Le présent Avis compte quatre sections :

- (1) Révision proposée des taux de redevances de service
- (2) Mise en application proposée des redevances de service révisées proposées
- (3) Rétablissement des redevances de service actuelles
- (4) Renseignements additionnels



1. RÉVISION PROPOSÉE DES TAUX DE REDEVANCES DE PILOTAGE

1.1 Sommaire

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, celle-ci élabore des stratégies de redevances de pilotage annuelles suffisantes pour couvrir ses dépenses opérationnelles tout en contenant les coûts du pilotage. Elle est déterminée à maintenir une réserve raisonnable afin d'assurer qu'elle pourra soutenir ses activités en cas de réductions importantes du trafic ou lors de situations imprévisibles. Afin d'assurer une gestion efficace de la réserve, elle mettra à jour ses infrastructures de gestion financière existantes et en introduira de nouvelles, de manière à assurer que les fonds sont gérés et affectés de façon appropriée.

L'APGL continuera d'investir dans ses programmes de formation des pilotes et des apprentis-pilotes afin de tenir compte des nouveaux besoins et exigences opérationnels et de maintenir l'objectif de 99,9 % d'affectations sans incident.

1.2 Contexte

Lorsqu'elle établit une nouvelle redevance de pilotage ou révisé une redevance existante, l'APGL doit respecter les paramètres énoncés au paragraphe 33.2 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 d'administration (le Conseil) de l'APGL 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.

Affectations de pilotage

Se fondant sur les discussions tenues avec les intervenants de l'industrie, l'APGL prévoit 9 613 affectations de pilotage au cours de la saison de navigation 2025, ce qui représente une augmentation de 2 % par rapport à l'an dernier. Dans la perspective de 2026, l'APGL anticipe une année similaire à 2024. Cette prévision reflète les tendances économiques mondiales actuelles et l'impact continu des droits de douane américains sur l'activité commerciale. Compte tenu des incertitudes entourant ces droits et de leur influence potentielle sur la saison de navigation et la conjoncture économique en général, l'APGL a adopté une approche prudente et demeure proactive dans la surveillance des développements, de manière à garantir sa condition opérationnelle et sa résilience financière.

Redevances de pilotage

Les redevances de pilotage constituent la principale source de revenus de l'APGL. Pour la saison de navigation 2026, elle prévoit une **augmentation annuelle de 4,0 % des redevances de pilotage** afin de soutenir ses besoins opérationnels et maintenir sa stabilité financière.

Vu qu'elle entend maintenir le niveau actuel de recrutement et de formation d'apprentis-pilotes, l'APGL conservera en 2026 la redevance supplémentaire de 5 % pour la formation des apprentis-pilotes.



Sensibilité des projections au changement

Les principales dépenses de l'APGL sont sous forme de salaires et d'avantages sociaux, de frais de bateaux-pilotes et d'autres obligations contractuelles. Ainsi, environ 86 % des frais d'exploitation sont fixes ou semi-variables et 14 % sont variables. Des fluctuations majeures du nombre d'affectations de pilotage entraînent donc des répercussions importantes sur les résultats financiers.

Analyse de la dette

Il n'existe pas de dette à long terme autre que le contrat de location du siège social et les avantages sociaux du personnel. Se fondant sur les résultats financiers budgétés pour la période de planification, l'APGL n'a aucune inquiétude quant à ces dettes.

1.3 Révisions proposées aux redevances de pilotage à compter du 22 mars 2026

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

Pour les tarifs réguliers à compter du 22 mars 2026, l'APGL propose des révisions visant à augmenter les revenus de 1 172 689 \$, se fondant sur des projections raisonnables et prudentes du trafic maritime prévu au cours de son exercice financier 2026. Les révisions proposées sont présentées ci-après.



| Circonscription | Augmentation de redevance (%) | Augmentation de redevance (\$) | Impact annuel (000 \$) |
|--|-------------------------------|--------------------------------|------------------------|
| Redevances de base pour services de pilotage | | | |
| Circonscription de Cornwall | 4,0% | Variable | -83,7 \$ |
| Circ. internationale no 1 | 4,0% | Variable | 282,7 \$ |
| Circ. internationale no 2 | 4,0% | Variable | -35,2 \$ |
| Circ. internationale no 3 | 4,0% | Variable | 413,0 \$ |
| Circ. du lac Ontario | 4,0% | Variable | 230,1 \$ |
| Total | | | 806,9 \$ |
| Redevances pour retenues et retards | | | |
| Circonscription de Cornwall | 4,0% | Variable | -1,7 \$ |
| Circ. internationale no 1 | 4,0% | Variable | 1,3 \$ |
| Circ. internationale no 2 | 4,0% | Variable | -0,3 \$ |
| Circ. internationale no 3 | 4,0% | Variable | 2,8 \$ |
| Circ. du lac Ontario | 4,0% | Variable | 0,5 \$ |
| Total | | | 2,6 \$ |
| Redevances pour annulation | | | |
| Circonscription de Cornwall | 4,0% | Variable | -0,9 \$ |
| Circ. internationale no 1 | 4,0% | Variable | 0,8 \$ |
| Circ. internationale no 2 | 4,0% | Variable | -0,2 \$ |
| Circ. internationale no 3 | 4,0% | Variable | 13,4 \$ |
| Circ. du lac Ontario | 4,0% | Variable | 1,0 \$ |
| Total | | | 14,0 \$ |
| Redevances pour voyages hors limites | | | |
| Circonscription de Cornwall | 4,0% | 27 \$ | 0,0 \$ |
| Circ. internationale no 1 | 4,0% | 27 \$ | 0,0 \$ |
| Circ. internationale no 2 | 4,0% | 27 \$ | -0,1 \$ |
| Circ. internationale no 3 | 4,0% | 27 \$ | 2,1 \$ |
| Circ. du lac Ontario | 4,0% | 27 \$ | 0,0 \$ |
| Total | | | 2,1 \$ |
| Redevances pour relève du pilote | | | |
| Circonscription de Cornwall | 4,0% | 6 \$ | -1,7 \$ |
| Circ. internationale no 1 | - | - | 0,0 \$ |
| Circ. internationale no 2 | 4,0% | 7 \$ | -0,1 \$ |
| Circ. internationale no 3 | - | - | 0,0 \$ |
| Circ. du lac Ontario | - | - | 0,0 \$ |
| Total | | | -1,8 \$ |
| Redevances pour financement des bateaux-pilotes | | | |
| Circonscription de Cornwall | 0,0% | 0 \$ | 0,0 \$ |
| Circ. internationale no 1 | 0,0% | 0 \$ | 0,0 \$ |
| Circ. internationale no 2 | 0,0% | 0 \$ | 0,0 \$ |
| Circ. internationale no 3 | 0,0% | 0 \$ | 0,0 \$ |
| Circ. du lac Ontario | 0,0% | 0 \$ | 0,0 \$ |

| Circonscription | Augmentation de redevance (%) | Augmentation de redevance (\$) | Impact annuel (000 \$) |
|---|-------------------------------|--------------------------------|------------------------|
| Redevances pour accostages, appareillages et arrêts | | | |
| Circonscription de Cornwall | 4,0% | 53 \$ | -2,2 \$ |
| Circ. internationale no 1 | 4,0% | 53 \$ | 1,3 \$ |
| Circ. internationale no 2 | 4,0% | 53 \$ | -2,8 \$ |
| Circ. internationale no 3 | 4,0% | 53 \$ | 111,1 \$ |
| Circ. du lac Ontario | 4,0% | 53 \$ | 37,9 \$ |
| Total | | | 145,5 \$ |
| Redevances pour court préavis | | | |
| Circonscription de Cornwall | 4,0% | 169 \$ | -0,2 \$ |
| Circ. internationale no 1 | 4,0% | 169 \$ | 0,0 \$ |
| Circ. internationale no 2 | 4,0% | 169 \$ | 0,0 \$ |
| Circ. internationale no 3 | 4,0% | 169 \$ | 0,0 \$ |
| Circ. du lac Ontario | 4,0% | 169 \$ | 0,0 \$ |
| Total | | | -0,2 \$ |
| Redevance supplémentaire de 5% pour la formation des apprentis-pilotes | | | |
| Circonscription de Cornwall | 0,0% | 0 \$ | -4,5 \$ |
| Circ. internationale no 1 | 0,0% | 0 \$ | 14,9 \$ |
| Circ. internationale no 2 | 0,0% | 0 \$ | -2,0 \$ |
| Circ. internationale no 3 | 0,0% | 0 \$ | 27,1 \$ |
| Circ. du lac Ontario | 0,0% | 0 \$ | 14,1 \$ |
| Total | | | 49,6 \$ |
| Redevance supplémentaire pour l'exécution de la Loi sur le pilotage | | | |
| Circonscription de Cornwall | 47,1% | 16 \$ | 50,6 \$ |
| Circ. internationale no 1 | 47,1% | 16 \$ | 25,9 \$ |
| Circ. internationale no 2 | 47,1% | 16 \$ | 55,9 \$ |
| Circ. internationale no 3 | 47,1% | 16 \$ | 6,8 \$ |
| Circ. du lac Ontario | 47,1% | 16 \$ | 14,4 \$ |
| Total | | | 153,6 \$ |
| Total | | | |
| Circonscription de Cornwall | | | -44,2 \$ |
| Circ. internationale no 1 | | | 326,8 \$ |
| Circ. internationale no 2 | | | 15,3 \$ |
| Circ. internationale no 3 | | | 576,3 \$ |
| Circ. du lac Ontario | | | 298,1 \$ |
| Total | | | 1 172,4 \$ |



2. MISE EN APPLICATION PROPOSÉE DES REDEVANCES DE SERVICE RÉVISÉES PROPOSÉES

L'APGL reconnaît les défis auxquels sont actuellement confrontés certains de ses intervenants de l'industrie maritime. Les rajustements de redevances sont toutefois nécessaires pour permettre à l'APGL de continuer à remplir son mandat, et elle estime qu'ils sont équitables et raisonnables. Toutes les redevances entreront en vigueur à compter du 22 mars 2026.

3. RÉTABLISSEMENT DES REDEVANCES DE SERVICE ACTUELLES

Conformément aux modifications apportées récemment à la *Loi sur le pilotage*, l'APGL doit inclure dans le présent Avis les redevances qui ne changent pas. Une fois les redevances annoncées, le Guide du client sur les redevances de l'APGL sera disponible sur le site web de l'APGL <https://www.glpa-apgl.com/>.

Les redevances sans rajustement de taux sont les suivantes :

- Redevance supplémentaire pour la formation des apprentis-pilotes
- Redevances de pilotage au port de Churchill (Manitoba)
- Redevances de financement des bateaux-pilotes
- Redevances pour déplacement des pilotes
- Redevances pour affectations de plusieurs pilotes

4. RENSEIGNEMENTS ADDITIONNELS SUR L'AVIS ET LES OBSERVATIONS PRÉSENTÉES À L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

De plus amples détails sur la présente proposition, y compris une justification de la proposition par rapport aux paramètres ainsi que la méthode utilisée par l'APGL, sont disponibles dans un document intitulé *Détails et principes des redevances de pilotage proposées* (Détails et principes), qui est disponible sur le site web de l'APGL <https://www.glpa-apgl.com/>.

Des copies supplémentaires du présent Avis peuvent être obtenues en communiquant avec l'APGL :

Par la poste : Nick Csirinyi
 Directeur des finances
 Administration de pilotage des Grands Lacs
 202, rue Pitt, 2^e étage
 Cornwall (Ontario) K6H 5R9

Par courriel : ncsirinyi@glpa-apgl.com

Par télécopieur : 613-932-3793

Par téléphone : 613-933-2991, poste 207



Conformément à l'article 33.3 de la *Loi sur le pilotage*, les personnes souhaitant faire des observations par écrit à l'APGL à propos du présent Avis peuvent le faire soit :

Par la poste : Administration de pilotage des Grands Lacs
202, rue Pitt, 2^e étage
Cornwall (Ontario) K6H 5R9
À l'attention du directeur des finances

Par courriel : ncsirinyi@glpa-apgl.com

Par télécopieur : 613-932-3793

Remarque : Les observations doivent parvenir à l'APGL au plus tard le 23 janvier 2026. Toute personne faisant des observations par écrit doit inclure un sommaire de ces observations. Le sommaire peut être rendu public par l'APGL.

Quiconque fait une telle observation écrite aura la possibilité de déposer un avis d'opposition relatif à la proposition auprès de l'Office des transports du Canada.

Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

Le présent document contient certains énoncés concernant les attentes futures de l'Administration de pilotage des Grands Lacs. Ces énoncés se reconnaissent généralement à l'emploi de termes tels que « anticiper », « planifier », « budgéter », « croire », « avoir l'intention », « s'attendre », « estimer », « approximativement », et d'autres termes semblables, ainsi que de verbes employés au futur et au conditionnel tels que « va », « devrait », « voudrait » et « pourrait » ou de leur forme négative. Étant donné que les énoncés prospectifs comportent des risques et incertitudes futurs, les résultats réels peuvent être assez différents de ceux exprimés ou sous-entendus dans ces énoncés. Ces risques et incertitudes comprennent notamment la pandémie, les changements aux prix des produits de base, les catastrophes naturelles, les tendances climatiques, les préoccupations environnementales, les atteintes à la cybersécurité, les négociations syndicales, les arbitrages, le recrutement, la formation et la rétention de la main-d'œuvre, les conditions et les tendances générales de l'industrie maritime, les conditions des marchés des capitaux et de l'économie, la capacité de percevoir les redevances de service, et les changements dans les taux d'intérêt. Certains de ces risques et incertitudes sont expliqués dans la section « Gestion des risques » de notre rapport annuel. Les énoncés prospectifs contenus dans ce document représentent nos attentes en date du 20 décembre 2025 et pourraient changer par la suite. Les lecteurs du présent document sont invités à ne pas se fier indûment aux énoncés prospectifs. Nous nous dégageons de toute intention ou obligation de mettre à jour ou réviser des énoncés prospectifs inclus dans ce document par suite de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou de toute autre raison.