



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

**2026**

**19 DÉCEMBRE 2025**

## 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 19 décembre 2025 (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 2026.

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 2026.

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 2026*
- 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 sept 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 révise 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;

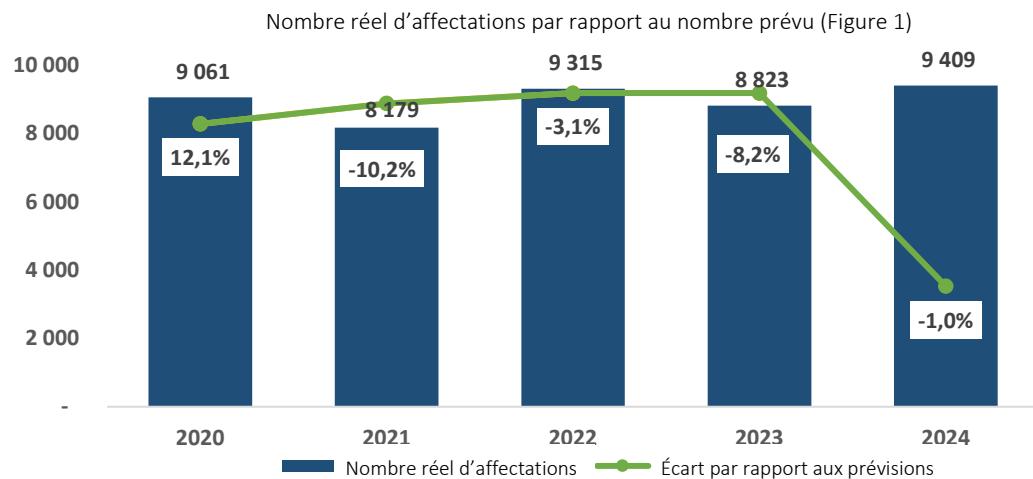
- f. Les obligations fiscales;
- g. Les paiements versés au ministre dans le but de défrayer les coûts d'exécution de la *Loi sur le pilotage*, notamment l'élaboration de règlements et l'application de cette loi;
- h. Les réserves raisonnables pour les dépenses futures et les éventualités;
- i. Les autres 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](http://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.



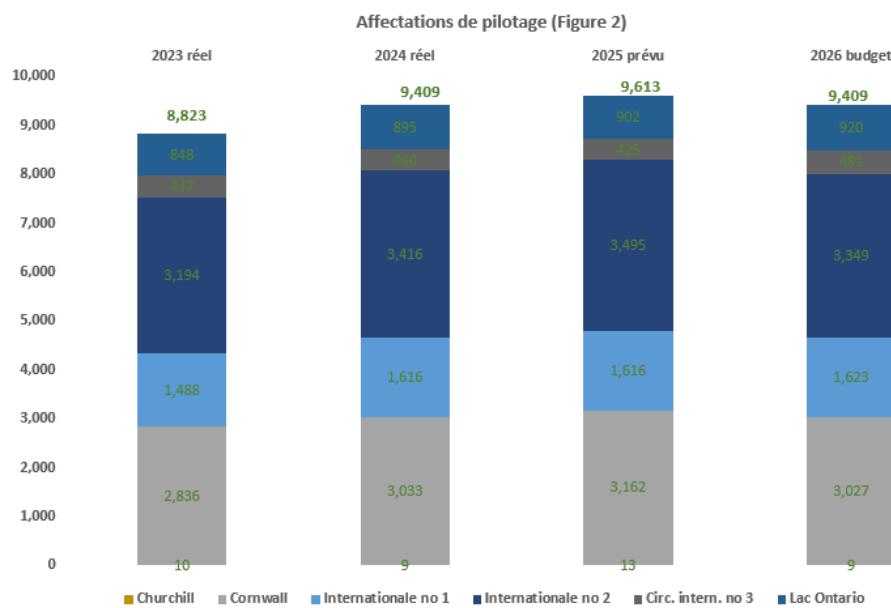
En 2025, le trafic a montré une tendance à la hausse par rapport à l'année précédente (voir Figure 2), avec une augmentation de 2 % du total des affectations en date de novembre. Cela comprend une augmentation de 3 % des affectations aux navires étrangers et de 8 % aux navires canadiens. Par type de navire, les vraquiers et les navires-citernes ont chacun augmenté de 11 %, tandis que les navires de marchandises générales ont diminué de 13 %. Nous prévoyons un total de 9 613 affectations en 2025, ce qui représente une augmentation de 2 % par rapport à l'année précédente.

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.

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



### 3. SITUATION FINANCIÈRE DE L'APGL PRÉVUE POUR 2026

Basé sur le volume de trafic indiqué à la section 2, le budget préliminaire pour l'exercice 2026 indique des dépenses de 54,5 M\$. Le tableau qui suit montre en détail les montants qui devront être recouvrés au cours de l'exercice 2026, comparativement aux années précédentes.

| Dépenses en milliers \$  | Réel<br>2022  | Réel<br>2023  | Réel<br>2024  | Prévision<br>2025 | Budget<br>2026 |
|--|---------------|---------------|---------------|-------------------|----------------|
| Salaires et avantages sociaux des pilotes                                | 32 605        | 34 280        | 36 133        | 37 894            | 37 165         |
| Salaires et avantages sociaux du personnel opérationnel et administratif | 3 430         | 3 735         | 4 466         | 4 443             | 4 856          |
| Transport et déplacements  | 3 548         | 8 132         | 4 557         | 4 691             | 4 668          |
| Services de bateaux-pilotes  | 2 441         | 3 271         | 3 861         | 3 980             | 3 581          |
| Autres dépenses  | 371           | 847           | 1 246         | 1 398             | 1 955          |
| Services professionnels  | 686           | 1 336         | 930           | 606               | 898            |
| Amortissement  | 365           | 380           | 354           | 248               | 843            |
| Frais administratifs de Transports Canada                                | 317           | 125           | 271           | 423               | 515            |
|  | <b>43 763</b> | <b>52 105</b> | <b>51 817</b> | <b>53 683</b>     | <b>54 480</b>  |

Les revenus prévus en 2026 totalisent 55,9 M\$ et l'excédent accumulé devrait atteindre environ 1,4 M\$.



## Analyse des coûts

Les dépenses opérationnelles totales pour l'exercice 2026 devraient augmenter de 797 000 \$ par rapport aux prévisions de 2025. 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 diminution de 729 000 \$ est prévue pour l'exercice 2026, principalement en raison de la baisse du nombre d'affectations et des mesures d'efficacité opérationnelle, qui ont un impact direct sur les coûts variables des salaires.
2. Les services de bateaux-pilotes devraient diminuer de 399 000 \$ en 2026 en raison de la tendance à la baisse du nombre d'affectations.
3. Les salaires et avantages sociaux du personnel opérationnel et administratif devraient augmenter de 413 000 \$ en raison de l'augmentation du nombre de postes.
4. Les services professionnels devraient augmenter de 292 000 \$ en 2026.
5. Les autres dépenses devraient augmenter en raison de la hausse de l'IPC.
6. Les charges d'amortissement devraient augmenter de 594 000 \$ en raison de nouveaux investissements en immobilisations visant à améliorer la capacité opérationnelle.

## Projets d'immobilisations

L'APGL s'attend à dépenser 3,7 M\$ à ce chapitre en 2026.

### Améliorations locatives

Le bail du siège social a expiré le 31 janvier 2024 et l'APGL a exercé l'option de prolonger ce bail jusqu'en janvier 2027. Elle fait face à d'importants enjeux d'espace et d'infrastructures à son emplacement actuel du 202, rue Pitt, à Cornwall, où elle loge depuis plus de 30 ans. Elle a donc pris la décision de déménager son siège social et a signé un bail de dix ans débutant en mars 2026 au *Dev Hotel and Conference Center* situé au 1950, Montreal Road, à Cornwall. Le coût est estimé à 1,8 M\$ et couvre le droit d'utilisation, le mobilier, les accessoires et les améliorations locatives.

### Matériel informatique et de communication

Les Unités portables d'aide au pilotage sont des outils précieux pour aider les pilotes à prendre des décisions en matière de navigation. L'APGL considère ces unités comme une aide essentielle à la réalisation de son objectif de dispenser des services de pilotage de façon économique, fiable et sécuritaire. Les unités 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 2026.

En 2023, l'APGL a collaboré avec un consultant externe en TI pour mettre en œuvre des mesures de cybersécurité modernes, comme la surveillance des menaces, la prévention de l'hameçonnage, la formation de sensibilisation à la sûreté, les simulations d'hameçonnage, ainsi que les rapports sur le web clandestin. Les améliorations à la cybersécurité se poursuivront tout au long de la période de planification. L'ensemble de l'infrastructure et des utilisateurs de l'APGL seront intégrés dans une

plateforme commune d'identité, de sûreté et de conformité. L'APGL prévoit également renouveler et mettre à niveau son matériel informatique, et estime que 1,4 M\$ seront nécessaires à cet effet.

#### Logiciels

L'APGL reconnaît qu'il sera nécessaire de mettre à niveau ou remplacer ses systèmes de facturation, de répartition et financiers, au coût approximatif de 485 000 \$. Cette mise à niveau est essentielle pour améliorer l'efficacité opérationnelle, optimiser la prestation des services et assurer la conformité aux exigences réglementaires en constante évolution.

#### Analyse des opérations

Notre principal objectif opérationnel est de fournir des services de pilotage sécuritaires. Nous sommes fiers d'annoncer que nous avons atteint en 2025 notre objectif de fournir des services de pilotage avec un taux de 99,9 % d'affectations sans incident.

Au quotidien, nous nous efforçons de trouver un équilibre entre la demande de services de pilotage sécuritaires et efficaces et l'offre de ressources disponibles. L'APGL prévoit réaliser 9 613 affectations de pilotage en 2025, soit une hausse de 2 % par rapport à 2024. Le nombre d'affectations par pilote, une des principales mesures de la charge de travail, est resté le même, soit 134 affectations par pilote en 2025, tout comme en 2024.

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 augmenté de 119 % par rapport à 2024, totalisant 2 470 heures. Une concentration importante de ces retards, environ 70 %, a eu lieu au début de la saison, principalement en raison du besoin prolongé de double pilotage résultant de l'installation tardive des bouées lumineuses. Pour nous assurer de répondre à la demande tout en maintenant l'efficacité, notre objectif est de réduire le nombre d'affectations à 115-120 par pilote, ce qui diminuerait les retards et les coûts de pilotage puisque 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 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 annuellement des stratégies de redevances de pilotage suffisantes 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.

| (000's)  | 2024<br>Réel  | 2025<br>Prévision | 2026<br>Budget |
|--|---------------|-------------------|----------------|
| <b>ACTIFS</b>                                  |               |                   |                |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie        | 8 250         | 8 380             | 9 283          |
| Placements                                     | 0             | 0                 | 0              |
| Clients et autres créances                     | 7 629         | 8 984             | 9 189          |
| Frais payés d'avance                           | 291           | 77                | 84             |
| <b>À court terme</b>                           | <b>16 170</b> | <b>17 441</b>     | <b>18 556</b>  |
| Immobilisations corporelles                    | 628           | 451               | 1 477          |
| Immobilisations incorporelles                  | 24            | 137               | 497            |
| Actif au titre de droits d'utilisation         | 172           | 95                | 1 542          |
| <b>À long terme</b>                            | <b>824</b>    | <b>683</b>        | <b>3 516</b>   |
| <b>Total</b>                                   | <b>16 994</b> | <b>18 124</b>     | <b>22 072</b>  |
| <b>PASSIF</b>                                  |               |                   |                |
| Salaires et avantages sociaux à payer          | 13 212        | 14 016            | 13 746         |
| Autres crébiteurs et charges à payer           | 2 250         | 1 916             | 2 031          |
| Avantages sociaux du personnel                 | 264           | 193               | 178            |
| Obligation locative                            | 82            | 91                | 357            |
| <b>À court terme</b>                           | <b>15 808</b> | <b>16 216</b>     | <b>16 311</b>  |
| Avantages sociaux du personnel                 | 1 929         | 1 785             | 1 746          |
| Obligation locative                            | 94            | 8                 | 2 495          |
| <b>À long terme</b>                            | <b>2 023</b>  | <b>1 792</b>      | <b>4 241</b>   |
| <b>Total</b>                                   | <b>17 831</b> | <b>18 008</b>     | <b>20 551</b>  |
| <b>CAPITAUX PROPRES</b>                        |               |                   |                |
| <b>Surplus accumulé</b>                        | <b>(837)</b>  | <b>115</b>        | <b>1 521</b>   |
| <b>Total du passif et des capitaux propres</b> | <b>16 994</b> | <b>18 124</b>     | <b>22 072</b>  |

## 5. RÉVISION PROPOSÉE DES TAUX DE REDEVANCES DE PILOTAGE

Les redevances de pilotage proposées pour 2026 sont fondées sur celles de 2025.

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

- Ajuster les tarifs en tenant 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 informatique désuets;
- Constituer une réserve raisonnable pour les dépenses futures et les éventualités.

Les rajustements de redevances envisagés pour 2026 tiennent compte de ce qui suit :

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

Calculs des taux de base et détermination des redevances de pilotage pour l'exercice 2026

Pour déterminer les rajustements nécessaires aux redevances de pilotage pour l'exercice 2026, l'APGL compare les recettes prévues avec les montants à recouvrer (charges, dépenses en capital et réserves). Ses activités et procédures budgétaires connexes sont réexaminées chaque année et s'appuient en grande partie sur l'information qu'elle reçoit lors de consultations avec les intervenants.

Pour les taux réguliers à compter du 22 mars 2026, l'APGL propose des révisions visant à augmenter les revenus de 1,2 M\$, se fondant sur des projections raisonnables et prudentes du trafic maritime prévu pendant son exercice 2025.



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 |           | 2026 VS      |  |
|--|--|-------------|-----------|--------------|--|
|  |  | Redevance   | Redevance | 2025         |  |
|  |  | 2025        | 2026      | Augmentation |  |
| <b>REDEVANCES DE BASE POUR SERVICES DE PILOTAGE (écluses, distances, périodes, déplacements, minimums)</b> |  |             |           |              |  |
| CIRCONSCRIPTION<br>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)   | 7 481 \$    | 7 780 \$  | 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  | 57,17 \$    | 59,46 \$  | 4,0%         |  |
|  | b) redevance de base pour chaque écluse franchie; et   | 957 \$      | 995 \$    | 4,0%         |  |
|  | c) redevance de base minimale  | 1 925 \$    | 2 002 \$  | 4,0%         |  |
| CIRCONSCRIPTION<br>INTERNATIONALE NO 1   | Redevance de base pour un déplacement  | 2 882 \$    | 2 997 \$  | 4,0%         |  |
|  | Redevance de base le mille terrestre   | 48,96 \$    | 50,92 \$  | 4,0%         |  |
|  | Redevance de base pour chaque écluse franchie  | 653 \$      | 679 \$    | 4,0%         |  |
|  | Redevance minimale pour un voyage direct dans la circonscription   | 1 429 \$    | 1 486 \$  | 4,0%         |  |
|  | Redevance maximale pour un voyage direct dans la circonscription   | 6 277 \$    | 6 529 \$  | 4,0%         |  |
| CIRCONSCRIPTION<br>LAC ONTARIO   | Redevance de base pour un déplacement  | 2 156 \$    | 2 242 \$  | 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 Ontario  | 1 691 \$    | 1 759 \$  | 4,0%         |  |
| CIRCONSCRIPTION<br>INTERNATIONALE NO 2   |  | Facturation |           | 2026 VS      |  |
|  |  | Redevance   | Redevance | 2025         |  |
|  |  | 2025        | 2026      | Augmentation |  |
|  |  | A           | B         | A/B          |  |
|  | <b>REDEVANCES DE BASE POUR SERVICES DE PILOTAGE (écluses, distances, périodes, déplacements, minimums)</b>   |             |           |              |  |
|  | 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  | 149,51 \$   | 155,49 \$ | 4,0%         |  |
|  | b) redevance de base pour chaque écluse franchie; et   | 555 \$      | 578 \$    | 4,0%         |  |
|  | c) redevance de base minimale  | 1 858 \$    | 1 933 \$  | 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  | 3 429 \$    | 3 566 \$  | 4,0%         |  |
|  | b) pour la partie de la traversée entre la limite sud du canal et l'écluse 7   | 3 429 \$    | 3 566 \$  | 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   | 3 666 \$ | 3 813 \$ | 4,0% |
| *entre des points sur le lac Érié à l'ouest du haut-fond Southeast   | 2 165 \$ | 2 252 \$ | 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           | 6 376 \$ | 6 631 \$ | 4,0% |
| *entre le haut-fond Southeast et Détroit, Windsor ou tout point sur la rivière Détroit   | 3 666 \$ | 3 813 \$ | 4,0% |
| *entre le haut-fond Southeast et le bateau-pilote de Détroit   | 2 654 \$ | 2 760 \$ | 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 | 7 391 \$ | 7 687 \$ | 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   | 4 760 \$ | 4 950 \$ | 4,0% |
| *entre Toledo ou tout point sur le lac Érié à l'ouest du haut-fond Southeast et le bateau-pilote de Détroit  | 3 666 \$ | 3 813 \$ | 4,0% |
| *entre Détroit, Windsor ou tout point sur la rivière Détroit et tout point sur la rivière Détroit  | 2 165 \$ | 2 252 \$ | 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   | 4 799 \$ | 4 991 \$ | 4,0% |
| *entre le bateau-pilote de Détroit et tout point sur la rivière Sainte-Claire  | 4 799 \$ | 4 991 \$ | 4,0% |
| *entre le bateau-pilote de Détroit et le point d'embarquement de Port Huron  | 3 724 \$ | 3 873 \$ | 4,0% |
| *entre des points sur la rivière Sainte-Claire   | 2 165 \$ | 2 252 \$ | 4,0% |
| *entre le point d'embarquement de Port Huron et tout point sur la rivière Sainte-Claire  | 2 654 \$ | 2 760 \$ | 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                                       | 1 410 \$ | 1 467 \$ | 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                                     | 2 773 \$ | 2 884 \$ | 4,0% |
| *Redevance de recouvrement des coûts du bateau-pilote pour le canal Welland – frais non liés au service de pilotage  | 1 023 \$ | 1 063 \$ | 4,0% |



| CIRCONSCRIPTION INTERNATIONALE NO 3  |  |           | Facturation         | 2026 VS |
|--|--|-----------|---------------------|---------|
|  | Redevance  | Redevance | 2025                | 2025    |
|  | 2025   | 2026      | Augmentation<br>A/B |         |
| <b>REDEVANCES DE BASE POUR SERVICES DE PILOTAGE (écluses, distances, périodes, déplacements, minimums)</b> |  |           |                     |         |
|  | 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)   | 7 076 \$  | 7 359 \$            | 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) | 5 926 \$  | 6 163 \$            | 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)              | 2 665 \$  | 2 771 \$            | 4,0%    |
| d)   | redevance de base pour un déplacement  | 2 665 \$  | 2 771 \$            | 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   | 1 422 \$  | 1 479 \$            | 4,0%    |

- b. Redevances pour retenue et retards – hausse de 4 %
  - Redevance horaire pour retenue et retards : 234 \$
  - Redevance maximale à payer pour une retenue ou un retard, par période de 24 heures : 5 616 \$
  - Les redevances pour retenue et retards commencent à la 31<sup>ème</sup> minute.
- c. Redevances pour annulations – hausse de 4 %
  - Redevance horaire pour annulations : 234 \$
  - Redevance de base à payer pour chaque manœuvre annulée, dans l'une ou l'autre circonscription : 2 667 \$
- d. Redevances pour voyages hors limites – hausse de 4 %
  - Redevance de base : 725 \$
- 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 : 160 \$
  - Redevance de base dans la circonscription n° 2 : 186 \$
- 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 \$
  - L'APGL prévoit éliminer cette redevance pour Prescott/Détroit et Cap Vincent à un moment donné au cours de la saison de navigation.



- g. Redevance pour accostages, appareillages et arrêts – hausse de 4 %
  - Redevance de base dans toutes les circonscriptions : 1 432 \$
- h. Redevances pour demande de services de pilotage - court préavis – hausse de 4 %
  - Redevance de base : 4 559 \$
- i. Redevance supplémentaire pour l'exécution de la Loi sur le pilotage – hausse
  - Redevance de base : 50 \$
- j. 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<sup>er</sup> 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.
- k. 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.
- l. Redevances pour affectations de plus d'un pilote – 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 comprend, sans s'y limiter, des facteurs tels que la construction du navire, toute restriction à la visibilité pouvant 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.
- m. Redevance supplémentaire pour la formation des apprentis-pilotes – inchangée
  - Redevance supplémentaire de 5 %

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
  - Des frais de 2 600 \$ seront imposés à un navire qui 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 (panne mécanique, erreur de l'équipage, etc.).
  - 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 à compter de la saison de navigation 2025 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 six 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.

o. Programme de recouvrement des coûts

- Redevance pour bateau-pilote du canal Welland.
- Tout nouveau point de service de bateau-pilote fera l'objet d'une redevance sur la base de recouvrement des coûts.

p. Autre

- La facturation dans la circonscription no 3 se fera en dollars canadiens à compter de 2026. La conversion est fondée sur le taux de change de 1,3979 entre le dollar canadien et le dollar américain rapporté par la Banque du Canada le 28 novembre 2025.



## 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 sur le site web de l'APGL tel que requis 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 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 annuellement des stratégies de redevances de pilotage suffisantes 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 correspondent aux cinq circonscriptions et au 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 basés sur les activités, rajustés pour tenir compte des modifications contractuelles aux coûts récurrents ou aux engagements, ou du taux d'inflation anticipé;
- 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<br>Emplacement                  | Colonne 2<br>Unité de pilotage | Colonne 3<br>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 2025. 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 31 octobre 2025.

### *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 15 décembre 2025.

### *Présentations*

Dans le cadre des réunions de consultation, l'APGL a présenté ses résultats financiers prévus pour 2025, 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 2026.

L'APGL s'est penchée avec diligence sur les principales préoccupations des intervenants, notamment les retards importants 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 dont elle est responsable. 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.gipa-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 : Nick Csirinyi  
Directeur des finances  
Administration de pilotage des Grands Lacs  
202, rue Pitt, 2<sup>e</sup> étage  
C.P. 95  
Cornwall (Ontario) K6H 5R9

Par courriel : [ncsirinyi@gipa-apgl.com](mailto:ncsirinyi@gipa-apgl.com)

Par télécopieur : 613-932-3793

Par téléphone : 613-933-2991, poste 207