



**ANNONCE DES
REDEVANCES DE PILOTAGE RÉVISÉES
2026**

22 JANVIER 2026

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 pour accostages, appareillages et arrêts – **hausse de 4 %**
- h. Redevances pour demande de services de pilotage - court préavis – **hausse de 4%**
- i. Redevances pour déplacement des pilotes – **inchangées**
- j. Redevances pour le port de Churchill – **inchangées**
- k. Redevances pour affectation de plusieurs pilotes – **inchangées**
- l. Redevance supplémentaire de 5 % pour la formation des apprentis-pilotes – **inchangée**
- m. Redevance supplémentaire pour l'exécution de la *Loi sur le pilotage* – **hausse de 16 \$**

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 19 décembre 2025. Ces redevances de pilotage entreront en vigueur à compter du 22 mars 2026.

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.

Depuis la publication des documents Avis et détails ainsi que Principes sur le site Web de l'Administration, celle-ci a reçu des observations écrites de la Fédération maritime du Canada (annexe A) exprimant des préoccupations concernant les coûts liés à la certification et à la surveillance des titulaires de certificats, notamment en ce qui concerne la répartition de ces coûts entre les usagers nationaux et internationaux, ainsi que l'inclusion des frais d'administration de la Loi sur le pilotage dans les tarifs de pilotage. La Fédération a également soulevé des préoccupations quant au dédoublement potentiel des coûts de surveillance et d'administration entre l'Administration et Transports Canada, ainsi qu'à l'application de la surtaxe pour interruption de transit. La certification et la surveillance des titulaires de certificats sont des responsabilités prévues par la loi et exercées conformément à la Loi sur le pilotage et aux règlements

applicables, en coordination avec Transports Canada, et les activités connexes font partie du mandat réglementaire de l'Administration.

À l'avenir, l'APGL examinera des options visant à répartir de façon plus équitable les coûts liés à la certification et à la surveillance des titulaires de certificats. Les frais d'administration de la Loi sur le pilotage constituent des frais imposés par Transports Canada en vertu de l'article 37.1 de la Loi sur le pilotage afin de recouvrer les coûts de Transports Canada liés à l'administration de la Loi. Il s'agit de frais de passage qui ne contribuent pas aux activités de l'Administration, et l'Administration ne contrôle pas ces frais et n'a pas accès à des renseignements détaillés concernant les coûts sous-jacents.

1. RÉVISION DES REDEVANCES DE SERVICE

Les tableaux suivants présentent les redevances de pilotage de 2026 qui entreront en vigueur le 22 mars 2026. Ces hausses tarifaires sont nécessaires pour générer des revenus supplémentaires afin de recouvrer les coûts d'exploitation prévus en 2026 et assurer une réserve raisonnable qui permettra à l'Administration de remplir son mandat d'autonomie financière.

Redevances de pilotage

Redevances de base pour services de pilotage, y compris les écluses, distances, périodes, déplacements et minimums

		Facturation		2026 VS
		Redevance 2025 A	Redevance 2026 B	2025 Augmentation 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)	7,481 \$	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 \$	59.4556 \$	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%
	Redevance de base pour un déplacement	2,882 \$	2,997 \$	4.0%
CIRCONSCRIPTION INTERNATIONALE NO 1	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%
	Redevance de base pour un déplacement	2,156 \$	2,242 \$	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	1,691 \$	1,759 \$	4.0%

		Facturation		2026 VS
		Redevance	Redevance	2025
		2025	2026	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	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%

		Facturation		2026 VS
		Redevance	Redevance	2025
		2025	2026	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)	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%

- a. 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^{ème} minute
- b. Redevances pour annulations – hausse de 4 %
 - Redevance horaire pour annulations : 234 \$
 - Redevance de base à payer pour chaque commande annulée, dans l'une ou l'autre circonscription : 2 667 \$
- c. Redevances pour voyages hors limites – hausse de 4 %
 - Redevance de base : 725 \$
- d. 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 \$
- e. 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.
- f. Redevances pour accostages, appareillages et arrêts – hausse de 4 %
 - Redevance de base dans toutes les circonscriptions : 1 432 \$

- g. Redevances pour demande de services de pilotage - court préavis – hausse de 4 %
- Redevance de base : 4 559 \$
- h. Redevance supplémentaire pour l'exécution de la Loi sur le pilotage – hausse
- Redevance de base : 50 \$
- 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 22 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 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 2 600 \$ 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 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 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.

n. 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.

o. 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.

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;

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 si, après avoir été acceptée, la demande de service de pilotage est annulée par le propriétaire, le capitaine ou l'agent du navire;

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

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 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;
- 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.



Le 23 janvier 2026

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 maritime du Canada souhaite exprimer sa reconnaissance à l'Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL) pour son engagement approfondi et les explications détaillées fournies concernant la justification des hausses proposées, notamment la nécessité de couvrir les coûts d'exploitation, de maintenir la stabilité financière et d'assurer la poursuite des investissements dans les programmes de formation des pilotes et des pilotes-apprentis. Nous reconnaissons également la planification rigoureuse réalisée dans le cadre de la prévision des besoins pour la saison de navigation 2026.

De façon générale, la Fédération appuie l'objectif de l'APGL de générer un surplus annuel suffisant, de maintenir une réserve raisonnable et de continuer à offrir des services de pilotage de grande qualité. L'accent mis sur une gestion financière prudente, l'investissement dans la formation et une planification financière proactive témoigne de l'engagement de l'APGL envers l'excellence opérationnelle et la durabilité à long terme. Néanmoins, nous avons relevé les principaux enjeux suivants liés à la structure tarifaire proposée, que nous souhaitons porter à l'attention de l'Administration.

Récupération des coûts du programme de certification des pilotes

La Fédération s'oppose fermement à la manière dont la structure tarifaire actuelle de l'APGL impose l'ensemble du fardeau de la récupération des coûts associés au programme de certification des pilotes de Transports Canada exclusivement à la flotte internationale, plutôt qu'aux utilisateurs nationaux qui sont les véritables bénéficiaires de ce programme. À l'heure actuelle, les hausses tarifaires proposées ne prévoient aucun mécanisme de récupération des coûts auprès de la flotte nationale, malgré les ressources considérables consacrées à l'administration et au soutien du cadre de certification. La hausse tarifaire générale proposée de 4 % ne ferait qu'exacerber le problème selon lequel les navires internationaux assument le coût du programme de certification des pilotes.

Les ressources importantes allouées au programme de certification des pilotes, y compris les activités administratives et de surveillance menées en coordination avec Transports Canada, ne devraient pas être assumées par les utilisateurs internationaux. Ces coûts ne sont pas directement liés à la prestation de services de pilotage à la flotte internationale et, par conséquent, ne devraient pas être intégrés aux tarifs généraux de pilotage. En conséquence, la Fédération soumet respectueusement que ces coûts soient retirés de la hausse tarifaire proposée.

La Fédération est également préoccupée par le dédoublement apparent des coûts entre l'Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL) et Transports Canada en ce qui concerne la surveillance de la certification des pilotes et les fonctions réglementaires connexes. Comme cela a déjà été soulevé auprès de l'Office des transports du Canada (OTC), les organismes de réglementation doivent éviter de facturer en double les mêmes activités. La Fédération est donc d'avis que les deux entités ne devraient pas recouvrer des coûts pour des fonctions qui se chevauchent et que tout coût de cette nature devrait faire l'objet d'un examen rigoureux afin de s'assurer qu'il est recouvré auprès de la flotte nationale de manière transparente et appropriée, conformément aux principes réglementaires établis.

L'article 33 de la **Loi sur le pilotage** confère à l'Administration le pouvoir d'établir et de recouvrer des droits spécifiques pour des services ou des activités distincts des services généraux de pilotage. Dans ce contexte, la Fédération souligne que l'APGL dispose de l'autorité législative nécessaire pour recouvrer directement auprès des utilisateurs nationaux les coûts associés au programme de certification des pilotes. À l'heure actuelle, cette autorité n'est pas exercée, ce qui a pour effet d'intégrer ces coûts à la base tarifaire générale. La Fédération soutient qu'une approche plus équitable consisterait à recouvrer ces coûts directement auprès de la flotte nationale au moyen de droits ciblés, plutôt que par des hausses tarifaires générales appliquées au trafic des navires internationaux. Un exemple à cet égard se trouve dans les frais administratifs pour mouvements sous certification de l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA), où des frais fixes sont appliqués à tous les mouvements de navires effectués sous la conduite d'un capitaine titulaire d'un certificat afin de recouvrer une partie des coûts administratifs de l'APA.

La transparence et l'exactitude dans l'attribution et la récupération de ces coûts sont essentielles au maintien d'une structure tarifaire juste et équilibrée. La Fédération demande donc respectueusement que l'ensemble des coûts administratifs de l'APGL associés au programme de certification des pilotes soit identifié et communiqué à l'industrie, et que ces coûts soient retirés des tarifs généraux proposés applicables aux navires internationaux. Nous demandons également que l'APGL précise les mesures envisagées pour éviter tout dédoublement inutile avec Transports Canada et pour assurer, à l'avenir, le recouvrement des coûts auprès de la partie appropriée.

Frais d'administration de la Loi sur le pilotage

En outre, la Fédération réitère son opposition de longue date à l'inclusion de tout « frais d'administration de la Loi sur le pilotage » dans les tarifs de pilotage. Comme elle l'a constamment affirmé dans ses objections antérieures déposées auprès de l'OTC, le recouvrement, par l'entremise des tarifs de pilotage, des coûts anticipés liés à l'administration de la Loi sur le pilotage — y compris les frais éventuels en vertu de l'article 37.1 — n'est ni juste ni raisonnable. De tels frais ne reposent pas sur une structure de coûts transparente, sont fondés sur des obligations futures incertaines et spéculatives, et dépassent le cadre du service fondamental de prestation des services de pilotage.

De l'avis de la Fédération, l'intégration de ces coûts administratifs dans les tarifs généraux de pilotage aggrave davantage l'iniquité déjà constatée à l'égard du programme de certification des pilotes, en transférant au trafic des navires internationaux des coûts qui ne sont pas liés aux services de pilotage international. La Fédération maintient donc que les coûts liés à l'administration de la Loi sur le pilotage ne devraient pas être recouvrés par l'entremise des tarifs de pilotage et devraient être entièrement exclus de la structure tarifaire proposée, conformément aux principes précédemment énoncés par la Fédération.

Surcharge pour interruption de transit

Enfin, en ce qui concerne la surcharge pour interruption de transit de 2025, la Fédération souhaite réitérer qu'elle avait initialement appuyé cette initiative, puisqu'elle visait à améliorer la fluidité du trafic au sein du système. Toutefois, plusieurs membres de la Fédération ont été négativement touchés par la manière dont cette surcharge a été appliquée au cours de la dernière saison de navigation. Par conséquent, les membres demandent une plus grande clarté quant à l'application de cette surcharge, ainsi qu'une meilleure compréhension de ses objectifs visés et des résultats concrets obtenus.

Malgré ces préoccupations, la Fédération demeure convaincue que les efforts continus de l'Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL) pour gérer ses responsabilités financières tout en maintenant des normes élevées de service peuvent contribuer positivement à l'industrie. Nous demeurons disponibles pour poursuivre les échanges sur ces questions et vous remercions de l'attention que vous porterez à la présente.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées,

[Original signé]
Capt. Cédric Baumelle

Directeur, opérations maritimes
