



**AVIS DE RAJUSTEMENT DE REDEVANCES DE
PILOTAGE
2026**

17 juillet 2026



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 1^{er} octobre 2026, sauf indication contraire.

Le présent Avis comprend une description de la proposition, y compris la justification relativement à l'établissement ou de la révision de la redevance de pilotage, ainsi que les circonstances dans lesquelles les redevances s'appliqueront. Lors de l'élaboration des redevances, l'APGL a respecté tous les paramètres établis en vertu de l'article 33.2 de la *Loi sur le pilotage*.

Toute personne qui souhaite présenter des observations à l'APGL au sujet des propositions énoncées dans le présent avis peut le faire par écrit à l'adresse indiquée à la section 4 du présent avis. Les observations écrites doivent être reçues par l'APGL au plus tard le 17 août 2026.

Toute personne qui présente des observations par écrit doit joindre un sommaire de ces observations. Il est à noter que ce sommaire pourrait être rendu public par l'APGL. De plus, toute personne qui aura présenté des observations par écrit avant la date prévue dans le présent Avis aura 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, toutes les redevances existantes ainsi que les conditions générales y associées énoncées dans les avis tarifaires existants relatifs aux redevances restent en vigueur.

Le présent Avis comprend quatre sections :

- (1) Révision proposée des taux de redevances de pilotage
- (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

À titre d'administration fédérale financièrement autonome, l'APGL établit les redevances de pilotage de manière à recouvrer la totalité des coûts raisonnables et démontrablement efficaces liés à la prestation d'un service de pilotage sécuritaire et fiable. Ces redevances sont établies de façon transparente, sont fondées sur des facteurs de coûts clairement définis et font l'objet de consultations préalables auprès des utilisateurs qui en assument le coût.

L'un des principaux objectifs financiers de l'APGL est de générer un excédent annuel afin de maintenir une réserve prudente permettant de couvrir les dépenses d'exploitation, de stabiliser les redevances de pilotage d'une année à l'autre en période d'incertitude ou de baisse importante du trafic maritime, et de limiter les coûts du pilotage.

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 de l'APGL approuve le montant et le moment des modifications apportées aux redevances de service à la clientèle. Le Conseil approuve également le budget annuel de l'APGL, dans lequel les montants estimés à recouvrer par le biais des redevances de service sont déterminés pour l'exercice suivant.

Affectations de pilotage

L'APGL a enregistré 9 682 affectations de pilotes au cours de la saison de navigation 2025, ce qui représente une augmentation de 3 % par rapport à l'année précédente. Pour l'année 2026, l'APGL a adopté des prévisions de trafic plus prudentes, tablant sur des niveaux d'activité similaires à ceux de 2024. Cette perspective reflète la conjoncture économique mondiale actuelle, les incertitudes géopolitiques persistantes liées aux conflits au Moyen-Orient, ainsi que l'impact continu des droits de douane américains sur les échanges commerciaux internationaux.

Le mois de janvier 2026 a débuté par une demande plus forte que prévu tant dans la circonscription de Cornwall que dans la circonscription n° 1. Cette hausse de la demande, conjuguée à des temps de transit prolongés et à des retards de navigation dus à des conditions d'exploitation difficiles, a entraîné une augmentation des heures supplémentaires requises.

Compte tenu du prolongement continu de la saison de navigation, de la fréquence croissante des phénomènes météorologiques extrêmes, auparavant considérés comme rares, et de la hausse significative des coûts liés à la navigation hivernale, l'APGL adopte une approche prudente et proactive pour gérer ses risques opérationnels et financiers. Ces conditions évolutives ont entraîné une augmentation des temps de transit et des retards de navigation, une hausse des heures supplémentaires requises et une plus grande volatilité des coûts, autant de facteurs qui devraient continuer à avoir un impact sur la saison de navigation 2026 et sur le contexte économique général.



Les résultats financiers intérimaires du premier trimestre 2026 mettent en évidence d'importantes pressions sur les coûts, résultant de volumes de trafic supérieurs aux prévisions, de temps de transit prolongés, de retards de navigation dus à des conditions d'exploitation difficiles, ainsi que d'un recours accru aux heures supplémentaires, en particulier dans les circonscriptions où les coûts d'exploitation ont considérablement dépassé les prévisions. Malgré ces défis, l'APGL a répondu à la demande de service de manière sûre et efficace, démontrant ainsi la résilience de ses opérations et son engagement envers l'excellence du service.

Toutefois, ces pressions sur les coûts ont considérablement pesé sur la situation financière de l'Administration et soulignent la nécessité urgente de rajuster les redevances de pilotage afin de permettre à l'APGL de dégager des excédents d'exploitation durables et de reconstituer des réserves financières suffisantes pour faire face à des défis opérationnels similaires à l'avenir, tout en garantissant la prestation sûre et fiable des services de pilotage.

Afin de relever ces défis et de répondre aux besoins opérationnels prévus pour le reste de la saison de navigation, l'APGL propose de réviser les redevances de pilotage prévues pour l'année 2026. Plus précisément, l'Administration a l'intention de devancer de six mois l'augmentation tarifaire qui était initialement prévue pour 2027, afin de modérer l'ampleur des hausses futures et de garantir une plus grande stabilité tarifaire aux intervenants de l'industrie. De plus, l'APGL entend mettre en œuvre un ajustement saisonnier annuel dans la circonscription de Cornwall et la circonscription no 1 afin que les redevances de pilotage reflètent plus fidèlement les coûts plus élevés associés à l'allongement des saisons de navigation, à leur complexité croissante et aux pressions qui en découlent sur les coûts d'exploitation.

Ces mesures permettront de mieux aligner les recettes sur les coûts de prestation des services, tout en renforçant la capacité opérationnelle et la résilience financière de l'Administration et en garantissant son autonomie à long terme.

Redevances de pilotage

À compter du 1^{er} octobre 2026, l'APGL appliquera une augmentation provisoire de 4,6 % des redevances de pilotage dans toutes les circonscriptions. Cette mesure vise à renforcer la situation financière de l'Administration tout en évitant une hausse significative des redevances de pilotage en 2027.

Par ailleurs, dans la circonscription de Cornwall et dans la circonscription n° 1, l'APGL propose de mettre en place, chaque année pendant la période saisonnière s'étendant du 26 décembre d'une année au 15 avril de l'année suivante, un rajustement saisonnier correspondant à 1,3 fois le tarif de base actuel. Ce rajustement s'appliquera plus précisément aux redevances de pilotage de base, aux redevances d'éclusage et de distance, ainsi qu'aux redevances de retards et retenues.

L'APGL prévoyant de maintenir son niveau actuel de recrutement et de formation des apprentis-pilotes, elle maintiendra la surtaxe de 5 % liée à la formation des apprentis-pilotes pour l'année 2026.



Sensibilité des projections au changement

En raison de la nature de sa structure de coûts, les prévisions financières de l'APGL sont particulièrement sensibles aux variations du volume de trafic et des conditions d'exploitation. Les principales dépenses de l'Administration consistent en ce qui suit : salaires et avantages sociaux, coûts d'exploitation des bateaux-pilotes et autres engagements contractuels, ce qui fait qu'environ 86 % des coûts d'exploitation sont fixes ou semi-variables, tandis que seuls 14 % varient directement en fonction de la demande de services.

Par conséquent, les fluctuations du nombre d'affectations de pilotage, le prolongement des saisons de navigation, la fréquence et la gravité croissantes des phénomènes météorologiques extrêmes, ainsi que les exigences opérationnelles de plus en plus strictes liées à la navigation hivernale peuvent avoir un impact significatif sur les résultats financiers.

Analyse de la dette

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

1.3 Révisions proposées aux redevances de pilotage

Les rajustements proposés à l'égard des redevances de pilotage se fondent sur les tarifs actuellement en vigueur pour 2026. Les révisions proposées sont les suivantes :

- Une augmentation provisoire de 4,6 % des redevances de pilotage dans toutes les circonscriptions et ce, à compter du 1^{er} octobre 2026.
- Dans la circonscription de Cornwall et dans la circonscription n° 1, la mise en place, chaque année pendant la période saisonnière s'étendant du 26 décembre d'une année au 15 avril de l'année suivante, un rajustement saisonnier correspondant à 1,3 fois le tarif de base actuel.

Sur la base de prévisions prudentes concernant le trafic maritime avec pilote, les révisions proposées par l'APGL devraient générer environ 1 250 000 dollars de recettes supplémentaires en 2026 et 3,2 millions de dollars par an à compter de 2027. Ces recettes supplémentaires contribueront à compenser la hausse des coûts d'exploitation et à garantir l'autonomie financière de l'Administration. Les révisions proposées sont les suivantes :



Catégorie	Redevances de pilotage	Type	Application	Impact
Augmentation du tarif de base À compter du 1 ^{er} octobre 2026	4,6 %	Rajustement	Dans toutes les circonscriptions	800 000 \$ en 2026 2 200 000 \$ en 2027 et par la suite
Rajustement saisonnier annuel – 26 décembre au 15 avril	1,3 x le tarif de base actuel	Nouvelle redevance	Circonscription de Cornwall et circonscription n° 1 seulement Redevance de pilotage de base (SLB à SNL, SNL à CVC) Écluses et milles (par M.) Retards et retenues (par heure) et maximum quotidien	450 000 en 2026 1 000 000 \$ en 2027 et par la suite
Frais pour apprentis-pilotes	Aucun changement	S/O	Frais de 5 % sur chaque facture	Aucun
Droits reliés à l'exécution de la Loi sur le pilotage	Aucun changement	Rajustement	Droits de 50 \$ par affectation	Aucun



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

La *Loi sur le pilotage* exige que l'APGL soit financièrement autonome plutôt que de chercher à maximiser ses profits. Les ajustements proposés aux redevances de pilotage sont donc nécessaires pour permettre à l'APGL de continuer à remplir son mandat tout en maintenant son autonomie financière.

3. RÉTABLISSEMENT DES REDEVANCES DE SERVICE ACTUELLES

Suite aux récentes modifications apportées à la *Loi sur le pilotage*, l'APGL est tenue d'indiquer, dans le présent Avis, les redevances qui ne sont pas modifiées. Une fois ces redevances annoncées, le document de l'APGL intitulé « Guide des redevances de pilotage à l'intention des clients » sera disponible sur le site web de l'APGL à l'adresse suivante : <https://www.glpa-apgl.com/>.

Les redevances qui ne font pas l'objet de rajustement sont les suivantes :

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

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

De plus amples informations sur la présente proposition, notamment une justification de celle-ci relativement aux paramètres ainsi qu'à la méthode utilisée par l'APGL, sont disponibles dans un document intitulé « *Détails et principes des redevances de pilotage proposées* » (« Détails et principes »), lequel est disponible sur le site web de l'APGL à l'adresse suivante : <https://www.glpa-apgl.com/>.

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

Par la poste : M. Nick Csirinyi
Directeur des finances
Administration de pilotage des
Grands Lacs
1950 chemin Montreal Road,
3e étage
Cornwall (Ontario)
K6H 6L2

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 présenter 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
1950 chemin Montreal Road,
3e étage
Cornwall (Ontario)
K6H 6L2
À l'attention du Directeur des
finances

Par courriel : ncsirinyi@glpa-apgl.com

Par télécopieur : 613-932-3793

Note : Les observations doivent parvenir à l'APGL au plus tard le 17 août 2026. Toute personne faisant des observations par écrit doit joindre un sommaire de ces observations. Tel sommaire pourrait être rendu public par l'APGL.

Toute personne qui aura présenté des observations par écrit 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.