



**DÉTAILS ET PRINCIPES DES
RAJUSTEMENTS PROPOSÉS AUX
REDEVANCES DE PILOTAGE
2026**

17 juillet 2026



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 17 juillet 2026 (l'Avis), en vertu duquel les redevances révisées proposées par l'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'APGL) doivent entrer en vigueur le 1^{er} octobre 2026, à moins d'indication contraire.

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 du rajustement proposé aux redevances de pilotage 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 révisé 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;



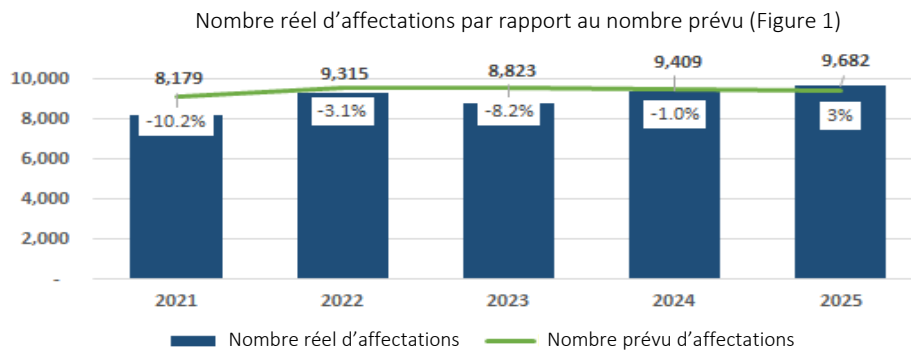
- f. Les obligations fiscales;
- g. Les paiements versés au ministre dans le but de défrayer les coûts d'exécution de la *Loi sur le pilotage*, notamment l'élaboration de règlements et l'application de cette loi;
- h. Les réserves raisonnables pour les dépenses futures et les éventualités;
- i. Les autres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

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-dessous 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.



L'APGL a enregistré 9 682 affectations de pilotage au cours de la saison de navigation 2025, ce qui représente une augmentation de 3 % par rapport à l'année précédente. Dans la perspective de 2026, elle a adopté une approche plus prudente dans ses prévisions de trafic, anticipant un niveau d'activité semblable à celui de 2024. Cette perspective reflète la conjoncture économique mondiale actuelle, l'incertitude géopolitique persistante liée aux conflits au Moyen-Orient, ainsi que l'impact continu des droits de douane américains sur l'activité commerciale internationale.

Janvier 2026 a commencé avec une demande plus élevée que prévu dans les régions de Cornwall et de la circonscription no 1. Cette demande accrue, combinée à des temps de transit prolongés et à des retards dus à des conditions d'exploitation difficiles, a entraîné une augmentation des besoins en heures supplémentaires.

Tenant compte des saisons de navigation toujours plus longues, de la fréquence croissante des phénomènes météorologiques extrêmes autrefois considérés comme rares, et de la hausse

importante des coûts de la navigation en hiver, l'APGL adopte une approche prudente et proactive dans la gestion de ses risques opérationnels et financiers. Ces conditions changeantes ont entraîné une augmentation des temps de transit, des retards, des besoins en heures supplémentaires et la volatilité des coûts; ces facteurs devraient continuer d'avoir une incidence sur la saison de navigation 2026 et sur le contexte économique en général.

Les résultats financiers provisoires du premier trimestre 2026 mettent en évidence d'importantes pressions sur les coûts, attribuables à un volume de trafic supérieur aux prévisions, à l'augmentation des temps de transit, à des retards de navigation causés par des conditions d'exploitation difficiles et à un recours accru aux heures supplémentaires, particulièrement dans les circonscriptions où les coûts d'exploitation ont nettement dépassé les prévisions. Malgré ces difficultés, l'APGL a répondu à la demande de services de manière sûre et efficace, témoignant ainsi de la résilience de ses opérations et de son engagement envers l'excellence du service.

3. SITUATION FINANCIÈRE DE L'APGL RÉVISÉE POUR 2026

Basé sur le volume de trafic indiqué à la section 2, le budget 2026 prévoyait des revenus de 55,9 M\$ et des dépenses de 54,5 M\$, avec comme résultat un surplus accumulé estimé à 1,4 M\$.

Toutefois, à la suite des résultats financiers intermédiaires du premier trimestre 2026, l'Administration a fait face à d'importantes pressions sur les coûts qui ont considérablement pesé sur sa situation financière. Par conséquent, le budget a été réévalué et les prévisions révisées tablent désormais sur des recettes de 57,0 M\$ et des dépenses totales de 57,8 M\$, ce qui se traduit par un déficit estimé à 0,8 M\$.

Ces projections révisées soulignent la nécessité urgente d'ajuster les redevances de pilotage afin de permettre à l'APGL de rétablir des excédents d'exploitation durables et de reconstituer des réserves financières suffisantes. Le renforcement de la situation financière de l'Administration est essentiel pour garantir sa capacité à faire face efficacement à des enjeux opérationnels similaires à l'avenir, tout en continuant à fournir des services de pilotage sûrs, fiables et efficaces.

Le tableau suivant résume les prévisions de l'Administration concernant l'état du résultat net et l'état de la situation financière selon les prévisions révisées pour 2026, tant avant qu'après la mise en œuvre des rajustements proposés aux redevances de pilotage.



	Réel	Budget	<i>Prévu avant augmentation</i>
État du résultat net (en milliers \$)	2025	2026	2026
Revenus	55 209	55 902	56 996
Dépenses	54 621	54 497	57 790
Surplus (déficit)	587	1 405	(794)

Bilan (en milliers \$)	2025	2026	2026
Trésorerie	7 334	9 283	6 552
Actif	17 704	22 072	19 521
Passif	17 954	20 551	21 549
Surplus (déficit) accumulé	(250)	1 521	(1 043)

Analyse des coûts

Dans l'ensemble, les charges d'exploitation pour l'exercice 2026 devraient augmenter de 3,2 M\$ par rapport au budget approuvé pour 2026. Cette hausse s'explique principalement par les ressources supplémentaires devenues nécessaires pour soutenir les activités opérationnelles et administratives essentielles résultant des saisons de navigation toujours plus longues, de la fréquence croissante des événements météorologiques extrêmes autrefois considérés comme inhabituels, et de la hausse importante des coûts de la navigation hivernale. L'ensemble de ces facteurs a exercé une pression considérable sur la structure des coûts et la situation financière de l'Administration. Des explications détaillées concernant ces charges sont présentées ci-dessous :

1. Salaires et avantages sociaux des pilotes : Une augmentation de 2,4 M\$ est prévue pour l'exercice 2026, principalement en raison de la prolongation de la saison de navigation et de la fréquence croissante des événements météorologiques extrêmes, facteurs qui font augmenter la demande opérationnelle et qui ont un impact direct sur les coûts variables des salaires.
2. Services de bateaux-pilotes : Les dépenses devraient augmenter de 647 000 \$ en 2026 en raison de la prolongation de la saison de navigation, de la fréquence croissante des événements météorologiques extrêmes, et de la hausse importante des coûts de la navigation hivernale.
3. Les salaires et avantages sociaux du personnel opérationnel et du personnel administratif devraient augmenter de 149 000 \$ en raison de l'augmentation du nombre de postes.
4. Les autres dépenses devraient augmenter en raison de la hausse de l'IPC.
5. Les charges d'amortissement devraient rester conformes au montant budgété de 843 000 \$, en raison de nouveaux investissements en capital visant à accroître la capacité opérationnelle.



Projets d'immobilisations

Au début de l'exercice 2026, l'APGL a entrepris la mise en œuvre de son programme d'investissement en capital, prévoyant un budget de 3,7 M\$ pour des immobilisations destinées à répondre à ses besoins en matière d'opérations, d'infrastructure et de prestation de services.

Améliorations locatives

L'APGL a déménagé son siège social afin de remédier aux problèmes importants d'espace et d'infrastructure rencontrés dans ses anciens locaux, situés au 202, rue Pitt, à Cornwall. En appui à cette initiative, elle a conclu un bail de dix ans, prenant effet en mars 2026, pour des bureaux au Dev Hôtel et Centre De Conférences situé au 1950, Montreal Road, à Cornwall (Ontario). L'investissement total estimé à 1,8 M\$ comprend l'actif au titre du droit d'utilisation comptabilisé dans le cadre du contrat de location, le mobilier et le matériel, ainsi que les améliorations locatives nécessaires pour répondre aux besoins opérationnels de l'Administration.

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 économiques, fiables et sécuritaires. L'Administration a remplacé les unités qu'elle avait achetées au début de la saison 2022.

L'ensemble de l'infrastructure et des utilisateurs de l'APGL sont en voie d'intégration 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 procède à la modernisation de ses systèmes de facturation et de répartition, au coût approximatif de 485 000 \$ et a reporté la mise à niveau de son système financier. Cet investissement vise à améliorer l'efficacité opérationnelle, optimiser la prestation des services et assurer la conformité aux exigences réglementaires en constante évolution.

Analyse des opérations

Le principal objectif opérationnel de l'APGL est de dispenser des services de pilotage sûrs et fiables tout en maintenant des normes élevées de service. Elle a atteint en 2025 son objectif de **99,9 % d'affectations sans incident**, démontrant ainsi son engagement continu en matière de sécurité.

Malgré cette réussite, le contexte opérationnel est de plus en plus difficile. La saison de navigation continue de s'étendre au-delà des périodes habituelles, tandis que les phénomènes météorologiques extrêmes, les fluctuations des niveaux d'eau et les conditions de glace difficiles surviennent plus fréquemment. Ces facteurs ont accru la complexité des opérations, les risques pour la sécurité et les besoins en ressources.

La navigation hivernale, en particulier durant les mois de **décembre-janvier et de mars-avril**, nécessite des mesures de sécurité supplémentaires, notamment le recours au pilotage en double,



une utilisation accrue des bateaux-pilotes, des temps de transit plus longs et un volume d'heures supplémentaires plus élevé. En mai 2026, le nombre d'affectations de pilotage en double avait déjà dépassé le total enregistré pour l'ensemble de l'année 2025, contribuant ainsi à une hausse significative des coûts d'exploitation.

L'Administration est également confrontée à des enjeux de main-d'œuvre en raison du bassin restreint de candidats qualifiés, de la hausse des départs à la retraite et des difficultés générales en matière de recrutement dans le secteur du transport maritime. Pour atténuer ces risques, elle continue de privilégier la planification de la relève et les initiatives de recrutement afin de garantir la disponibilité à long terme de personnel qualifié ainsi que la prestation continue et sûre des services de pilotage.

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 fixe des redevances de pilotage destinées à couvrir les coûts d'exploitation tout en assurant des services de pilotage sûrs, fiables et économiquement efficaces. Le maintien d'une réserve suffisante est essentiel pour garantir la capacité de l'Administration à poursuivre ses activités en cas de perturbations imprévues, de conditions d'exploitation difficiles ou de fluctuations importantes du volume de trafic.

Le rendement financier de l'APGL est particulièrement sensible aux variations du volume de trafic et des conditions d'exploitation en raison de la nature de sa structure de coûts. Environ **86 % des charges d'exploitation sont fixes ou semi-variables**; elles comprennent principalement les salaires et avantages sociaux, les frais d'exploitation des bateaux-pilotes et d'autres obligations contractuelles. Par conséquent, seule une part limitée des coûts de l'Administration varie directement en fonction de la demande de services.

Par conséquent, les variations du nombre d'affectations de pilotage, la prolongation de la saison de navigation, la fréquence et la gravité accrues des phénomènes météorologiques extrêmes ainsi que les exigences opérationnelles croissantes liées à la navigation hivernale peuvent avoir une incidence significative sur les résultats financiers. Ces facteurs augmentent les coûts d'exploitation et exercent une pression supplémentaire sur la capacité de l'Administration à maintenir son autonomie financière tout en continuant d'assurer des services de pilotage sûrs et fiables.

Les réserves financières de l'APGL sont limitées, et l'organisation n'a pas la capacité de gérer efficacement les coûts croissants liés à la volatilité inhérente à la saison de navigation. Le modèle de tarification du pilotage doit être révisé afin d'éliminer les pressions sur les coûts découlant de ces périodes ou événements.

5. RÉVISION PROPOSÉE DES TAUX DE REDEVANCES DE PILOTAGE

Le rajustement proposé des redevances de pilotage est fondé sur les redevances qui sont entrées en vigueur le 22 mars 2026.

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

- Ajuster les tarifs de manière à prendre en compte l'incidence des changements dans le trafic, des saisons de navigation toujours plus longues, de la fréquence croissante des



événements météorologiques extrêmes autrefois considérés comme rares, et de la hausse importante des coûts de la navigation en hiver;

- 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 révisés et détermination des redevances de pilotage pour l'exercice 2026

L'APGL met en œuvre une augmentation provisoire de 4,6 % des redevances de pilotage dans toutes les circonscriptions à compter du 1er octobre 2026. Cette mesure vise à renforcer la situation financière de l'Administration tout en évitant d'avoir à appliquer une hausse importante des redevances en 2027.

De plus, pour la circonscription no 1 et celle de Cornwall, l'APGL propose de mettre en œuvre, chaque année durant la période s'étendant du 26 décembre au 15 avril de l'année suivante, un ajustement saisonnier correspondant à 1,3 fois le taux de base en vigueur. Cet ajustement s'appliquera spécifiquement aux redevances de base, aux redevances de passage des écluses, aux redevances calculées à la distance, ainsi qu'aux frais de retenue et retards.

Vu que l'APGL prévoit de maintenir son niveau actuel de recrutement et de formation d'apprentis-pilotes, elle maintiendra en 2026 la redevance supplémentaire de 5 % pour la formation des apprentis-pilotes.

Les révisions proposées par l'APGL devraient générer environ 1 250 000 \$ de recettes supplémentaires en 2026 et 3,2 M\$ par année à partir de 2027, sur la base de prévisions prudentes sur le trafic maritime assujéti au pilotage obligatoire. Ces recettes supplémentaires contribueront à compenser la hausse des coûts d'exploitation, à reconstituer les réserves financières et à soutenir l'autonomie financière continue de l'Administration.



Les rajustements tarifaires par circonscription sont résumés ci-après :

Redevances de pilotage

- I. Une augmentation provisoire de 4,6 % des redevances de pilotage dans toutes les circonscriptions à compter du 1^{er} octobre 2026.
- a. Redevances de base pour les services de pilotage, y compris les écluses, distances, périodes, déplacements et minimums

		Facturation		2026 VS
		Redevance 2026	Redevance 1 oct 2026	1 oct 2026
		A	B	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)	7 780 \$	8 138 \$	4,6%
	Si un navire ne franchit pas toute la circonscription, les redevances suivantes sont à payer:			
	a) redevance de base le mille terrestre; plus	59,45 \$	62,19 \$	4,6%
	b) redevance de base pour chaque écluse franchie; et	995 \$	1 041 \$	4,6%
	c) redevance de base minimale	2 002 \$	2 094 \$	4,6%
	Redevance de base pour un déplacement	2 997 \$	3 135 \$	4,6%
CIRCONSCRIPTION INTERNATIONALE NO 1	Redevance de base le mille terrestre	50,92 \$	53,26 \$	4,6%
	Redevance de base pour chaque écluse franchie	679 \$	710 \$	4,6%
	Redevance minimale pour un voyage direct dans la circonscription	1 486 \$	1 554 \$	4,6%
	Redevance maximale pour un voyage direct dans la circonscription	6 529 \$	6 829 \$	4,6%
	Redevance de base pour un déplacement	2 242 \$	2 345 \$	4,6%
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	1 759 \$	1 840 \$	4,6%



		Facturation		2026 VS
		Redevance 2026	Redevance 1 oct 2026	1 oct 2026
		A	B	Augmentation 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	155,49 \$	162,64 \$	4,6%
	b) redevance de base pour chaque écluse franchie; et	578 \$	604 \$	4,6%
	c) redevance de base minimale	1 933 \$	2 022 \$	4,6%
	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	3 566 \$	3 730 \$	4,6%
	b) pour la partie de la traversée entre la limite sud du canal et l'écluse 7	3 566 \$	3 730 \$	4,6%
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	3 813 \$	3 988 \$	4,6%
	*entre des points sur le lac Érié à l'ouest du haut-fond Southeast	2 252 \$	2 355 \$	4,6%
	*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	6 631 \$	6 936 \$	4,6%
	*entre le haut-fond Southeast et Détroit, Windsor ou tout point sur la rivière Détroit	3 813 \$	3 988 \$	4,6%
	*entre le haut-fond Southeast et le bateau-pilote de Détroit	2 760 \$	2 887 \$	4,6%
	*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	7 687 \$	8 041 \$	4,6%
	*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	4 950 \$	5 178 \$	4,6%
	*entre Toledo ou tout point sur le lac Érié à l'ouest du haut-fond Southeast et le bateau-pilote de Détroit	3 813 \$	3 988 \$	4,6%
	*entre Détroit, Windsor ou tout point sur la rivière Détroit et tout point sur la rivière Détroit	2 252 \$	2 355 \$	4,6%
	*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	4 991 \$	5 220 \$	4,6%
	*entre le bateau-pilote de Détroit et tout point sur la rivière Sainte-Claire	4 991 \$	5 220 \$	4,6%
	*entre le bateau-pilote de Détroit et le point d'embarquement de Port Huron	3 873 \$	4 051 \$	4,6%
	*entre des points sur la rivière Sainte-Claire	2 252 \$	2 355 \$	4,6%
	*entre le point d'embarquement de Port Huron et tout point sur la rivière Sainte-Claire	2 760 \$	2 887 \$	4,6%
	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	1 467 \$	1 534 \$	4,6%
	*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	2 884 \$	3 016 \$	4,6%
	*Redevance de recouvrement des coûts du bateau-pilote pour le canal Welland – frais non liés au service de pilotage	1 063 \$	1 112 \$	4,6%



		Facturation		2026 VS
		Redevance 2026	Redevance 1 oct 2026	1 oct 2026
		A	B	Augmentation 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)	7 359 \$	7 697 \$	4,6%
	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)	6 163 \$	6 446 \$	4,6%
	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)	2 771 \$	2 899 \$	4,6%
	d) redevance de base pour un déplacement	2 771 \$	2 899 \$	4,6%
	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	1 479 \$	1 547 \$	4,6%

- b. Redevances pour retenue et retards – hausse de 4,6 %
- Redevance horaire pour retenue et retards : 245 \$
 - Redevance maximale à payer pour une retenue ou un retard, par période de 24 heures : -5 880 \$
 - Les redevances pour retenue et retards commencent à la 31^{ème} minute.
- c. Redevances pour annulations – hausse de 4,6 %
- Redevance horaire pour annulations : 245 \$
 - Redevance de base à payer pour chaque manœuvre annulée, dans l'une ou l'autre circonscription : - 2 790 \$
- d. Redevances pour voyages hors limites – hausse de 4,6 %
- Redevance de base : 758 \$
- e. Redevances pour relève du pilote – hausse de 7 \$ dans la circonscription de Cornwall et de 9 \$ dans la circonscription n° 2
- Redevance de base dans la circonscription de Cornwall : 167 \$
 - Redevance de base dans la circonscription n° 2 : 195 \$
- f. Redevances pour le financement des bateaux-pilotes
- 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 4,6 %
 - Redevance de base dans toutes les circonscriptions : 1 498 \$
- h. Redevances pour demande de services de pilotage - court préavis – hausse de 4,6 %
 - Redevance de base : 4 769 \$
- i. Redevance supplémentaire pour l'exécution de la Loi sur le pilotage – inchangée
 - 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^{er} janvier et se terminant le 21 mars d'une année, une redevance de base égale à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de sa résidence à cet endroit;
 - aux autres moments de l'année, une redevance de base égale à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de sa base d'attache à cet endroit.
- 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 2 720 \$ 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.

II. Ajustement saisonnier

- Mise en œuvre d'un ajustement saisonnier annuel équivalant à 1,3 fois le taux de base en vigueur dans la circonscription de Cornwall et la circonscription no 1, applicable chaque année du 26 décembre au 15 avril. Ce rajustement s'applique aux redevances de base de pilotage, aux redevances de passage d'écluse, aux redevances calculées à la distance, ainsi qu'aux frais de retenue et retards.



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 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 :

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



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 du 15 juin au 2 juillet 2026. 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 15 juin 2026.

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 2 juillet 2026.

Présentations

Dans le cadre des réunions de consultation, l'APGL a présenté ses prévisions financières révisées pour 2026, 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 révisées 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. Reconnaisant 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 globales des services de pilotage, favorisant ainsi un système de transport maritime 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.glpa-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
 1950 chemin Montreal Road, 3^{ième} étage
 Cornwall (Ontario) K6H 6L2
Par courriel : ncsirinyi@glpa-apgl.com
Par télécopieur : 613-932-3793
Par téléphone : 613-933-2991, poste 207