



ANNONCE DE RÉVISION DES
REDEVANCES DE PILOTAGE
2026

28 août 2026

GÉNÉRALITÉS

L'Administration de pilotage des Grands Lacs (« l'Administration ») annonce par la présente une révision des redevances de service, en vertu de l'article 33.4 de la *Loi sur le pilotage*, L.R.C. (1985), ch. P-14. Cette annonce définit les redevances de pilotage qui entreront en vigueur le 1^{er} octobre pour le reste de la saison de navigation 2026. Celles-ci comprennent :

- a. Redevances de base pour les 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 passage des écluses et redevances calculées à la distance (au mille) – Hausse de 4 %
- f. Redevances pour relève du pilote – Hausse de 6 \$ dans la circonscription de Cornwall et de 7 \$ dans la circonscription no 2
- g. Redevances pour le financement des bateaux-pilotes – Inchangées
- h. Redevances pour accostages, appareillages et arrêts – Hausse de 4 %
- i. Redevances pour demande de service de pilotage - court préavis – Hausse de 4 %
- j. Redevances pour déplacement des pilotes – Inchangées
- k. Redevances pour le port de Churchill – Inchangées
- l. Redevances pour affectation de plus d'un pilote – Inchangées
- m. Redevance supplémentaire de 5 % pour la formation des apprentis-pilotes – Inchangée
- n. Redevance supplémentaire pour l'exécution de la *Loi sur le pilotage* – Inchangée

L'Administration mettra également en œuvre un nouvel ajustement saisonnier pour la circonscription de Cornwall et la circonscription no 1 applicable du 26 décembre 2026 au 15 avril 2027. Cet ajustement comprend :

- o. Redevances de base pour les services de pilotage – Augmentation de 1,3 fois le taux de base en vigueur (entre SLB et SNL et entre SNL et CVC)
- p. Redevances pour retenue et retards – Augmentation de 1,3 fois le taux de base en vigueur (horaire et maximum par jour)
- q. Redevances pour passage des écluses et redevances calculées à la distance (au mille) – Augmentation de 1,3 fois le taux de base en vigueur

L'Administration met en œuvre ces redevances conformément à la méthodologie et aux principes énoncés dans les documents *Avis et Détails et Principes* publiés le 17 juillet 2026. Elles entreront en vigueur à compter du 1^{er} octobre 2026.

En vertu du paragraphe 34(1) de la *Loi sur le pilotage*, L.R.C. (1985), ch. P-14, toute personne qui souhaite s'objecter à ces redevances peut le faire en présentant une demande à l'Office des transports du Canada. La demande doit être déposée dans les 90 jours suivant la date de cette annonce.

Un avis d'objection peut être déposé en vertu du paragraphe 34(3) de la *Loi sur le pilotage* 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 comprend un résumé des observations écrites reçues en vertu de l'alinéa 33.3(2)(b) de la Loi ainsi que de l'analyse par l'Administration des questions et préoccupations portées à son attention, y compris la manière dont elle a examiné ces questions et préoccupations dans sa décision.

Depuis la publication des documents *Avis et Détails et Principes*, l'Administration a reçu des représentations écrites de la Fédération maritime du Canada concernant l'équité et la raisonnable des ajustements proposés, leur relation avec les pressions budgétaires sous-jacentes, l'impact d'une augmentation annuelle sur l'industrie, l'application de l'ajustement saisonnier, les pratiques de travail et de planification, la transparence, et la gestion des réserves financières. La Fédération a demandé, entre autres, que l'augmentation générale provisoire soit retirée, réduite ou différée et que l'ajustement saisonnier soit reconsidéré ou soumis à un examen plus fréquent.

L'Administration a examiné attentivement ces observations à la lumière des paramètres prévus par la *Loi sur le pilotage*. La demande plus élevée que prévu, les temps de transit prolongés, les conditions d'exploitation difficiles et la prolongation continue de la saison de navigation ont augmenté les heures supplémentaires et d'autres coûts de prestation des services, et les réserves de l'Administration ne sont plus suffisantes pour absorber la volatilité des coûts qui en résulte. L'ajustement saisonnier vise donc les circonscriptions et la période où le coût total du maintien d'un service de pilotage sûr et fiable est significativement plus élevé, plutôt que de compenser ces pressions par une augmentation uniforme plus importante dans toutes les circonscriptions.

Après avoir examiné les préoccupations soulevées et mis à jour ses prévisions financières, l'Administration a réduit de 4,6 % à 4,0 % l'augmentation générale provisoire proposée à compter du 1er octobre 2026, et procédera à l'ajustement saisonnier pour la circonscription de Cornwall et la circonscription no 1 tel que proposé. L'Administration examinera chaque année l'ajustement saisonnier dans le cadre de son processus de fixation des redevances, en tenant compte des revenus et coûts réels, de l'expérience opérationnelle, des tendances du trafic, de sa situation financière cumulative et de ses besoins en réserves. Elle continuera également d'évaluer les mesures de main-d'œuvre, de planification et de contrôle des coûts, et révisera l'ajustement par le biais du processus applicable si les preuves démontrent qu'il n'est plus requis ou devrait être modifié.

1. RÉVISION DES REDEVANCES DE SERVICE

Les tableaux qui suivent présentent les redevances de pilotage rajustées de 2026 qui entreront en vigueur le 1er octobre 2026. Les tarifs rajustés reflètent l'impact des changements en matière de trafic, la prolongation permanente de la saison de navigation, la fréquence croissante des phénomènes météorologiques extrêmes autrefois considérés comme rares, et la hausse importante des coûts de la navigation hivernale. Ces rajustements permettront à l'Administration de constituer une réserve raisonnable et ainsi remplir son mandat d'autonomie financière.

Redevances de pilotage

Augmentation provisoire de 4 % des redevances de pilotage dans toutes les circonscriptions à compter du 1^{er} octobre 2026.

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 Augmentation
		A	B	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 \$	8 091 \$	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	59,45 \$	61,83 \$	4,0%
	b) redevance de base pour chaque écluse franchie; et	995 \$	1 035 \$	4,0%
	c) redevance de base minimale	2 002 \$	2 082 \$	4,0%
	Redevance de base pour un déplacement	2 997 \$	3 117 \$	4,0%
CIRCONSCRIPTION INTERNATIONALE NO 1	Redevance de base le mille terrestre	50,92 \$	52,96 \$	4,0%
	Redevance de base pour chaque écluse franchie	679 \$	706 \$	4,0%
	Redevance minimale pour un voyage direct dans la circonscription	1 486 \$	1 546 \$	4,0%
	Redevance maximale pour un voyage direct dans la circonscription	6 529 \$	6 790 \$	4,0%
	Redevance de base pour un déplacement	2 242 \$	2 332 \$	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	1 759 \$	1 829 \$	4,0%

		Facturation		2026 VS
		Redevance 2026	Redevance 1 oct. 2026	1 oct. 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	155,49 \$	161,71 \$	4,0%
	b) redevance de base pour chaque écluse franchie; et	578 \$	601 \$	4,0%
	c) redevance de base minimale	1 933 \$	2 010 \$	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	3 566 \$	3 709 \$	4,0%
	b) pour la partie de la traversée entre la limite sud du canal et l'écluse 7	3 566 \$	3 709 \$	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	3 813 \$	3 965 \$	4,0%
	*entre des points sur le lac Érié à l'ouest du haut-fond Southeast	2 252 \$	2 342 \$	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	6 631 \$	6 897 \$	4,0%
	*entre le haut-fond Southeast et Détroit, Windsor ou tout point sur la rivière Détroit	3 813 \$	3 965 \$	4,0%
	*entre le haut-fond Southeast et le bateau-pilote de Détroit	2 760 \$	2 871 \$	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	7 687 \$	7 994 \$	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	4 950 \$	5 149 \$	4,0%
	*entre Toledo ou tout point sur le lac Érié à l'ouest du haut-fond Southeast et le bateau-pilote de Détroit	3 813 \$	3 965 \$	4,0%
	*entre Détroit, Windsor ou tout point sur la rivière Détroit et tout point sur la rivière Détroit	2 252 \$	2 342 \$	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	4 991 \$	5 190 \$	4,0%
	*entre le bateau-pilote de Détroit et tout point sur la rivière Sainte-Claire	4 991 \$	5 190 \$	4,0%
	*entre le bateau-pilote de Détroit et le point d'embarquement de Port Huron	3 873 \$	4 028 \$	4,0%
	*entre des points sur la rivière Sainte-Claire	2 252 \$	2 342 \$	4,0%
	*entre le point d'embarquement de Port Huron et tout point sur la rivière Sainte-Claire	2 760 \$	2 871 \$	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	1 467 \$	1 525 \$	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	2 884 \$	2 999 \$	4,0%
	*Les redevances de bateau-pilote du canal Welland – frais non liés au service de pilotage – Recouvrement des coûts	1 063 \$	1 106 \$	4,0%

		Facturation		2026 VS
		Redevance	Redevance	1 oct. 2026
		2026	1 oct. 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)	7 359 \$	7 653 \$	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)	6 163 \$	6 409 \$	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)	2 771 \$	2 882 \$	4,0%
	d) redevance de base pour un déplacement	2 771 \$	2 882 \$	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	1 479 \$	1 538 \$	4,0%

- a. Redevances pour retenue et retards – hausse de 4 %
 - Redevance horaire pour retenue et retards : 243 \$
 - Redevance maximale à payer pour une retenue ou un retard, par période de 24 heures : 5 832 \$
 - Les redevances pour retenue et retards commencent à la 31^{ème} minute.
- b. Redevances pour annulations – hausse de 4 %
 - Redevance horaire pour annulations : 243 \$
 - Redevance de base à payer pour chaque manœuvre annulée, dans l'une ou l'autre circonscription : 2 774 \$
- c. Redevances pour voyages hors limites – hausse de 4 %
 - Redevance de base : 754 \$
- 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 : 166 \$
 - Redevance de base dans la circonscription n° 2 : 193 \$
- 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 \$
- f. Redevances pour accostages, appareillages et arrêts – hausse de 4 %
 - Redevance de base dans toutes les circonscriptions : 1 489 \$
- g. Redevances pour demande de services de pilotage - court préavis – hausse de 4 %
 - Redevance de base : 4 741 \$
- h. Redevance supplémentaire pour l'exécution de la Loi sur le pilotage – inchangée
 - 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 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.

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 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.

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
 - 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.
- 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.

2. 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.

3. 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 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, le départ du navire est retardé d'au moins trois heures; une redevance pour annulation est 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 :

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

Annexe A – Lettre de représentation de la Fédération maritime du Canada



August 17, 2026

Mr. Nick Csirinyi
Chief Financial Officer
Great Lakes Pilotage Authority
1950 Montreal Road, 3rd Floor
Cornwall, Ontario K6H 6L2

ncsirinyi@glpa-apgl.com

Re: Notice of Adjustment 2026 Pilotage Charges dated July 17, 2026

Dear Mr. Csirinyi,

We are writing on behalf of the Shipping Federation of Canada, which is the association that represents the owners, operators and agents of international vessels trading at Canadian ports in response to the Great Lakes Pilotage Authority's (GLPA) proposed 4.6% interim increase and new annual seasonal adjustment of 1.3 times the applicable charges in the Cornwall District and District No. 1.

The Federation objects to both measures, as we do not believe that the information provided by the GLPA demonstrates that the proposed charges are fair and reasonable, that the underlying costs were prudently and efficiently incurred, or that there is a sufficiently direct and transparent relationship between those costs and the users who would be required to pay the charges. Although financial self-sufficiency is a statutory objective, we submit that it is not a substitute for cost control, sound management, or the separate statutory requirement that charges be fair and reasonable.

Summary of the Federation's representations

- The proposed 4.6% base increase should be withdrawn, reduced, or deferred to the 2027 rate-setting process since it represents an additional and unexpected tariff increase in 2026.
- The proposed 30% seasonal adjustment should also be withdrawn as it is not linked to actual incremental costs or specific services, and would require users in Cornwall and District No. 1 to fund an unplanned deficit and reserve rebuild. Should the GLPA nevertheless proceed with the charge, the GLPA should formally commit to reviewing the seasonal charge on a monthly basis, gradually reducing it toward break-even, and automatically terminating it once break-even is reached.
- The GLPA should demonstrate how it is addressing the mismatch between collective agreements and current operating conditions, including measures to reduce overtime and improve efficiency.

1. Financial self-sufficiency does not establish fairness or reasonableness

In its Details and Principles document, the GLPA repeatedly makes reference to its duty to remain financially self-sufficient. However, that duty does not relieve the Authority of its obligation under paragraph 33.2(1)(d) of the *Pilotage Act* to establish charges that are fair and reasonable, nor does it entitle the Authority to pass any expense variance through to users without first demonstrating that the underlying costs are reasonable, prudently incurred, properly allocated and attributable to the efficient provision of compulsory pilotage services.

The Authority's approved 2026 budget anticipated revenue of \$55.9 million, expenses of \$54.5 million and a surplus of \$1.4 million. Its revised forecast increases revenue to \$57.0 million, yet also increases expenses to \$57.8 million and produces a projected deficit of \$0.8 million. In other words, the stated problem is principally an expense overrun of approximately \$3.2 million, of which \$2.4 million is attributed to pilot salaries and benefits, with the remaining \$0.8 million attributable to additional operational, administrative and pilot boat services needed as a result of the extended season (see page 6 of the Details and Principles document). The proposal identifies these figures, but identification is not justification. The GLPA would need to provide details such as the overtime rates, district-level variances, assignment data, staffing assumptions and other evidence needed to assess whether these expenses were reasonably and efficiently incurred.

This evidentiary gap is particularly significant because the GLPA implemented its existing 2026 charges on March 22, 2026, and now proposes a second increase effective October 1, only six months later. Describing the 4.6% increase as an acceleration of an increase previously planned for 2027 does not establish that it is fair and reasonable in 2026. The GLPA states that this measure is to "alleviate the need for a significant pilotage charge increase in 2027," but such wording does not provide concrete assurance that there won't be another such increase in 2027.

Since users of pilotage services were unable to plan for this unforeseen second increase in 2026, the Federation submits that the GLPA should therefore remove the proposed 4.6% base increase. If the GLPA nevertheless proceeds to implement a base increase, it should either introduce a more modest general increase in October 2026 or withhold the 4.6% base increase until 2027 and implement it as part of its annual revision of rates per the usual procedure. Such action would result in a less abrupt cost increase to industry in the immediate term, while still allowing the GLPA to recover its costs in a more gradual manner over a longer term.

2. The seasonal adjustment is not a targeted charge

The proposed seasonal adjustment would increase specified charges by 30% in Cornwall and District No. 1 during a fixed period, regardless of whether a particular assignment actually generates additional costs through overtime, severe weather, longer transit times or delays. However, industry has no way of knowing whether an assigned pilot will be working regular hours or overtime, meaning that operationally similar vessels could pay the same premium even when one

generates no incremental labour cost. We maintain that the GLPA has therefore not demonstrated that the proposed multiplier reasonably reflects the costs caused by individual winter assignments.

Although surcharges can be appropriate when introduced to recover a defined service or identifiable new operating cost not already included in the regular tariff, there should be a direct relationship between the charge, the service provided and the cost incurred. We submit that such a relationship has not been established here, since the proposed adjustment is principally intended to recover an unplanned deficit and rebuild reserves following a cost overrun, requiring current users in Cornwall and District No. 1 to fund a historical shortfall they may not have caused. Given that such a deficit should be addressed through the GLPA's normal governance, financial planning and audit processes rather than being transferred retroactively to a selected group of users, we strongly request that the 30% seasonal adjustment be removed from the GLPA's proposal.

In the event that the Authority decides to maintain the charge, we firmly insist that the tariff announcement include a clear and binding written commitment to review the charge every month against actual results. That review must consider all revenues, including both the additional revenue generated by the seasonal adjustment and the GLPA's general revenues, as well as actual expenses and the Authority's cumulative financial position.

Furthermore, as cash reserves approach break-even, we strongly urge the GLPA to progressively reduce the percentage of the seasonal adjustment, and terminate it immediately once break-even is achieved, with a view to ensuring that it does not remain in place to generate an additional surplus or continue rebuilding reserves beyond that point. These review, tapering and automatic-expiry requirements should also form part of the formal tariff announcement so that they are transparent, enforceable and not left to the GLPA's discretion.

3. Foreseeable labour and scheduling costs should not be automatically shifted to users

The GLPA attributes much of its projected cost overrun to overtime associated with winter traffic, longer transit times and a navigation season extending beyond the parameters reflected in its collective agreements. Data provided by the St. Lawrence Seaway Management Corporation indicates that, in the Montreal–Lake Ontario section (which corresponds to the two GLPA districts subject to the proposed seasonal adjustment), closing dates generally remained at December 31 or January 1 from 2016 through 2022, apart from an exceptional delay in 2017. The shift toward a later closing is therefore relatively recent, beginning with January 5 closing dates in 2024 and 2025 and becoming more pronounced with the January 12, 2026 closing.

The Federation recognizes that this recent extension may have increased operational demands and overtime costs. Nevertheless, it also highlights an apparent mismatch between the GLPA's collective agreements and the evolving operating reality of the navigation season. The GLPA has been aware of the later closing trend since at least 2023 and should have taken timely steps to assess and



address its implications for pilot scheduling, annual hour structures and staffing arrangements. We maintain that users of a compulsory monopoly service should not automatically be required to absorb a recurring premium resulting from contractual and operational arrangements that have not been adapted to changing service requirements.

Furthermore, the Details and Principles document states that the GLPA has limited reserves and cannot effectively manage seasonal volatility. In the GLPA's June 15, 2026 presentation to Federation members, however, the Authority demonstrated that its cash balance has fluctuated considerably and trended downward since at least 2022. The GLPA has not adequately explained the causes of this decline, the corrective actions taken or why it was allowed to develop into an "urgent" need for an in-year tariff increase. Without this information, users cannot assess whether the proposed increases are fair or likely to provide a lasting solution, and the GLPA should not transfer the consequences of a longstanding financial decline to users through abrupt, unplanned increases in compulsory charges.

Given these points, the Federation requests that the GLPA disclose the relevant scheduling and overtime assumptions and demonstrate what measures it has taken—or intends to take—to align its collective agreements and staffing model with the current navigation season, limit overtime and evaluate less costly operational alternatives in order to restore and maintain robust and sustainable cash reserve levels. Without that information, the GLPA has not established that transferring these additional costs to users through a seasonal adjustment is fair and reasonable.

In line with this request, the Federation also asks that the GLPA provide further justification for the cost overrun incurred that is not directly attributable to pilot salaries and benefits (roughly \$0.8 million) mentioned in point (1) of our response, to demonstrate why such additional operational and administrative expenses were necessary. This information should be incorporated into the GLPA's formal tariff announcement in order to provide further clarity regarding the GLPA's cost control and management practices.

Concluding remarks

It is our strongly held view that the GLPA has not demonstrated the fairness or reasonableness of the proposed 4.6% base increase and 30% seasonal adjustment in accordance with paragraph 33.2(1)(d) of the *Pilotage Act*. We therefore firmly request that the GLPA implement the measures we have outlined in this letter, and that it share the relevant management measures it is taking to correct the disparity between current collective agreement provisions and evolving operating realities. Such measures would serve to minimize the cost impact to users while also safeguarding the reputation and competitiveness of the Great Lakes–St. Lawrence corridor as a cost-effective and reliable trade route.



Although the Federation recognizes the importance of safe and reliable pilotage services and of maintaining an appropriately resilient Authority, the pursuit of those objectives should not give the Authority free reign to transfer foreseeable management and labour costs to users without adequate evidence, cost control and a fair allocation methodology. On the record provided, the Federation maintains that the proposed charges have not been shown to conclusively meet the requirements of the *Pilotage Act*.

We thank the GLPA for this opportunity to submit these representations and remain available for further engagement on this matter.

Sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "CH", written over a light blue horizontal line.

Christopher Hall
President and Chief Executive Officer
Shipping Federation of Canada